



Trabajo en la asignatura de : Poder mercantil,
análisis del estatuto de puertos Marítimos, ley 01 de
1991

Luis Fernando Yance
Alfonso Diaz G.
Jaime Hoyos
Ismael Idrobo

Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto"
Bogotá D.C., Colombia

CD ESOPGUT
288

FUERZAS MILITARES DE COLOMBIA

ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA



TRABAJO EN LA ASIGNATURA DE : PODER MERCANTIL

ANALISIS DEL ESTATUTO DE PUERTOS MARITIMOS

(LEY 01 DE 1991)

ENERO - 10

G. N.º 2

ALUMNOS : CCES LUIS FERNANDO YANCE V.
CCES ALFONSO DIAZ G.
MYIM JAIME HOYOS
CCEU ISMAEL IDROBO

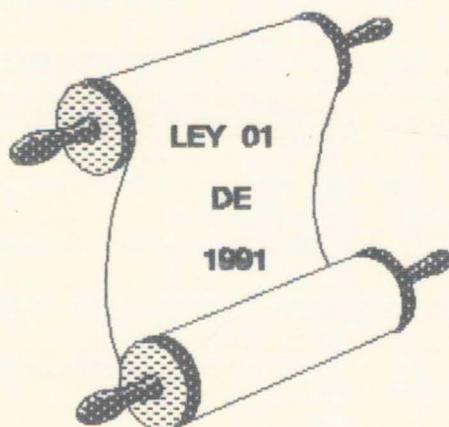
BOGOTA, JUNIO DE 1.991

TRABAJO EN LA ASIGNATURA DE : PODER MERCANTIL

ANALISIS DEL ESTATUTO DE PUERTOS MARITIMOS

LEY 01 DE 1991

(ENERO 10)



ALUMNOS :

CCES LUIS FERNANDO YANCE V.
CCES ALFONSO DIAZ G.
MYIM JAIME HOYOS
CCEU ISMAEL IDROBO

Bogotá Junio de 1991

TABLA DE CONTENIDO

1. INTRODUCCION
2. EXPOSICION DE MOTIVOS DEL PROYECTO DE LEY
3. LEY 01 DE ENERO 10 DE 1991
4. ANALISIS DE LA LEY 01/91 *estados unidos de america*
5. RESUMEN ANALISIS DE LA LEY 01/91
6. OBSERVACIONES AL PROYECTO LEY 107/90
7. CONCLUSIONES

ASUNTO: SOLICITUD REGION TRABAJO

AZ : Señor Capitán de Mar

Jefe Departamento Armada

GN.

Bosora, septiembre 5/91

Con toda atencion me permito solicitar revision

del Trabajo elaborado por el suscrito en la Unidad Académica

"Poder Mercantil", sobre el tema "Análisis de la Ley 01/91

y su implicación en DIMAR.

El Trabajo adelantado fue

Análisis con base en sus implicaciones y forma de afectar

a la Direccion General Marítima.

Con Respetos Concepto.

CEES ALFONSO BARRAZ G. de Pineros

INTRODUCCION

El Gobierno Nacional en su plan macroeconómico para los años de 1990 a 1994, ha querido efectuar un cambio radical en la administración de las empresas del Estado, con el propósito de que sean más eficientes y menos onerosas. El cambio que persigue el Gobierno es desligarse gradualmente de la administración de estas empresas que no son rentables, formando sociedades mixtas con la empresa privada, o que éstas pasen al sector privado.

La Empresa de Puertos de Colombia, una de las más ineficientes junto con los Ferrocarriles Nacionales por múltiples problemas, iniciando por la carga laboral y los altos costos de operación ha sido liquidada, y se establece un cronograma de liquidación total de la empresa en un plazo de 3 años.

Para ello el Gobierno Nacional Expidió la Ley 1 de Enero 10 de 1991, el Estatuto de Puertos Marítimos, el cual se analizara en el presente trabajo.

La metodología a seguir será la siguiente: Se elabora un resumen de cada artículo, posteriormente se analiza y se deducen las implicaciones a la DIMAR de la presente legislación. En el trabajo se incluye la ley con sus 47 artículos. Al final se elabora un cuadro demostrativo por áreas de interés en la cual se muestra un resumen del análisis de la presente ley.

Se quiere demostrar que las implicaciones a DIMAR son mínimas, y por el contrario se ve fortalecida al darle mayor énfasis en su función de autoridad marítima.

EXPOSICION DE MOTIVOS AL PROYECTO LEY DEL ESTATUTO DE PUERTOS

1. Criterios Básicos

El proyecto del estatuto se orientó con base a los siguientes criterios:

- 1.1. El desarrollo portuario del país debe estar sujeto a planes indicativos definidos por las autoridades, sin perjuicio de que las decisiones particulares de asignación de recursos se determinen, en lo posible, por mecanismos de mercado.
- 1.2. Se definió separar las funciones de regulación e inspección, de las funciones de prestación de servicios portuarios: atraque en el muelle, ,cargue y descargue de mercancías, almacenamiento, etc.
- 1.3. Se debe descentralizar la prestación de los servicios portuarios, por tal motivo se prevé la organización de sociedades portuarias en cada una de las ciudades donde hay puertos.
- 1.4 El señalamiento de las tarifas por los servicios portuarios se prevé un avance gradual hacia la libertad. El objeto social típico de las sociedades portuarias será la prestación de los servicios de atraque, cargue y descargue de naves; y sus tarifas deberán establecerse de acuerdo con criterios generales señalados por las autoridades.

1.5. El aumento en la eficiencia del sector portuario debe conseguirse gracias a la descentralización de las decisiones que lo afectan, y a la libertad de competencia de quienes prestan servicios en él. Por eso el proyecto contempla diversas medidas para mejorar y garantizar la competencia en la prestación de los servicios portuarios, y para remediar, o sancionar las conductas o situaciones que atenten contra ella.

1.6. La expansión del sistema portuario debe lograrse al permitir que ciertas entidades públicas, o las empresas particulares, se organicen en sociedades portuarias para construir puertos, con sujeción a los planes de expansión portuaria que señalará el Gobierno Nacional, por recomendación del CONPES.

1.7. La Empresa Puertos de Colombia, debe desaparecer, todos sus pasivos serán asumidos por la Nación, que los atenderá a través de un fondo, especialmente creado para el efecto. Sus activos más valiosos, los terminales portuarios, se aportarán para constituir sociedades portuarias en las ciudades donde Colpuertos tiene terminales.

1.8. El proyecto supone una especialización de funciones entre la Superintendencia de Puertos y Dimar. La primera debe encargarse de regular lo relacionado con las operaciones comerciales de los puertos; la segunda lo relativo a la protección de la soberanía y la seguridad nacional en

los mares.

El anterior resumen de exposición de motivos, la experiencia económica y administrativa de Colpuertos fué la causa inmediata para que el legislador promulgara la Ley 01 de 1991. La exposición de motivos fué presentada al Congreso por el Ministro de Obras Públicas y Transporte.

Ley 1a. de 1991

(enero 10)

"Por la cual se expide el Estatuto de Puertos Marítimos y se dictan otras disposiciones"

El Congreso de Colombia,

DECRETA:

Capítulo primero Disposiciones generales

ARTÍCULO 1o. **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.

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.

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 considere 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.

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.

Las entidades públicas pueden aportar capital y constituir garantías a las sociedades portuarias, en los términos de esta ley; pero ni las sociedades 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 2o. **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 estos, 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.

ARTICULO 36. 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.

ARTICULO 40. 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 aquellas o estas, 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 cons-

truir 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.

ARTICULO 50. 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 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.

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 aquella o estas, para facilitar el cargue y descargue, mediano 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, mediano o inmediato de naves.

5.8. *Naves:* Las construcciones idóneas para la navegación a las que se refieren los artículos 1432 y 1433 del Decreto410 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.

Capítulo segundo De la concesión portuaria

ARTICULO 60. **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 aquellas o estas.

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

ARTICULO 70. **Monto de la contraprestación.** Periódicamente el Gobierno Nacional definirá, por vía general, en los planes de expansión portuaria, la metodología para calcular el valor de las contraprestaciones que deben dar quienes se beneficien con las concesiones portuarias.

Esta contraprestación se otorgará a la Nación y a los municipios o distritos en donde opere el puerto, en proporción de

un 80% a la primera y un 20% a la segunda. Para efecto de la metodología, el Gobierno deberá tener en cuenta escasez de los bienes públicos utilizables, los riesgos y costos de contaminación, los usos alternativos, y las condiciones físicas y jurídicas que deberían cumplirse para poder poner en marcha y funcionamiento el terminal portuario. Una vez establecido el valor de la contraprestación, no es susceptible de modificarse.

Todas las sociedades portuarias pagarán una contraprestación por las concesiones portuarias. Sin embargo:

7.1. Si la Nación lo acepta, una sociedad portuaria puede pagar en acciones el monto de la contraprestación durante el período inicial de sus operaciones, y sin que el porcentaje del capital que la Nación adquiera por este sistema llegue a exceder del 20% del capital social.

7.2. Las demás entidades públicas que hagan parte de sociedades portuarias podrán incluir en sus respectivos presupuestos apropiaciones para aumentar su participación en el capital, facilitando así el pago de la contraprestación.

ARTICULO 86. 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 aquella.

ARTICULO 96. 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 servicios;

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 iniciarán 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.

ARTICULO 10. Intervención de terceros y de las autoridades. Dentro de los dos me-

ses 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, al 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.

ARTICULO 11. 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 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.

