



*Universidad Laica "Eloy Alfaro" de Manabí*  
*Centro de Estudios de Postgrado Investigación, Relaciones y*  
*Cooperación Internacional*

## ***PLAN DE NEGOCIOS***

*Previo a la Obtención del Título de*  
***MAGISTER ADMINISTRACIÓN PORTUARIA***

***TEMA:***

***"EL ROL DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE ESMERALDAS A  
PARTIR DEL PROCESO DE CONCESIÓN"***

***A U T O R A***

***DRA. MARIA ELENA BAYAS SANTILLÁN***

***TUTOR:***

***ING. RUBEN CASTRO***

***Manta - Manabí - Ecuador***



Viña del Mar, Diciembre 2007

Señor  
Jorge Rodríguez  
Director General Cepirci  
Presente

De mi mayor consideración:

La presente tiene por objeto comunicar a usted mi opinión como Asesor Técnico de la Tesis desarrollada por el alumno **Dra. María Elena Bayas Santillán** de la maestría en Administración Portuaria dictada en convenio de colaboración con la Universidad Marítima de Chile para optar al grado de Magíster otorgado por la Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí.

La Tesis denominada "**Nuevo Rol de la Autoridad Portuaria de Esmeraldas a partir del Proceso de Concesión**", ha sido desarrollada de acuerdo al marco de referencia teórica entregado en el Programa de la Maestría y sus aspectos técnicos concuerdan con los antecedentes, alcances y precisiones entregados por el suscrito.

Razones por las cuales no veo inconveniente que esta tesis continúe su proceso de desarrollo en concordancia con los objetivos de la Maestría en Administración Portuaria, el reglamento del Cepirci y las precisiones de fondo y forma que pueda hacerle el profesor tesista de vuestra Universidad para su posterior evaluación.

Atentamente,

  
Ing. Rubén Castro

**UNIVERSIDAD LAICA “ ELOY ALFARO DE MANABI “**

**CENTRO DE ESTUDIOS DE POSTGRADO, INVESTIGACIÓN,  
RELACIONES Y COOPERACIÓN INTERNACIONAL.**

**CEPIRCI**

*Los Honorables Miembros del Tribunal Examinador aprueban el informe  
de investigación sobre el tema:*

**“EL ROL DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE ESMERALDAS A  
PARTIR DEL PROCESO DE CONCESIÓN”**

**PRESIDENTE DEL TRIBUNAL** .....

**MIEMBRO DEL TRIBUNAL** .....

**MIEMBRO DEL TRIBUNAL** .....

**MIEMBRO DEL TRIBUNAL** .....

**MIEMBRO DEL TRIBUNAL** .....

# **EL TRIBUNAL DE GRADUACION**

*OTORGA A LA PRESENTE TESIS DE GRADO*

**LA CALIFICACION DE:** \_\_\_\_\_

**EQUIVALENTE A:** \_\_\_\_\_

*Firman:*

**DIRECTOR GENERAL DEL CEPIRCI:** \_\_\_\_\_

**TUTOR DE LA TESIS :** \_\_\_\_\_

**VOCAL DEL TRIBUNAL:** \_\_\_\_\_

**VOCAL DEL TRIBUNAL:** \_\_\_\_\_

**VOCAL DEL TRIBUNAL:** \_\_\_\_\_

**SECRETARIO GENERAL:** \_\_\_\_\_

## **CHO DE AUTORIA**

Yo, Dra. María Elena Bayas Santillán, soy responsable de las ideas, doctrinas, resultados y propuestas expuestas en el presente trabajo de investigación; y, los derechos de Autoría Pertenecen a la Universidad Laica “Eloy Alfaro” de Manabí.

## **AGRADECIMIENTO**

### **A MI DIOS CREADOR**

Al Instituto de Posgrado de la Universidad Laica "Eloy Alfaro" de Manabí, que tubo la brillante idea de realizar una Maestría con calidad científica, humana y de verdaderos maestros de la Universidad Marítima de Chile.