ARTICULO 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 social 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 este 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 aquel en que se conozca o se presuma el rechazo del solicitante anterior, hasta que uno los acepte, o hasta que todos los hayan recha-

zado. En este último evento, finalizará el procedimiento administrativo que podrá iniciarse de nuevo en cualquier tiempo, cumpliendo los requisitos previstos en los artículos 9 y 10.

ARTICULO 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 5 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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 compe-

tencia en los que se inspiran los procedimientos descritos en los artículos 9, 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.

ARTICULO 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.

Capítulo tercero Del régimen tarifario

ARTICULO 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 esta 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, fijará por intermedio de la Superintendencia General de Puertos la tarifa correspondiente, impondrá las sanciones pertinentes y si es el 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 treinta 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.

ARTICULO 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).

ARTICULO 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.

Capítulo cuarto De las restricciones indebidas a la competencia

ARTICULO 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 otras, 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.

Capítulo quinto De las autoridades de los puertos

ARTICULO 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 Mi-

nisterio 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 25. Superintendencia General de Puertos. Créase 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, concedánsese 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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 estas 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 cuarto 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 cuarto de ese 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 cuarto 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 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.

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 usua-

rios, 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 1 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 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;

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.

ARTICULO 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.

Capítulo sexto De las sociedades y de los operadores portuarios

ARTICULO 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 una amplia posibilidad de concurrencia. En igualdad de condiciones se preferirá siempre, como compradores a las entidades te-

ritoriales 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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 sociedades deben someterse a los requisitos del Decreto 410 de 1971 (Código de Comercio).

Capítulo séptimo Reorganización del sistema portuario

ARTICULO 33. Liquidación. Liquidese 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 este 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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 ejecuto-

rien 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.

ARTICULO 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 supriman, de conformidad con las normas vigentes; pero podrá ofrecer a aquellos cuya colaboración sea especialmente útil, la opción de vincularse a un cargo especí-

fico, en las condiciones laborales propias de este.

ARTICULO 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.

Capítulo octavo Régimen de transición

ARTICULO 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 las que conste el otorgamiento de la concesión respectiva.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

Capítulo noveno Disposiciones varias

ARTICULO 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, podrá adoptarse también como sanción, cuando las sanciones descritas atrás, o la caducidad, no sean efectivas o perjudiquen injustificadamente a terceros.

ARTICULO 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 1 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.

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

ARTICULO 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 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 estos 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 47. Derogatorias. Derógase la Ley 154 de 1959, el Decreto 1174 de 1980 y Decreto 2465 de 1981; el numeral 7 del artículo 3 y los numerales 23 y 25 del artículo 5 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.

ARTICULO 48. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación.

Dada en Bogotá, D.E., a los 10 días de enero de 1991.

El presidente del Senado de la República,
AURELIO IRAGORRI HORMAZA.

El presidente de la Cámara de Representantes,

HERNAN BERDUGO BERDUGO.

El Secretario General del Senado,

CRISPIN VILLAZON DE ARMAS.

El Secretario General de la Cámara,

SILVERIO SALCEDO MOSQUERA.

REPUBLICA DE COLOMBIA - GOBIERNO NACIONAL.

Publíquese y ejecútese, 10 de enero de 1991

El Ministro de Hacienda y Crédito Público,
RUDOLF HOMMES RODRIGUEZ.

El Ministro de Defensa Nacional,
OSCAR BOTERO RESTREPO.

El Ministro de Obras Públicas y Transporte,
JUAN FELIPE GAVIRIA GUTIERREZ.

I. CAPITULO PRIMERO

DISPOSICIONES GENERALES

1.1 Artículo 1 : Principios Generales.

El presente artículo determina que la dirección general de la actividad portuaria pública y privada, estará a cargo de las autoridades de la República. Así mismo que la actividad portuaria es de interés público. Consagra que las entidades públicas y privadas pueden constituir sociedades portuarias para construir y operar los puertos.

Determina la libertad de empresa en la constitución de sociedades portuarias, para asociarse o no en las actividades portuarias; libertad de contratación laboral; libre de tarifas subsidiarias o políticas; no permitirá el aprovechamiento de utilidades monopolísticas, ni privilegios o discriminaciones a los usuarios; no se permitirán prácticas restrictivas o desleales de la competencia, entre operadores o entre sociedades; las sociedades portuarias oficiales no recibirán ni otorgarán privilegios aún a las entidades públicas aportantes o garantes.

1.2 Análisis e Implicaciones en la Dimar

El presente artículo da un ordenamiento jurídico y organizacional de los puertos marítimos. Acaba con el monopolio del Estado en la administración de los puertos marítimos. Sin embargo la dirección general de la actividad

portuaria seguirá bajo la tutela de las autoridades de la República. Crea la fórmula de sociedades portuarias oficiales, particulares o mixtas con el propósito de incentivar la competencia y consecuentemente mejorar el servicio. Es difícil predecir que ocurrirá con una empresa desprestigiada a través de los años y si los industriales se le medirán a ésta empresa de riesgos difíciles de calcular.

La Dirección Marítima no se ve afectada por ésta disposición, se considera que se ve fortalecida por el reordenamiento a una actividad que Dimar venía cumpliendo y que no le aportaba un interés significativo. Queda en el limbo el decreto 978 de 1974 que reglamentaba parcialmente el decreto ley número 2348/71. En éste se le daban mecanismos de coordinación y gestión con responsabilidades específicas, ésta norma no fue derogada.

1.3 Artículo 2 : Planes de Expansión Portuaria

En Política Portuaria establece un plan bienal de expansión portuaria que preparará el Ministerio de Obras Públicas y aprobará el CONPES y será promulgada por el gobierno nacional mediante decreto. Incluye nuevos puertos, nuevas inversiones públicas o privadas, tarifas, concesiones, compensaciones y contraprestaciones; las cuales tendrán que ceñirse a los planes que presente el Ministerio de Obras Públicas y aprobadas por el Gobierno Nacional (Conpes).

1.4 Análisis e implicaciones en la Dimar

En el presente artículo tácitamente define las autoridades portuarias las cuales son: El Consejo Nacional de Política y Económica y Social (CONPES); el Ministerio de Obras Públicas y Transporte y la Superintendencia General de Puertos.

Las capitanías de puerto ejercerán exclusivamente las funciones de autoridad marítima.

Se considera que la autoridad marítima no se altera y Dimar seguirá con las funciones establecidas en el ejercicio de sus funciones y atribuciones en los puertos y mar territorial en lo relativo a la vigilancia, control y cumplimiento de las normas relacionadas con las actividades marítimas.

1.5 Artículo 3 : Condiciones Técnicas de Operación

En el presente artículo se le dan funciones a la Superintendencia General de Puertos para que defina las condiciones técnicas de operación de los puertos en :

- Nomenclatura
- Procedimientos para inspección de instalaciones portuarias y de naves en cuanto a bodegaje, carga y estiba.
- Manejo de carga
- Facturación
- Recibo, almacenamiento y entrega de carga.
- Servicio a las naves etc.

Todo lo anterior facilitar, garantizar la operación de

los puertos para que sea eficiente.

1.6 Análisis e implicaciones en la Dimar

A la Superintendencia General de Puertos se le entrega la responsabilidad de definir como autoridad, las condiciones de operación de los puertos de Colombia. Cabe anotar que se le agrega una figura de trabajo continuo a los puertos y por 24 horas. Se espera con ésta norma que se obtenga una mayor eficiencia y un mejor manejo de la carga. Las entidades que administraran los puertos tendrán como premisa la prestación de un servicio eficiente, y le corresponde a La Superintendencia supervisar el cumplimiento de éstas normas.

Dimar le corresponderá actuar en el cumplimiento de sus deberes como autoridad marítima en lo relativo a las unidades surtas en puerto, que se ciñan a lo establecido por la capitania de puerto.

1.7 Artículo 4 : Asociaciones Portuarias y Obras Necesarias para el Beneficio Común.

Las sociedades portuarias y aquellas con autorización especial vigente para ocupar las playas, zonas de bajamar y marinas accesorias, podrán asociarse de modo transitorio o permanente, para llevar a cabo obras portuarias o de ingeniería oceánica, sin limitar en alguna forma los derechos de terceros, y que éstos presten un servicio de beneficio común.

Las obras que se proyecten deben tener concepto previo de

DIMAR y de la entidad encargada de la preservación del medio ambiente y ser aprobadas por la superintendencia General de Puertos.

1.8 Análisis e implicaciones en la Dimar

Se señalan en el presente artículo la facultad de asociación con otros concesionarios y colindantes para la mejor prestación de los servicios en puertos.

Consagra también que la forma de operar o desarrollo del objeto social podrá ser :

a. Directamente

b. Por contrato con terceros

c. O por asociación.

Las obras de beneficio común para instalaciones portuarias existentes se financian por las sociedades portuarias y concesionarios de la zona portuaria respectiva.

A DIMAR le corresponde como autoridad marítima conceptuar si las obras que realicen las sociedades portuarias no van en contra de la ingeniería oceánica u otras que considere. Sin embargo el que autoriza la realización de dichas obras será la Superintendencia General de Puertos. Aquí ésta facultad que en la norma anterior era de Dimar se traslada a ésta dependencia (Superintendencia).

1.9 Artículo 5 : Definiciones

Con el fin de aclarar ciertos conceptos, la presente ley

presenta ciertas definiciones para lograr una correcta interpretación. Se tiene entre otras:

- Actividad portuaria
- Concesión portuaria
- Eficiencia en el uso de las instalaciones portuarias.
- Embarcadero, Marinas, Monopolio natural, Muelle privado.
- Naves, Operador portuario, plataforma flotante.
- Puerto, puerto de cabotaje, puerto de servicio privado, de servicio público, puerto del Ministerio de Defensa Nacional, puerto habilitado para el comercio exterior, puerto oficial y puerto particular.
- De las sociedades: Portuaria, sociedad portuaria Oficial, particular.
- Por último de los usuarios del puerto.

1.10 Análisis e implicaciones en la Dimar

El presente artículo extiende las definiciones de conceptos relacionados con la actividad portuaria. Así mismo deja incólume el Decreto 410 de 1971 (Código del Comercio) en las definiciones allí contempladas.

El legislador quiso extender estos conceptos para dar mayor claridad y en otros casos definir conceptos para su correcta aplicación.

Es de anotar que la DIMAR sigue con las funciones contempladas en el Decreto 410/71, las cuales no fueron derogadas y tampoco sustituidos sus artículos. Se amplió la legislatura de la

administración de los puertos, para lograr que fueran eficientes, bajo la supervisión de un ente del gobierno.

artículos 6 al 21
¿dónde está?

IV. CAPITULO CUARTO

DE LAS RESTRICCIONES INDEBIDAS A LA COMPETENCIA

4.1 Artículo 22 : Restricciones Indebidas a la Competencia

El presente artículo se refiere a la prohibición de realizar cualquier acto o contratos que tengan el propósito de restringir en forma indebida la competencia entre las sociedades portuarias, señaladas entre otras las siguientes:

- El cobro indebido de tarifas que no cubra los gastos de operación de una sociedad u operador portuario.
- La prestación gratuita o a precios inferiores al costo de servicios.
- Los acuerdos para repartirse cuotas o clases de carga o para establecer tarifas.
- Las contempladas en el Decreto 410/71 (Código de Comercio).

4.2 Análisis e implicaciones en la Dimar

Con el propósito de fortalecer la norma sobre las sociedades establecidas y permitir el cumplimiento del objeto social, el legislador define y clarifica las reglas para la sana competencia y evitar la formación de competencia indebida.

Para ello aumenta las restricciones contempladas en el libro I, Título 5, artículos 75, 76 y 77 del Decreto 410/71 (Código de Comercio), con las agregadas en la presente Ley. La Dimar no se ve afectada por ésta legislación, ya que es competencia de las autoridades municipales cuando hay

V. CAPITULO V

DISPOSICIONES GENERALES

5.1 Artículo 23 : las Autoridades Portuarias

Este artículo determina las Autoridades Portuarias:" el CONPES y el Ministerio de Obras Públicas y transportes, así mismo cuando se considere necesario la Superintendencia general de Puertos la ejercerá en coordinación con DIMAR y las capitanías de puerto de la Dirección Marítima y Portuaria ejercerán autoridad Marítima.

5.2 Análisis e implicaciones en la DIMAR

Se determinan en este artículo las autoridades Portuarias de orden Gubernamental en donde el CONPES aprueba o imprueba los planes de expansión Portuaria que le presente el Ministerio de obras públicas y Transporte que es el que programa y ejecuta a través de la Superintendencia general de puertos, los planes de expansión portuaria aprobados y Fija así mismo las políticas portuarias. DIMAR solo ejercerá funciones en coordinación con la Superintendencia General de puertos cuando sea necesario y solo ejercerá funciones de autoridad Marítima como lo determina el presente artículo a través de las capitanías de puerto y prácticamente como policía Marítima.

5.3 Artículo 24 : Consejo Nacional de Política Económica y Social y adopción de planes.

En este artículo se establece que el Gobierno Nacional por recomendación del "CONPES" y previo estudio del DPTO. Nacional de Planeación adoptar a través de decretos los planes de "expansión Portuaria" y sus reformas.

5.4 Análisis e implicaciones en la DIMAR

Quiere decir que los planes de expansión portuaria solo serán propuestos por el Gobierno Nacional mediante decretos recomendados por el "CONPES" Como máxima autoridad portuaria y deja de pleno a la Dirección Marítima quien ejerció autoridad portuaria con sus funciones reguladoras anteriores, todo esto previo estudio del Dpto. Nacional de planeación.

5.5 Artículo 25 : Superintendencia General de Puertos

En el presente artículo se crea la Superintendencia General de puertos, adscrita al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, se le otorgan facultades extraordinarias para fijar la planta de personal, remuneraciones, prestaciones sociales y determinar sus funciones, así mismo confirma el nombre de la Dirección General Marítima y portuaria como Dirección General Marítima.

5.6 Análisis e implicaciones en la DIMAR

Al crear con este artículo la superintendencia general de puertos se da un ordenamiento estructural para el manejo Gubernamental portuario, que permita darle cumplimiento a los

planes del Gobierno, seguir procedimientos y mecanismos previstos por la presente ley; Así mismo determinar que la DIMAR seguirá llamándose Dirección General Marítima, segregándole así intervención portuaria. De la misma manera la Superintendencia recibe facultades extras para su organización.

5.7 Artículo 26 : Competencia de la Superintendencia general de puertos.

El presente artículo determina las facultades de la Superintendencia respecto a las actividades portuarias relacionadas con puertos, embarcaderos, muelles costeros e instalaciones en los ríos los cuales puertos de Colombia tenía.

Determina también que la Superintendencia no puede resolver conflictos de derecho privado entre particulares y en caso de que se presenten la competencia y jurisdicción para resolverlo será de acuerdo a las reglas ya existentes al promulgarse esta ley, así mismo determina que cuando se ejerzan funciones iguales para una misma persona por parte de la Superintendencia, Dimar o la Dirección de Aduanas ó por dos de ellas, cualquiera de estas puede pedir al Consejo de Estado que anule o suspenda los actos producidos si es del caso y a cual le corresponde decidir ó actuar.

5.8 Análisis e implicaciones en la DIMAR

Se quiere decir que la Superintendencia general de puertos

controla y dirige las actividades portuarias, resolviendo los problemas que se puedan presentar en puertos, embarcaderos y muelles costeros y no resolverá problemas presentados de derecho privado entre particulares y de presentarse en actividades portuarias se regirán de acuerdo a las reglas existentes. El artículo también determina la fórmula para resolver casos de competencia que puedan presentarse entre la Superintendencia General de puertos, DIMAR y las Dirección de Aduanas con sus alcances.

5.9 Artículo 27 : Funciones de la Superintendencia General de Puertos

En este artículo se determinan las funciones que ejercerá en lo referente a :

- Vigilar el cumplimiento de leyes y actos administrativos dictados por las sociedades portuarias y usuarios de los puertos.
- Cobrar a las sociedades portuarias y operadores portuarios por concepto de vigilancia.
- Expedir las condiciones técnicas de operación.
- Otorgar concesiones portuarias, modificarlas o caducarlas.
- Organizar el recaudo de contraprestaciones a las sociedades portuarias o embarcaderos.
- Definir las tarifas portuarias.
- Aprobar planes de obras de beneficio común.
- Asumir la prestación de servicios propios de una sociedad portuaria.

- Asumir investigaciones violatorias de este estatuto.
- Dar concepto sobre los planes de expansión portuaria.
- Declara que un puerto esta habilitado para el comercio exterior.
- Ejercer funciones y derechos sobre tasas y contribuciones en especial las ya comprometidas.
- Otorgar licencias portuarias.
- Autorizar contratos para la org. de nuevos muelles privados.
- Ejercer las demás facultades de derecho público de puertos de Colombia.

5.10 Análisis e implicaciones en la DIMAR

Con este artículo se la dan las funciones a la Superintendencia General de puertos con lo cual se estructura de una manera definitiva su organización y su fin principal, de tal manera que se ejerza un adecuado y permanente control sobre en materia de puertos que garanticen óptimo funcionamiento y servicio.

5.11 Artículo 28 : Vigilancia para la seguridad

En este artículo se determinan los servicios de seguridad, los cuales deberán ser previstos por los propietarios o por las asociaciones, salvo circunstancias de orden público y sin perjuicio de que los puertos o embarcaderos reciban servicios ordenados de policía.

5.12 Análisis e implicaciones en la DIMAR

Significa que la vigilancia de los puertos podrá ejercerse a través de compañías de vigilancia privada o de la Policía Nacional como ha venido funcionando ,y no habrá servicios de otros cuerpos oficiales para su seguridad.

VI. CAPITULO VI

DE LAS SOCIEDADES Y DE LOS OPERADORES PORTUARIOS

6.1 Artículo 29 : Autorización para constituir sociedades portuarias.

Este artículo autoriza la constitución de Sociedades portuarias a la nación y sus entidades descentralizadas, a las entidades territoriales en donde opera o va a operar un puerto, así mismo determina que las entidades públicas pueden vender sus acciones en las sociedades portuarias y que las sociedades portuarias serán entes con autoridad administrativa propia y personería jurídica.

6.2 Análisis e implicaciones en la DIMAR

Se quiere decir en este artículo que hay prácticamente libertad para la constitución de sociedades de tipo portuario lo cual en parte abre grandes perspectivas de desarrollo en especial en los grandes puertos lo cual mejorará los servicios portuarios beneficiando el comercio internacional y por que no la infraestructura y movimiento de puertos.

6.3 Artículo 30 : Operaciones

Artículo en el cual se determina que las Sociedades portuarias pueden contratar con terceros su actividades propias ó permitir que los terceros presten servicios de operación

portuaria dentro de sus instalaciones.