## **DEDICATORIA**

Este trabajo va dedicado de una manera muy especial a mis hijos, motivo de mi existencia, mi razón de vivir, mi impulso para seguir superándome cada día más y ser un ejemplo a seguir.

A mi esposo, fuente de inspiración y pilar fundamental en mi camino.

A mi madre, a mis dos pequeñas Laurita y Sofía, a mis hermanos y a mi tía para quienes quiero ser el ejemplo de verdad y justicia.

## **RESUMEN**

El presente trabajo consta de seis capítulos: El problema de Investigación, El Marco Teórico, Elementos Centrales del Marco Referencial, Contrato de Concesión del Puerto Comercial de Esmeraldas, Conclusiones y Recomendaciones y Propuestas de las nuevas actividades.

En el primero se plantea el tema a investigar, es decir la incidencia en la falta de nuevas actividades de la Autoridad Portuaria de Esmeraldas luego de la Concesión, en virtud de haber pasado de ser un Ente Operador a un Ente de Control.

El segundo trata sobre los antecedentes de la investigación, como el financiamiento de terceros y nuevos proyectos haría posible una Entidad con nuevas rutas de proyección que permita hacer del puerto un destino turístico, sin embargo es imperiosa la necesidad de una legislación acorde con la realidad portuaria actual.

El tercer capítulo menciona los antecedentes y fases recorridas hasta llegar a la firma del contrato de concesión.

El cuarto capítulo hace referencia a las condiciones del contrato de concesión, sus cumplimientos e incumplimientos de conformidad con la Auditoría determinada en el mismo contrato de concesión.

El capítulo quinto hace referencia a las conclusiones y recomendaciones del nuevo rol que la Autoridad Portuaria de Esmeraldas debe asumir en base de la gran área de terreno que posee y que es necesario que se revisen los contratos

de Comodato y Préstamo de Uso que tiene con diferentes Instituciones del Estado, y que les dé un correcto uso a fin de que no se perfeccione la cláusula quinta del contrato de concesión.

El capítulo sexto se menciona sobre los diferentes contrato de comodato, la fecha de su suscripción , el termino de vigencia y sobre todo el área concedida, los mismos que deben ser revisados y que la Autoridad Portuaria trabaje en buscar financiamiento para la implementación de obras que permitan hacer del puerto un destino turístico y una interrelación con la ciudad y sus personeros.

## **INTRODUCCIÓN**

En el Ecuador como en la mayoría de los países especialmente de América Latina la construcción, mantenimiento, administración y operación de los puertos estaba en manos del estado, ya sea directamente por medio de los organismos estatales y su regulación obviamente limitaba la competencia para el desarrollo de actividades de inversión, mantenimiento y sus operaciones en los puertos, creándose así “autoridades portuarias” con amplios poderes monopólicos que a su vez eran los “operadores” del puerto y sus terminales, se ocupaban del financiamiento y determinar las tarifas. El presupuesto del puerto se financiaba por aportes del gobierno central así como por el ingreso de las tarifas y gravámenes aplicados a los usuarios privados del puerto.

Bajo este parámetro igualmente se creó el Puerto de Esmeraldas y por ende la Autoridad Portuaria responsable del mismo la cual se creó mediante Decreto Ejecutivo 1043 de 28 de Diciembre de 1970, a fin de que ejerza jurisdicción y sea responsable de la administración, mantenimiento, explotación y desarrollo del Puerto Comercial de Esmeraldas, Ecuador.

A través de los años esos aportes del gobierno central fueron reduciéndose, compensándolos mediante un alza sostenida de las tarifas, y disponiendo menos recursos para nuevas inversiones, expansiones de infraestructura, reparaciones, mantenimiento del puerto.

La inyección de capital financiero fue cada vez menor. Las tarifas alcanzaron niveles extremadamente altos con relación a lo que deberían de ser, y estuvieron directamente relacionadas con la incidencia del costo de la mano de obra, lo que afectó adversamente la competitividad de las exportaciones y encareció las importaciones.