6.4 Análisis e implicaciones en la DIMAR

Se puede palpar la determinación de dar las facilidades para el manejo de los servicios portuarios, esto daría en parte una sana competencia de servicios entre las sociedades constituidas y en la contratación de terceros para la operación portuaria.

6.5 Artículo 31 : Régimen Jurídico

Artículo en donde se determina que las sociedades portuarias se regirán por las normas del Código de comercio, esta ley y las disposiciones concordantes.

Así mismo los actos y contratos se regirán por las reglas del derecho privado y determina que las sociedades donde exista capital del estado se vinculan al ministerio de Obras Públicas y del Transporte.

6.6 Análisis e implicaciones en la DIMAR

En este artículo se dan las normas para el manejo jurídico de las Sociedades portuarias que se constituyan y que documentos se debe consultar para la resolución de situaciones que se puedan presentar.

6.7 Artículo 32 : Operadores portuarios

En este artículo se determina que las empresas de operación portuaria no requieren licencia o permiso especial de las

autoridades portuarias ó marítimas, pero si se constituyen en sociedades se someterán al decreto 410 de 1971, (código de Comercio).

6.8 Análisis e implicación en la DIMAR

Se quiere decir que podrá haber un sinnúmero de empresas de operación portuaria que desarrollen el movimiento de los puertos, pues no requieren licencia ni permiso, lo cual saturaría las operaciones portuarias.

↙
VI CAPITULO SEPTIMO

REORGANIZACION DEL SISTEMA PORTUARIO

7.1 Artículo 33 : Liquidación.

El presente artículo ordena la liquidación de la Empresa Puertos de Colombia, COLPUERTOS la cual tendrá una duración de tres años a partir de la expedición del presente decreto. Los activos que no se negocien pasan a ser propiedad de la Nación, y aquellos que no han sido registrados a la fecha, al termino de un año se efectuara un acto administrativo para registrarlos y constituirlos el título respectivo.

7.2 Análisis e implicaciones en la DIMAR.

Se constituye en el artículo mas importante de la presente Ley debido a que el Estado Colombiano toma la decisión de acabar con una de sus empresas para así poder reorganizar su nuevo esquema para el servicio portuario dentro de su política de apertura económica.

7.3 ³⁴Artículo 43 : Organización Sociedades Portuarias Regionales.

La Nación y sus entidades descentralizadas invitan a entidades particulares a constituir sociedades portuarias en donde Puertos de Colombia tiene hoy puertos. Con los entes territoriales en donde funcionan los puertos públicos de la Costa Atlántica define las condiciones necesarias en instalaciones portuarias, canales marítimos, canalización y defensas par garantizar la competencia de estos puertos.

Determina que los recursos necesarios para mantener el canal navegable del río Magdalena en el Puerto de Barranquilla serán por cuenta de la Nación.

7.4 Análisis e implicaciones en la DIMAR.

La Dirección Marítima en su condición de autoridad en el campo de la seguridad en las vías de acceso a los terminales y puertos, implícitamente se le asignan labores para que evalúe las condiciones de los canales y obras necesarias para garantizar la competencia de los puertos, en lo que se refiere a señalización.

7.5 Artículo 35 : Asunción de los Pasivos de Puertos de Colombia; aportes de Puertos de Colombia a las Sociedades Portuarias Regionales.

El presente artículo determina que la Nación asume el pago de las pensiones y prestaciones sociales, así como las deudas externas e internas de la Empresa Puertos de Colombia. Autoriza a las entidades públicas a condonar las deudas que tengan con ellas la Empresa COLPUERTOS. Establece que la Empresa Colpuertos podrá aportar todos los bienes inmuebles, derechos y bienes muebles que considere necesarios para la constitución de sociedades portuarias y estos se harán en nombre de la Nación. La venta de acciones en las sociedades portuarias que haga la Nación se destinarán preferiblemente al pago de pasivos que la Nación asume en esta Ley.

7.6 Análisis.

Este artículo es importante dada la característica que la Nación asume la responsabilidad de el pago de las deudas de la Empresa que liquida, así como determina que tanto los bienes muebles, como los inmuebles de Colpuertos pueden ser utilizados como pago a pensiones y a prestaciones sociales al constituirse las sociedades portuarias.

7.7 ³⁶ Artículo 37 : Protección de Empleo.

Este artículo crea una comisión de promoción de empleos para favorecer a los trabajadores en el proceso de liquidación de la empresa, así como para guiarlos y facilitar asesoría y recursos para que constituyan empresas o sociedades de operadores portuarios. Determina que se indemnizaran de acuerdo a las disposiciones vigentes aquellos trabajadores oficiales cuyos cargos se suprimen.

7.8 Análisis e implicaciones en la DIMAR.

En esta parte de la Ley existe un factor muy positivo debido a que el Gobierno Nacional crea los mecanismos para que los trabajadores cesantes de la empresa establezcan empresas privadas pequeñas que faciliten la operación de los terminales especialmente bajo el punto de vista de la eficiencia al ser los extrabajadores de Colpuertos quienes manejan la productividad de su pequeña empresa.

7.9 Artículo 37 : Facultades Extraordinarias.

Este artículo reviste de facultades extraordinarias al Presidente de la República durante un año para:

- a. Crear un fondo con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio propio para el pago de los pasivos de la Empresa Colpuertos en el proceso de su liquidación.
- b. Dictar normas especiales en la contratación, régimen laboral y presupuesto para la liquidación de la Empresa Colpuertos, así como para la constitución de sociedades portuarias y protección al empleo.

7.10 Análisis.

En este artículo al Presidente de la República se le dan herramientas muy importantes para facilitar la liquidación de la Empresa al crear un fondo, que es vital para la cancelación de los pasivos, teniendo en cuenta que lo faculta para utilizar presupuesto nacional para el pago de las deudas de la Empresa y a vez beneficiar a la Nación en la constitución de sociedades portuarias.

VIII CAPITULO OCTAVO

REGIMEN DE TRANSICION

8.1 Artículo 38 : Concesiones portuarias relativas de la Empresa Puertos de Colombia.

Este artículo determina que la Superintendencia General de Puertos, define los términos en que se otorgan las concesiones portuarias par utilizar los activos de Puertos de Colombia.

8.2 Análisis.

En este artículo se faculta a la Superintendencia General de Puertos par que fije los parámetros de con se utilizaran las instalaciones de Puertos de Colombia por las sociedades portuarias.

8.3 Artículo 39 : Puertos, Muelles privados y otras instalaciones existentes.

Este artículo establece que las personas públicas o privadas que se les había autorizado puertos y muelles privados antes de que se promulgara la Ley, podrán seguir ejerciendo los derechos que poseen, y sus obligaciones seguirán cumpliéndose en provecho de la Nación. Cualquier modificación deberá ser autorizada por la Superintendencia General de Puertos.

8.4 Análisis.

Con esta norma se protege a los empresarios privados a los

cuales se les había hecho concesiones en puertos y muelles y a la vez se determina que los compromisos adquiridos por ellos con Colpuertos pasan a ser de la Nación, los cuales pueden ser utilizados para el pago de los pasivos de la empresa en liquidación.

8.5 Artículo 40 : Contratos en Trámite.

El artículo establece que mientras se liquida la empresa Colpuertos, aquellos contratos pendientes antes de la promulgación de la presente Ley seguirán vigentes y al termino de los 3 años de liquidación, la Nación o una sociedad portuaria sustituirán a Colpuertos en sus derechos y obligaciones.

8.6 Análisis.

El propósito de esta norma es mantener los servicios de los puertos Colombianos, mientras se configuran las nuevas empresas portuarias, sin causar perjuicios a la economía de la Nación.

IX CAPITULO NOVENO

DISPOSICIONES VARIAS

9.1 Artículo 41 : Sanciones.

Establece las sanciones que serán impuestas a las infracciones que se cometan a la presente Ley, dentro de las cuales existen multas hasta de 35 días de ingresos del infractor, suspensión del uso de los puertos hasta un año y la intervención de un puerto.

9.2 Artículo 42 : Procedimientos Administrativos.

Establece que las autoridades portuarias aplicaran las reglas de procedimiento administrativo que contempla el Código Contencioso Administrativo.

9.3 Artículo 43 : Permisos de Construcción de Vivienda.

Establece que ninguna autoridad concédiera permiso para construir viviendas en las playas marítimas.

9.4 Análisis.

Los anteriores artículos fijan normas administrativas para la ejecución de la presente Ley, observándose que se requiere reglamentar las normas que establezcan cuales son las infracciones que se pueden cometer en el uso de los terminales marítimos, así como las normas que se incumplan por las sociedades portuarias en el desempeño y trabajo de los puertos

que se le asignen.

9.5 Artículo 44 : Puertos del Ministerio de Defensa Nacional.

Establece que los puertos a cargo del Ministerio de Defensa no están sujetos a la presente Ley. Sin embargo su construcción y condiciones de su operación deben ser autorizadas por el CONPES. Establece que solo podrán ser utilizados por entidades adscritas al Ministerio de Defensa y salvo caso excepcional podrán prestar servicios comerciales.

9.6 Análisis.

Este artículo determina en forma explícita que los muelles y terminales militares a cargo de la Armada Nacional solo pueden utilizarse para propósitos militares, determinando que el Ministerio de Defensa no puede comercializar estas instalaciones.