Con relación a la fuerza laboral, los sistemas portuarios eran intensivos en mano de obra ya que contaban con un elevado excedente de trabajadores pertenecientes a poderosos sindicatos, que les aseguraba sus beneficios, literalmente esos sindicatos portuarios constituían un monopolio que fijaban el número de trabajadores y el nivel salarial.

Esto se reflejó con elevados costos de la mano de obra. Finalmente, los servicios portuarios, de manipulación de la carga y servicio a las naves, que en su origen fueron prestados por el estado, fueron los que se desregularon más rápidamente desde años atrás, variando la participación del sector privado según países.

En los últimos años casi todos los países que cuentan con puertos marítimos han efectuado un proceso de modernización portuaria implementando nuevos modelos y cimentándolos en reformas legales que han generado una serie de mecanismos que consagran el rol del Estado y las diversas formas en las cuales el sector privado puede acceder a la actividad portuaria, así lo dispone en el Ecuador la llamada Ley de Modernización.

En este escenario, el Estado ha dejado de ser un Estado empresario, operador y administrador de puertos, para pasar a ser fundamentalmente un órgano regulador y fiscalizador, entregado al terreno empresarial y de las inversiones en infraestructura portuaria para que ellas sean desarrolladas por el sector privado.

Las normas legales que se han generado han llevado al país a definir diferentes formas y funciones para los órganos o entes reguladores y fiscalizadores que ejercen el control y supervisión del sistema portuario en general, como de las concesiones en particular.

El Estado en su nuevo rol deberá desempeñar tres grandes funciones:

- La función Normativa y Reguladora
- La función de Fiscalización y Control
- La función de Administrador de la Infraestructura Estatal no entregada en concesión

No cabe duda que esto permite que se generen una serie de normas diferentes para distribuir las facultades que permitan ejercer un sistema regulador y fiscalizador de los modelos portuarios y en especial dentro de ellos de las concesiones.

## **CAPITULO I**

### **EL PROBLEMA DE INVESTIGACION**

#### **1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

El Puerto Comercial de Esmeraldas se encuentra ubicado al norte del país en la provincia de su mismo nombre Esmeraldas, junto a la desembocadura del río Esmeraldas.

El acceso al puerto es directo desde una depresión natural de su fondo marino que se aproxima hasta unos 200 metros de entrada al puerto. El área donde se encuentra los muelles se encuentra protegida mediante rompeolas, los cuales enmarcan una dársena de cuarenta y dos hectáreas.

De conformidad con las normas legales que rigen al país esto es el artículo 245 de la Constitución Política el cual establece que la economía ecuatoriana se organizará y desenvolverá con la coexistencia y concurrencia de los sectores público y privado; señalando asimismo en su artículo 249, que los servicios públicos de facilidades portuarias y otros de naturaleza similar, podrá el Estado prestarlos directamente o por delegación a empresas mixtas o privadas, mediante concesión u otras formas de delegación.

De igual forma la Ley de Modernización del Estado, Privatizaciones y Prestación de Servicios Públicos por parte de la Iniciativa Privada, Ley No. 50 publicada en el Registro Oficial No. 349 de 31 de Diciembre de 1993 y sus reformas; y su Reglamento General, expedido mediante Decreto Ejecutivo No. 2328 publicado en el Registro Oficial, Suplemento No. 581 de 2 de Diciembre de 1994 y sus reformas, regulan la participación del sector privado mediante concesiones en la explotación y desarrollo de los puertos de propiedad estatal de la República del Ecuador.

La Ley de Modernización establece los principios y normas generales para regular la prestación de servicios públicos y las actividades económicas por parte de la iniciativa privada mediante la delegación de estos servicios o actividades.

De acuerdo a la mencionada Ley, a su Reglamento General; y, al Reglamento General de la Actividad Portuaria en el Ecuador, expedido por Decreto Ejecutivo 467, publicado en el Registro Oficial No. 57 de 13 de junio de 2000, que establece regulaciones específicas para las concesiones en el sector portuario y ordena su ejecución en todos los Puertos Públicos del Ecuador, APE ha decidido otorgar la Concesión para la OCUPACIÓN Y USO DEL PUERTO COMERCIAL DE ESMERALDAS, de acuerdo con y sujeto a los términos y condiciones del presente Contrato. Estas concesiones se entienden otorgadas dentro de la modalidad de "Concesión de Uso", a las que refiere el Art. 129 del Reglamento General de la Ley de Modernización.

Por Resolución 015-99, de 8 de octubre de 1999, el Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos autorizó a APE para que, siguiendo los procedimientos legales y reglamentarios, otorgue en Concesión de Uso las instalaciones y bienes que componen el puerto comercial de la Entidad.

La Autoridad Portuaria de Esmeraldas decidió mediante Resolución de Directorio número 171 de 22 de octubre de 1999, llevar adelante el proceso de

concesión de ocupación y uso del Puerto Comercial de Esmeraldas, siguiendo el procedimiento legal.

Es así como el 14 de julio la Autoridad Portuaria de Esmeraldas firmo con la empresa Consorcio Puerto Milenium, el CONTRATO DE PRESTACIÓN DE USO DEL PUERTO COMERCIAL DE ESMERALDAS, comenzando sus actividades el Concesionario a partir del 9 de Agosto del mismo año.

Bajo este parámetro, ¿Cuál es la incidencia de la Autoridad Portuaria de Esmeraldas en la ciudad de Esmeraldas una vez que su puerto está concesionado? Su aporte en el área del turismo, cultura, deporte, esparcimiento y el mejoramiento del Puerto Artesanal a partir del año 2005.

## **1.2 FORMULACION DEL PROBLEMA**

Cual es la incidencia de la Autoridad Portuaria de Esmeraldas en la ciudad de Esmeraldas una vez que su puerto está concesionado, su aporte en el área del turismo, cultura, deporte, esparcimiento, etc.

## **1.3 OBJETIVOS**

### **1.3.1 GENERAL**

Determinar la incidencia de la Autoridad Portuaria de Esmeraldas en la ciudad de Esmeraldas una vez que su puerto está concesionado, su aporte en el área del turismo, cultura, deporte, esparcimiento, etc.

### **1.3.2 ESPECIFICOS**

- Realizar un diagnóstico del rol de la Autoridad Portuaria de Esmeraldas a partir de la concesión de su puerto.
- Comparar el rol de las Autoridades Portuarias de puertos concesionados y que su función no se ha limitado tan sólo al control y fiscalización.

## **1.4 JUSTIFICACION E IMPORTANCIA DEL PROBLEMA**

Actualmente, la Autoridad portuaria de Esmeraldas, conforme lo establece el contrato de concesión se ha limitado a realizar el control y fiscalización al Concesionario a fin de que dé cumplimiento a todas las disposiciones constantes en el contrato de concesión.

Es también función de la Autoridad Portuaria de Esmeraldas el desarrollar, promover y adecentar el Puerto Artesanal, Puerto Artesanal que no se encuentra inmerso en la concesión.

Pero no ha contemplado la Autoridad Portuaria de Esmeraldas, un desarrollo de las áreas que no han sido concesionadas para que haya una integración con la ciudadanía y pueda la ciudad de Esmeraldas considerarse una ciudad puerto, aporte que puede ser en el ámbito, cultural, deportivo, turístico, para que el puerto no dependa única y exclusivamente para su subsistencia de su canon de arrendamiento, y que en esta era que los turistas han tomado conciencia de que el Ecuador es un paraíso, se fomente el turismo en el puerto hacia la ciudad de Esmeraldas y que sería también de interés del concesionario el hecho de que las empresas internacionales de turismo tienen planificadas en sus rutas de turismo como destino a Esmeraldas a través de su puerto y por medio de él a otros destino turísticos aledaños que mantienen una infraestructura hoteles completa.