9.7 Artículo 45 : Puertos Fluviales.

Establece que los puertos fluviales sobre los cuales Colpuertos tiene propiedad o ejerce funciones públicas se regirán por este decreto; y aquellas disposiciones vigentes o las que complementen o reformen.

9.8 Análisis.

Considerando los ríos navegables que existen en el país, la Ley en este aspecto es muy débil debido a que no se incentiva a la constitución de sociedades portuarias fluviales y tampoco

se determina una autoridad fluvial equivalente a la Dirección Marítima, ni tampoco se le dan estas funciones fluviales.

9.9 Artículo 46.

Establece que para el ejercicio de las facultades que se refieren los artículos 25 y 37, el Gobierno Nacional estará asesorado por 3 senadores y 3 representantes de las comisiones terceras del senado y cámara.

9.10 Artículo 47 : Deroqatorias.

Este artículo deroga la ley 154 de 1959, Decretos 1174 de 1980 y Decreto 2465 de 1981; numeral 7 del artículo 3 y los numerales 23 y 25 del artículo 5 del Decreto 2324 de 1984 y todas las normas contrarias a esta Ley. Estas Leyes se refieren a la creación y normas de funcionamiento de la Empresa Colpuertos la cual se liquida con la presente Ley.

9.11 Artículo 48 : Vigencia.

Determina que esta Ley esta vigente a partir de su fecha de promulgación: 10 de enero de 1991.

9.12 Análisis.

Los últimos artículos de la Ley, en especial el artículo 46, buscan asesoramiento por parte del Congreso Nacional, para lograr que aquellos vacíos que se presenten durante el proceso de la transformación del sistema portuario Colombiano tengan respaldo legislativo en las Cámaras del Congreso Colombiano.

II. CAPITULO SEGUNDO

DE LA CONCESION PORTUARIA

2.1 Artículo 6 : Concesionarios

El presente artículo define que sólo las sociedades portuarias podrán ser titulares de concesiones portuarias.

Determina además que todas las sociedades portuarias, sean estas de carácter oficial, particular o mixtas, requieren de una concesión para ocupar y usar en sus actividades las playas y zonas de bajamar y accesorias de éstas.

Asimismo en el párrafo perteneciente al presente artículo se establece que la Dirección General Marítima continuará otorgando concesiones y permisos de construcción para el desarrollo de actividades marítimas no consideradas dentro del ámbito portuario en la presente Ley.

2.2 Análisis e Implicaciones en DIMAR

El presente artículo se establece teniendo en cuenta que es necesario descentralizar la prestación de los servicios portuarios, para lo cual se prevé la organización de sociedades portuarias en cada una de las ciudades donde hay puertos de Puertos de Colombia; tales sociedades prestarán dichos servicios con autonomía y dentro de las reglas del

derecho privado.

Ademas en el párrafo se faculta a la Dirección General Marítima para continuar otorgando concesiones y permisos de construcción para el desarrollo de actividades marítimas no consideradas en la Ley 01, es decir que dichas actividades serán marítimas cuando no tengan como objeto la construcción y operación de un puerto.

El objetivo primordial de este artículo es de tipo administrativo, se concede el uso y goce de los bienes, mas nunca la propiedad.

2.3 Artículo 7 : Monto de la Contraprestación

En este artículo se establece que el Gobierno periódicamente estableciera la metodología necesaria para calcular el valor de la contraprestación que deberan pagar las sociedades portuarias, las cuales tendrán como objetivo la construcción, mantenimiento y administración de los puertos; esta contraprestación económica sera por el uso de las playas y demás bienes de uso público que estas tengan que ocupar para adelantar sus actividades.

En el artículo se establecen asimismo las formas en que serán cancelados dichos dineros y sus proporciones en beneficio de la Nación y los municipios donde estas operen.

2.4 Análisis e implicaciones en DIMAR

El análisis del presente artículo solo conlleva a especificar que cuando la Nación concede a particulares o a otras entidades públicas bienes de uso público, cobra una suma de dinero, las cuales se incorporan en las normas jurídicas colombianas.

Teniendo en cuenta que en un aparte del artículo se prevee que el valor de la contraprestación es susceptible de modificación, deben establecerse claramente los requisitos para tal efecto.

2.5 Artículo 8 : Plazo y Reversión

El presente artículo establece como plazo de las concesiones en general 20 años, los cuales podrán ser prorrogables por periodos hasta de 20 años mas y así sucesivamente; pero se faculta al Gobierno para poder en caso excepcional ampliar el plazo a fin de permitir a las sociedades portuarias recuperar el valor de las inversiones efectuadas.

Asimismo se establece que todas aquellas obras o mejoras que se encuentren instalados en las zonas de uso público serán cedidos en forma gratuita a la Nación al termino de la concesión.

2.6 Análisis e Implicaciones a DIMAR

En este artículo quedan claramente establecidas los plazos y

prorrogas que la Nación puede otorgar a las sociedades portuarias para la explotación de los bienes de uso público, en lo referente al uso de playas y zonas de bajamar necesarias para el empleo y uso de los puertos. Asimismo queda establecida en forma por de mas clara en que forma se deben efectuar la devolución de las construcciones e inmuebles que hayan sido elaborados por la sociedad portuaria durante la concesión en el momento de revertirse a la Nación.

2.7 Artículo 9 : Petición de concesión

El articulo noveno establece las formas y requisitos que se deben llenar por las sociedades portuarias para solicitar el otorgamiento de una concesión portuaria; en terminos generales se establece que no necesariamente debe ser una sociedad quien lo solicite, pudiendo ser una persona juridica, debiendo precisar la ubicación de las zonas y terrenos que desea ocupar, el plazo de la concesión y las especificaciones técnicas del proyecto.

2.8 Análisis e Implicaciones a DIMAR

Las implicaciones del presente artículo con relación a Dimar solo se refieren a la exigencia de ciertos aspectos técnicos que deben ser establecidos y controlados por Dimar para poder otorgar la concesión tales como peritazgos y estudios

especificos del área solicitada para tal fin, estos deberán entrar a ser especificados en la reglamentación de la Ley en mención y dados a control del organismo técnico del caso.

2.9 Artículo 10 : Intervención de terceros y de las autoridades

El presente artículo establece los plazos y entidades que pueden formular cualquier clase de oposición al otorgamiento de una concesión, quedando estipulado que la Superintendencia General de Puertos está en libertad de acoger o no los conceptos que emitan cualquiera de las entidades del Gobierno a las cuales les corresponde emitir concepto entre las cuales se encuentra Dimar.

2.10 Análisis e implicaciones a DIMAR

El artículo establece claras y totales responsabilidades en el otorgamiento de las concesiones portuarias a la Superintendencia General de Puertos, así como la emisión de conceptos a una serie de entidades de índole gubernamental entre las que se encuentra Dimar, sobre aspectos que les conciernan y que se consideren adversos para dichos otorgamientos; sin embargo por considerarse que los conceptos que se emitan serán de índole técnica y de gran importancia para el otorgamiento es necesario reglamentar que la entidad otorgante está en la obligación de acogerlos siempre y cuando

estos sean considerados dentro del ámbito técnico.

2.11 Artículo 11 : Negativa de la concesión

Establece el presente artículo que en caso de que la petición original resulten adversas a la Ley y al beneficio público que se trata de obtener con la presente reglamentación, la Superintendencia de Puertos estará en la obligación de manifestarlo en forma precisa y notificarlo a quienes hubieran intervenido en la actuación.

2.12 Análisis e implicaciones a DIMAR

Se considera necesario que Dimar mantenga una vigilancia estricta sobre este tipo de concesiones a fin de verificar el cumplimiento de la Ley en este sentido y no permitir el otorgamiento de concesiones sin el previo lleno de los requisitos exigidos.

2.13 Artículo 12 : Aprobación de la concesión

El presente artículo establece los plazos que deben seguirse para el otorgamiento de una concesión, y así como las apelaciones a que tendrán derecho las entidades consultadas y las cuales han emitido concepto, para declararse de acuerdo o en desacuerdo con el otorgamiento, caso en el cual debe entrar a dirimir cualquier enfrentamiento el CONPES.

2.14 Análisis e implicaciones a DIMAR

En este artículo sigue vigente lo estipulado en el artículo anterior en lo concerniente a la vigilancia que debe mantener Dimar en el otorgamiento de las concesiones portuarias, con el fin de verificar el pleno total de los requisitos exigidos.

2.15 Artículo 13 : Oferta oficiosa de la concesión

En el presente artículo se establece la forma como el Superintendente portuario puede ofrecer al público una concesión portuaria, previa consulta con las autoridades establecidas en el artículo anterior, se establece asimismo que una vez seán publicados los términos de dicha concesión estos no podrán ser modificados; siempre se deberá tener presente que el otorgamiento se hará a la propuesta que conlleve mayores beneficios a la Nación.

2.16 Análisis e implicaciones a DIMAR

Las implicaciones a Dimar tienen relación con la responsabilidad que conlleva su aceptación en el otorgamiento de las concesiones, en su papel de miembro principal para dichas autorizaciones en lo concerniente a lo técnico.

Es necesario regular la prelación que debe darse a la presentación de las solicitudes.

2.17 Artículo 14 : Otorgamiento formal de la concesión

Especifica el presente artículo que el Superintendente General de Puertos, otorgará por medio de resolución motivada la concesión a la sociedad anunciada, debiendo indicar con toda exactitud los límites, características físicas y condiciones especiales de operación del puerto que se autoriza.

En caso de no cumplirse las especificaciones en los plazos previstos por parte de la sociedad, caducará todo derecho a ella.

2.18 Análisis e implicaciones a DIMAR

Las implicaciones del presente artículo no tienen ingerencia directa con Dimar, ya que establece normas y procedimientos rutinarios que deben ser llenados por la Superintendencia de Puertos.

2.19 Artículo 15 : Efectos de la concesión

Establece el artículo que una vez se firme el contrato administrativo que otorga una concesión, no será necesario permiso de funcionamiento alguno de autoridad del orden nacional, a excepción de aquellos permisos que deba proferir la autoridad local, para adelantar las construcciones necesarias propuestas. Se debe vigilar el correcto adelanto de

las obras.

2.20 Análisis e implicaciones a DIMAR

La responsabilidad de Dimar como autoridad responsable del buen uso de las playas y zonas de bajamar de la Nación, lo obligan a mantener una vigilancia continua sobre las obras a ser desarrolladas por las sociedades que salgan favorecidas con las concesiones, a fin de verificar el buen uso que debe darse a los bienes de uso público de la Nación.

La ley consagra como obligación de las sociedades portuarias, el realizar las obras necesarias para mantener en adecuado estado de funcionamiento las zonas marinas de acceso a los puertos y a las construcciones levantadas sobre las playas y los terrenos de bajamar.

2.21 Artículo 16 : Expropiación y aporte de terrenos aledaños

El presente artículo declara de interés público la adquisición de los predios de propiedad privada necesarios para establecer puertos, por lo tanto si la sociedad a la que se otorga una concesión no es propietaria de tales terrenos, debera iniciar conversaciones con las personas propietarias para conseguir que voluntariamente los vendan o aporten a la sociedad, en caso de no acceder los dueños a tal solicitud la Nación procedera a la expropiación de los terrenos. Los mismos

procedimientos podran aplicarse en caso de ser entidades públicas los propietarios de los terrenos aledaños, caso en el cual debera entrar a conceptuar el CONPES.

2.22 Análisis e implicaciones a DIMAR

Debe establecerse en forma mas clara la necesidad real de los terrenos aledaños a los puertos, con el fin de expropiar los que verdaderamente sean de necesaria utilidad y beneficio para la sociedad portuaria y que interfieran con el desarrollo del proyecto presentado. En todo momento debe prevalecer el sentido de utilidad y beneficio para la nación y no en sentido particular.

2.23 Artículo 17 : Cambio en las condiciones de la concesión

El artículo establece las condiciones para que una sociedad portuaria pueda cambiar las condiciones en las cuales se le aprobó una concesión portuaria, se debe obtener permiso previo, el cual solo se otorgará si con ello no se infiere perjuicio grave e injustificado a terceros. Al hacerse cualquier cambio en las condiciones de la concesión se podrá efectuar variación a la contraprestación.

2.24 Análisis e implicaciones a DIMAR

Se debe ser más específico en lo referente a las situaciones que puedan motivar a una sociedad a solicitar cambios sustanciales en las condiciones de la concesión. Dimar como miembro consultor de la Superintendencia de Puertos debe verificar los conceptos en los cuales se basa la sociedad para solicitar el cambio, y no solo obedezca a la realidad de desear la obtención de mayores ingresos o prebendas.

2.25 Artículo 18 : Caducidad de la concesión

Se establecen en el presente artículo los mecanismos por los cuales la Superintendencia de Puertos puede declarar la caducidad de una concesión portuaria, siempre que los motivos sean el incumplimiento de las condiciones por 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.

2.26 Análisis e implicaciones a DIMAR

Siempre para el otorgamiento como para el desarrollo de las sociedades, deben prevalecer el bien público de la Nación y el progreso de las zonas dadas en concesión a particulares.

III. CAPITULO TERCERO

DEL REGIMEN TARIFARIO

3.1 Artículo 19 : Señalamiento de tarifas

El artículo establece que las normas en que las sociedades portuarias pueden regir las tarifas por el uso de la infraestructura portuaria, siempre y cuando la Superintendencia de Puertos haya decretado la libertad de tarifas.

Siempre que la Superintendencia de Puertos establezca las tarifas, lo haga de conformidad con el plan de expansión portuaria debidamente establecido por el CONPES, sin que se haga diferencia por razón del destino o procedencia de la carga, ni por el hecho de que esta sea de importación o exportación. Las sociedades portuarias establecerán sus tarifas de acuerdo con las normas establecidas y las podrán modificar dando previo aviso.

3.2 Análisis e implicaciones a DIMAR

La Ley señala en cuanto a las tarifas por los servicios portuarios, un avance gradual hacia la libertad de tarifas, existen algunos servicios en donde, al menos inicialmente, no hay mucha competencia, como en los que se refieren a la oferta del espacio físico para el atraque, , cargue y descargue de

naves; teniendo en cuenta el objetivo social de dichas sociedades, las tarifas deberán establecerse de acuerdo con criterios generales a ser diseñados por las autoridades. En este artículo se desprende en forma total a Dimar del regimen tarifario de los puertos.

3.3 Artículo 20 : Libertad de Tarifas

El artículo establece las condiciones que deberán imperar para que la Superintendencia de Puertos decrete la libertad de tarifas; sin embargo dicha facultad debe ejercerse, con sujeción a las prohibiciones sobre prácticas que tengan la capacidad, el propósito o el efecto de reducir la competencia.

3.4 Análisis e implicaciones a DIMAR

El artículo no compromete ni contempla a Dimar como poder decisorio en la implementación de la libertad de tarifas.

3.5 Artículo 21 : Tarifas en competencia imperfecta

Establece este artículo el derecho de la Superintendencia de Puertos a fijar directamente las tarifas que cobren las sociedades portuarias que se beneficien de un monopolio natural, o cuando se determine que una sociedad portuaria aplica tarifas discriminatorias en perjuicio de sus usuarios,

o realice practicas desleales con sus competidores.

3.6 Análisis e implicaciones a DIMAR

El artículo en mención no conlleva ninguna clase de implicaciones a Dimar, ya que no contempla su participación en el establecimiento del regimen tarifario.

THE LAMBERT CITY

CUADRO DE PRINCIPIOS GENERALES

1. Dirección General de la actividad portuaria: Autoridades de la República (Art. 1, Inc.1)
2. Política Portuaria: Habrá un Plan bienal de expansión portuaria que preparará el M.O.P. y aprobará el CONPES. (Art.2) y que promulgará el gobierno nacional por decreto: Nuevos puertos; nuevas inversiones, compensaciones.
3. La actividad portuaria es de interés público: Art. 1 Inc.2 - (Expropiación Art. 16).
4. Libertad de Empresa en la constitución de sociedades portuarias: Inc.3.
5. Libertad para asociarse o no en las actividades portuarias. Inc. 4
6. Libertad de contratación laboral. Inc.5
7. No se propiciarán tarifas subsidiadas o políticas. Inc. 6.
8. No se permitirá el aprovechamiento de utilidades monopolísticas: Inc. 7
9. No se permitirán privilegios o discriminaciones a los usuarios: Inc. 8
10. No se permitirán prácticas restrictivas o desleales de la competencia, entre operadores o entre sociedades. Inc. 9.
11. Las sociedades portuarias oficiales no recibirán ni otorgarán privilegios, aún a las entidades públicas aportantes o garantes. Inc. 10.
12. Las condiciones técnicas de operación portuaria las fijará la SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS. (Art. 3).

CUADRO DE PRINCIPIOS GENERALES

13. Los costos de las obras portuarias nuevas serán principalmente de cargo del Tesoro Público; los de las obras de beneficio común en instalaciones portuarias existentes serán asumidas por las Sociedades Portuarias y demás concesionarios de la zona portuaria respectiva, conforme a planes aprobados por la SUPER, DIMAR e INDERENA (Art. 4o. Inc.2).
-

CUADRO DE AUTORIDADES PORTUARIAS (ARTS. 23 Y 24)

1. El Consejo Nacional de Política Económica - CONPES

Aprueba o imprueba los planes de expansión portuaria.

(Fija Políticas Portuarias).

Fija metodología para calcular contraprestaciones en la Concesión.

2. Ministerio de Obras Públicas.

Junto con la Superintendencia de Puertos desarrolla los planes.

3. Superintendencia de Puertos.

Funciones: Arts. 3, 26 y 27:

Controla y dirige las actividades portuarias. Otorga concesiones y permisos. Expide fórmulas y regula tarifas.

Organización: Facultades extras: Art. 25.

4. D I M A R: Policía Marítima (Art. 23 Parágrafo).

CUADRO DE RESPONSABILIDADES PORTUARIAS

Responsable o Empresario del Puerto:

Sociedades Portuarias (Art. 5o. No.20). Son las Sociedades Anónimas con capital público, privado o mixto, cuyo objeto social es la construcción, mantenimiento y administración de puertos de servicio público.

Servicios Portuarios:

Operadores Portuarios: (Art. 5o. No.9). Es la empresa (personal) que presta servicios portuarios tales como cargue y descargue, almacenamiento, practicaje, remolque, estiba y desestiba, manejo terrestre o porteo de carga, dragado, clasificación, reconocimiento y usería.

Los operadores no requieren licencia o permiso especial par cumplir su objeto social. Si son sociedades deben organizarse de acuerdo con el Código de Comercio.

Control de Operación:

SUPER PUERTOS (Art. 26) (24 Horas todos los días) (Art.3).

Autoridad Marítima:

DIMAR (Art. 23. Parágrafo).

Policía

Capitanías de Puerto.

Vigilancia Portuaria

Vigilancia Privada

(Art. 28)

y

Policía Nacional

CUADRO DE OBRAS PORTUARIAS

Responsabilidad por la ejecución y costo

- Se definen en el PLAN DE EXPANSION PORTUARIA (Art.2o.)

NUEVAS OBRAS:

- Su costo a cargo del presupuesto público principalmente.

OBRAS DE BENEFICIO COMUN

Para instalaciones portuarias existentes

- Se aprueban por la SUPER (Art. 27.7).
- Se financian por las Sociedades Portuarias y concesionarios de la zona portuaria respectiva. (Art. 4o. Inc.2).

CUADRO DE DEFINICIONES - ART. 5o.

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 embarcaciones.

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. (Tarifa libre).

Puerto de Servicio Público: Es aquel en donde se prestan servicios a todos quienes están dispuestos a someterse a las tarifas y condiciones de operación establecidas.

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.

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.

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.

CUADRO DE DEFINICIONES - ART. 5o.

Embarcadero: Es la construcción realizada, al menos parcialmente, sobre una playa o zona de bajamar para facilitar cargue de naves menores.

Marinas: Embarcadero dedicado a naves de recreación o turismo.

Monopolio Natural: Un puerto tiene un monopolio natural cuando su capacidad es tan grande, en relación con la de los otros puertos que sirven a la misma región, que puede ofrecer sus servicios con costos promedios inferiores a los de los demás.

CUADRO DE CONCESIONES PORTUARIAS

<u>Definición:</u>	Contrato para ocupación y utilización temporal y exclusiva de playas, terrenos de bajamar y 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 (Municipales). (Art. 5o. No.2).
<u>Otorgamiento:</u>	Unicamente a las Sociedades Portuarias (Art. 6o.): Oficiales, particulares o mixtas.
<u>Contraprestación:</u> (Art. 7o.)	<u>Monto.</u> Periódicamente se señalará la metodología para fijarlo. <u>Beneficiarios.</u> 80% la Nación y 20% el Municipio. <u>Cómo se paga.</u> En efectivo o en acciones en ciertos casos (hasta un 20%).
<u>Plazo:</u>	20 años por regla general. (Prorrogables) Excepcionalmente puede ser mayor.
<u>Reversión:</u>	Al término de la concesión, las construcciones y los inmuebles por destinación (grúas) pasan a propiedad de la Nación.
<u>Procedimientos:</u>	Solicitud, oposición, aprobación, etc. (Arts. 9o. a 18o.).
<u>Ofrecimiento Oficioso de una concesión:</u>	Lo formulará la Superintendencia de Puertos (Art. 13o.).

DE LAS SOCIEDADES PORTUARIAS EN GENERAL - (Primera Parte)

1. Definición:
Art. 5o. # 20
Son S.A. con capital público, privado o mixto cuyo objeto social es la construcción, mantenimiento y administración de puertos de servicio público. Adicionalmente, prestación de servicios portuarios.
2. Naturaleza Jurídica:
Son personas jurídicas (Art. 29. Parágrafo).
3. Clases:
(Art. 5o. No.20)
Art.1o. Inc.3)
Oficial: Si más del 50% capital estatal.
Particular: Si más del 50% capital particular.
Mixta: (50% y 50%) ?
Regionales: Donde hay terminal de Colpuertos (Art. 34).
4. Régimen Jurídico:
Se rigen por el Código de Comercio y por esta Ley. Actos y Contratos por el Derecho Privado, así haya aportes de capital estatal.
5. Autorizaciones para Constitución:
(Art. 1 Inc.3)
(Art.29) (Art.34)
- A la Nación y sus entidades descentralizadas (Art. 34).
- A las entidades territoriales (con puerto) y sus instituciones descentralizadas. (Asambleas y Concejos) ?

DE LAS SOCIEDADES PORTUARIAS EN GENERAL - (Segunda Parte)

6. Privilegios Ser titular de las Concesiones Portuarias (Art. 6o.)
Ampliarse por expropiación (Art.16 y ss).
No pueden otorgarlos a nadie (Art.1o. Inc. 6 y 7), (Art. 22o.).
7. Facultad de Asociación: Con otros Concesionarios y colindantes para mejor prestación de servicios en puertos (Art.4o., Inc.1), (por ejemplo, Sociedad Portuaria de Cartagena con CONTECAR).
8. Forma de operar o desarrollo del Objeto Social
Art.4o. Inc.3 y Art.30)
- Directamente
- Por contrato con terceros (un socio es un tercero ?)
- Por asociación, según Art.4o., Inc.1).
9. Tarifas:
- Mientras no hay libertad de tarifas (Art.20) las Sociedades las fijarán de acuerdo con fórmulas previamente adoptadas por la Superintendencia de Puertos, que podrá revisarlas y aún modificarlas.
- La Superintendencia las fijará cuando haya aprovechamiento de un monopolio natural (Art.5o. No.6) y cuando se presenten tarifas o prácticas discriminatorias respecto de usuarios o de la libre competencia.
- Deben cubrir costos, gastos típicos, depreciación y remuneración de la inversión (Art. 1o. Inc.5) (Art.19 Inc.2).
- Las tarifas de los S.P. Oficiales podrán considerar cubrimiento de pasivos de Colpuertos (Art.35 Inc.2). Norma peligrosa que puede hacer fracasar la asociación.
-

CUADRO DE LA LIQUIDACION DE COLPUERTOS

<u>Plazo:</u>	Tres años contados a partir de la publicación (Art.33).
<u>Liquidadores:</u>	Gerente y Junta Directiva (Art. 33).
<u>Destinación de Activos De Colpuertos</u>	- En general, pasan a ser propiedad de la Nación (Art.33). - Algunos pasan a las Sociedades Portuarias Regionales (Arts. 34 y 35, Inc.4).
<u>Asunción de Pasivos de Colpuertos</u>	A cargo de la Nación: Pensiones, demás prestaciones, deuda interna y externa (Art. 35).
<u>N O T A :</u>	Para pagar pasivos se podrá destinar parte del producto, de las tarifas de las Sociedades Portuarias Oficiales (Art.35 Inc.2).
<u>Protección empleo:</u>	Capacitación, reubicación, indemnización (Art. 36).
<u>Fondo Prestacional:</u>	(Art. 37).
<u>Normas Especiales:</u>	Laborales, contratación y presupuestales para la liquidación (Art. 37 No.2).
<u>Contratos en Trámite:</u>	Pueden seguir hasta la liquidación los que se hayan iniciado y los que resutaren de ellos.
<u>Nuevos Contratos:</u>	Tal vez nó. (Ver Parágrafo Art. 47). Es confuso.

CUADRO DEL REGIMEN DE TRANSICION
PUERTOS, MUELLES PRIVADOS Y OTRAS INSTALACIONES

Concesiones y Permisos
ya otorgados

- Se seguirán ejerciendo tal como se concedieron.
- Las obligaciones o derechos de Colpuertos se seguirán cumpliendo en favor de la Nación, según lo reglamente la Superintendencia de Puertos, con arreglo al régimen tarifario de esta Ley. (Durante la liquidación, COLPUERTOS recibe o nó ?).
- Cualquier modificación estará a cargo de la Superintendencia de Puertos. Si el Concesionario usare la concesión para cargue y descargue naves mayores, se negará y el interesado deberá renegociar todas las condiciones (Flota, etc.).
- Si fueren naves menores, el interesado deberá someterse al régimen de embarcaciones.
- Puede haber asociación con las Sociedades Portuarias (Art. 4o.).

DE LAS SOCIEDADES PORTUARIAS REGIONALES - (Primera Parte)

1. Definición: Son las que pueden formarse en cada uno de los municipios donde Colpuertos tiene hoy terminales.
2. Autorización A la Nación y a sus entidades descentralizadas para formar parte de ellos. (Art. 34).
3. Aporte
(Art. 35 Inc.4) La Nación aportará los bienes (inmuebles, instalaciones o terminales) y los derechos y bienes muebles que tenga Colpuertos en cada municipio portuario (Avalúo).

Previamente la Nación definirá las condiciones necesarias de los terminales, canales de acceso y obras de defensa y las (realizará) antes de aportarlas. (Art. 34, Inc.2).
- N O T A: El canal del río Magdalena en Barranquilla se hará con recursos de la Nación (no tarifa) (Art. 34. Parágrafo).
4. Socios: La Nación, las entidades territoriales y los empresarios privados (F.M.G. ?) a quienes se INVITARA PUBLICAMENTE (Art. 34 Inc.1).
5. Facultades de Asociación
(Art.4o. Inc.1) Con otros concesionarios y colindantes para mejor prestación de servicios en puertos (Art.4o., Inc.1). (Por ejemplo, Sociedad Portuaria de Cartagena con CONTECAR).

DE LAS SOCIEDADES PORTUARIAS REGIONALES - (Segunda Parte)

6. Requisitos para operar: Otorgamiento de CONCESION (Art.6, 37 No.29-38).
7. Condiciones de la Concesión (Art.37 No.2 y 38) El gobierno nacional -facultades extras (Art. 37-2) y la Superintendencia de Puertos definirán de inmediato las condiciones que se exigirán a estas Regionales para ser concesionarios de los terminales de Colpuertos.
- Definido ésto y creadas las Sociedades, se les otorgará sin más trámites (los ordinales de los Artículos 9 a 14 la Concesión).
- N O T A: Como se podrá apreciar, el inicio de las Sociedades regionales no va a ser "tan inmediato", puesto que está condicionado a estos requisitos.
8. Venta Acciones Constituídas las Sociedades, la Nación venderá sus acciones para pagar pasivos COLPUERTOS (Art.29 No.2, Inc.2; 35, Inc.5).

OBSERV. PROJECT.
LEY 107/90

CONCL...

Bogotá,

No.

MDM-CARMA-474

ASUNTO:

Observaciones al Proyecto de Ley No. 107/90 "Por el cual se expide el Estatuto de Puertos"

AL:

Doctor
JUAN FELIPE GAVIRIA
Ministro de Obras Públicas y Transporte.
Ciudad.

Apreciado Ministro:

Por el presente me permito formular las observaciones que a juicio de este Despacho se estiman procedentes con referencia al Proyecto de Ley No. 107/90 publicado en los Anales del Congreso del 19 de Noviembre del año en curso, con el propósito de facilitar su interpretación y aplicación posterior y que básicamente se refieren a la organización y funciones de la Dirección General Marítima, como dependencia de este Ministerio:

- 1) Artículo 1o. Inciso 4: Este inciso le suprime a la Dirección General Marítima la función de autorizar, inscribir y controlar el ejercicio profesional de las personas naturales y jurídicas dedicadas a las actividades marítimas tales como practicafe, remolque, dragado, clasificación y bucoría, al disponer que a ninguna persona se le exigirá tener permiso o licencia de autoridad alguna

Teniendo en cuenta que constituye función básica de la Dirección General Marítima la de dirigir y controlar las actividades relacionadas con la seguridad de la navegación y que los servicios de practicaje, remolque, clasificación de naves, artefactos navales y bucería requieren de personal calificado, cuya habilitación corresponde a la Autoridad Marítima a través de la expedición de las licencias correspondientes, se sugiere modificar el texto del inciso 4. en la siguiente forma:

"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 considere necesarias".

En esta forma se mantiene el objetivo básico que persigue el artículo en cuanto no se imponen exigencias para formar sociedades portuarias o trabajar en ellas, sino únicamente las de carácter netamente profesional marítimo.

- 2) Artículo 3o. : En consideración a que la Dirección General Marítima tiene como funciones instalar y mantener el servicio de ayudas a la navegación, efectuar los levantamientos hidrográficos y producir la cartografía náutica nacional, para lo cual cuenta con la infraestructura técnica y científica requerida como son instalaciones en ambos litorales, talleres en tierra y buques especializados para balizamiento, instalación y construcción de faros con el propósito de garantizar la seguridad de la navegación y de la vida humana en el mar, no se ve conveniente que en el texto del artículo figure la palabra señalización, la cual aunque entendemos que se refiere a aspectos internos de los terminales, puede sin embargo prestarse a ambigüedades que en el futuro

signifiquen colisión de competencias entre las dos entidades.

Conforme a lo anterior y para mantener una delimitación más clara respecto de las competencias de la Dirección General Marítima y de la Dirección General de Puertos, se sugiere suprimir la palabra señalización contemplada en el primer inciso de este artículo.

En este mismo inciso se señala como condiciones técnicas para la operación de los puertos, la de inspección de naves, función que es también del resorte de la Autoridad Marítima, de acuerdo con lo dispuesto en los numerales 6o., 8o. y 9o. del artículo 5o. del Decreto Ley 2324/84.

La inspección de naves por parte de la Autoridad Marítima supone la verificación de sus condiciones de seguridad y navegabilidad independientemente del servicio que preste la embarcación, en tanto que la inspección que señala este inciso está referida únicamente a las actividades que tienen que ver con el manejo de la carga. En consecuencia, se sugiere para el artículo 3o. inciso lo. la siguiente redacción:

***ARTICULO 3o. Condiciones Técnicas de operación.**

Corresponde a la Dirección General de Puertos del Ministerio de Obras Públicas y Transporte, por medio de resoluciones 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 opongan a lo dispuesto en esta Ley".

3) Artículo 5o. Definiciones

El numeral 5.1 define como actividad portuaria los rellenos, dragados y obras de ingeniería oceánica y en general todas aquellas que se efectúan en los puertos, en los embarcaderos, en las construcciones que existan sobre las playas y zonas de baja mar, o al aprovecharse de aquellas o estas, o de las obras necesarias para su beneficio.

Se considera que los dragados, rellenos y obras de ingeniería oceánica son actividades marítimas por cuanto no sólo están orientados como labores propias para la construcción y operación de puertos, sino también para otros usos y aprovechamientos del medio marino como instalaciones turísticas y de recreación, protección y defensa de costas y comunidades costeras, minería oceánica, exploración y explotación del subsuelo marino, investigación científica marina, astilleros y construcción naval; conceptos estos que quedan excluidos en el Proyecto de Ley.

De otra parte la definición de actividad portuaria debe contemplar únicamente las construcciones que existen en playas y zonas de bajamar cuya finalidad es el cargue y descargue de naves y no hacerla extensiva a todo tipo de construcciones ubicadas en estas áreas y que han sido destinadas a actividades distintas de las que regula el Proyecto de Ley, que son solo las portuarias.

Se sugiere entonces modificar la definición de actividad portuaria en los siguientes términos:

"5.1 Actividad portuaria. Se consideran actividades portuarias la construcción, operación y administración de puertos; los rellenos, dragados y obras de ingeniería oceánica en cuanto tengan por finalidad contribuir al desarrollo de instalaciones portuarias; y, en general, todas aquellas que se efectúan en los puertos, en los embarcaderos y en las construcciones que para estos fines existan sobre las playas y zonas de bajamar".

- 4) Artículo 6o. Teniendo en cuenta que este artículo solamente regula las concesiones portuarias, es decir, aquellas destinadas para la construcción y operación de puertos y que la Dirección General Marítima otorga concesiones y permisos de construcción para otro tipo de actividades distintas de las relacionadas con el cargue y descargue de naves, como son la protección y preservación de litorales, instalaciones turísticas y de recreación, muelles turísticos, astilleros, marinas, minería oceánica, tendido de cables submarinos, exploración y explotación del subsuelo marino, acuicultura etc. y que por su naturaleza no corresponden a las funciones que desarrollará la Dirección General de Puertos, se sugiere incluir un párrafo a continuación del Artículo 6o. así:

"PARAGRAFO: La Dirección General Marítima continuará otorgando concesiones y permisos de construcción para el desarrollo de actividades marítimas no consideradas como portuarias de acuerdo a la presente Ley".

- 5) Artículo 23. En consideración a que el desarrollo de las actividades portuarias que regula el Proyecto de Ley involucra aspectos de competencia de la Autoridad Marítima tanto nacional como regional en lo que hace referencia a la visita oficial e inspección de naves, a la supervisión y control de las actividades de practicafe, remolque,

clasificación, bujería etc., se estima necesario incorporar a este artículo un párrafo del siguiente tenor:

"PARAGRAFO: Los Capitanes de Puerto de la Dirección General Marítima seguirán ejerciendo las funciones que les asigna la Ley".

6) Artículo 47.: Por las razones anotadas en los puntos anteriores, se sugiere modificar este artículo así:

"ARTICULO 47. Derogatorias. Derogáanse la Ley 154 de 1959; el Decreto 1174 de 1980; el numeral 7o. 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".

Atentamente,

General OSCAR BOTERO RESTREPO
Ministro de Defensa Nacional

CONCLUSIONES

Los resultados financieros obtenidos por la empresa Puertos de Colombia, durante la década del 80, justifican de sobra una reorganización administrativa de la estructura portuaria colombiana.

En la última década, los estados financieros de Colpuertos arrojaron pérdidas en 7 ocasiones, saldo positivo en 2 y la utilidad neta para 1985 fué cero. Las pérdidas del año de 1989 no tiene antecedentes y ascendieron a \$ 14.333,5 millones y los ingresos operacionales que reciben los distintos puertos en el país apenas igualan a los gastos directos de movilización de carga. En resumen los costos de operación altos, un ineficiente servicio y una carga laboral desmesurada llevaron al gobierno con acierto efectuar un cambio radical de la empresa de puertos colombianos.

La legislación es sana al querer reestructurar la administración portuaria con el propósito de dar un efecto positivo de eficiencia y cumplimiento. Sin embargo es difícil predecir los resultados de la norma. La empresa privada tiene un reto de crear empresas eficientes para movilizar la carga en forma eficaz y administrar los recursos con caracter empresarial y de producción.

La Dirección Marítima conoció al parecer el proyecto de ley No 107/90 " Por el cual se expide el Estatuto de Puertos" e hizo la correspondiente formulación de observaciones que fueron tomadas en su totalidad por el Ministro de Obras Públicas ponente de la

Ley en mención, de acuerdo oficio remisorio enviado por el Señor Ministro de la Defensa Nacional, que se adjunta en el presente trabajo.

El grupo coincide que la Dirección Marítima perdió ciertas facultades en el manejo portuario, pero considera que las asumió en su momento en forma tímida entregándole a Colpuertos ciertas prerrogativas en formulación de políticas portuarias que como empresa no podía llevar a cabo, y esto llevó al legislador de crear una autoridad portuaria para la formulación de políticas para hacer más eficientes los puertos. De esta forma la Dirección Marítima se ve fortalecida su autoridad marítima sin cuestionamiento de ninguna clase. De ahora en adelante se debe estar atento en el cumplimiento de las funciones de la Dimar para que siga cumpliendo su labor eficiente y próspera día a día.

BIBLIOTECA CENTRAL DE LAS FF.MM.

"TOMAS RUEDA VARGAS"



201004973