Es importante sin embargo indicar lo que determina la Cláusula 5 del Contrato de Concesión, sobre la Eventual expansión del área del Puerto: En relación a las áreas y/o bienes que al momento de iniciarse la concesión se encuentren no habilitadas u ocupadas por otras actividades y reviertan su uso a la APE a lo largo del período de concesión, o si la Autoridad Portuaria accediere por cualquier título a la propiedad o usufructo de otras áreas no contempladas en el presente contrato y si no se hubiere otorgado para ellas título de ocupación o uso a un fin específico de uso de APE o por terceros, el Concesionario tendrá prioridad para que se le reconozca el derecho a incorporar esas áreas e instalaciones a la explotación de la Concesión, en caso de ser necesarias, de acuerdo con las condiciones que oportunamente establezca la APE y se incluyan en el contrato, mediante la correspondiente modificación de sus condiciones. Así mismo si el negocio de la concesión lo requiriese, el Concesionario podrá establecer proyectos de ampliación de las zonas operativas del Puerto, que acompañadas de los correspondientes estudios de impacto ambiental y costero, le habilitarán para la ampliación del puerto fuera de los límites de la actual escollera de cierre, constituyendo estas nuevas obras parte integrante de la concesión.

Entonces, se hace importante que la visión de la Autoridad Portuaria se amplíe a otras metas y fines que no sea tan sólo el de promover el Puerto Artesanal y el de control al Concesionario, más aún cuando lo expresado en el párrafo precedente y que consta en el contrato de concesión, hace que la Autoridad Portuaria tenga nuevas proyectos de ejecución.

Solo así, se abre un camino para que el Puerto de Esmeraldas y su ciudad se integren en beneficio de sus habitantes y que el destino de turismo sea Esmeraldas y sus playas aledañas, como destino turístico no sólo a nivel nacional sino mundial.

Sin embargo es muy importante indicar que si bien el rol del Puerto de Esmeraldas, Puerto que ya se encuentra concesionado, así como el caso del Puerto de Manta y parcialmente del Puerto de Guayaquil que en el año 1997 bajo 11 Contratos de Permisionamiento transfirió sus instalaciones a la empresa privada para uso y explotación de las mismas por un tiempo no mayor de cinco años y bajo condiciones de precariedad. En vista que al transcurrir los

cinco años no se habían concesionado las instalaciones de APG, mediante decreto ejecutivo se prorrogaron los contratos.

En 1999 se entregaron las instalaciones del Terminal Granelero a la empresa Andipuerto Guayaquil S. A. bajo contrato de concesión por un tiempo de 20 años.

Actualmente APG se encuentra delineando la estrategia de concesión del resto de sus instalaciones.

Con relación a Puerto Bolívar el proceso de concesión de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar estuvo muy adelantado, desarrolló el Data Room, sin embargo las autoridades locales de la Provincia de El Oro donde se encuentra localizado Puerto Bolívar presentaron un recurso de amparo constitucional y consiguieron anular el proceso bajo la modalidad que se había resuelto concesionar. la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar ha tenido que comenzar nuevamente todo el proceso.

Como podemos apreciar los puertos optaron por el proceso de concesión, pero sin embargo las leyes y reglamentos que las rigen no ha cambiado, por lo que es importantísimo revisar el régimen legal, por ejemplo tenemos lo que dispone la Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional, ley que determina la creación de las Autoridades Portuarias del país, su constitución, jurisdicción y objetivos, y determina que los Puertos de la República del Ecuador contarán para su administración, operación y mantenimiento como Autoridades Portuarias organizadas como entidades de derecho público, personería jurídica, patrimonio y fondos propios y sujetas a las disposiciones de la Ley General de Puertos, de la presente ley y a las normas generales y especiales que afecten su vida administrativa y determina a las Autoridades Portuarias cuales son sus fines específicos dentro de sus respectivas jurisdicciones y determina que, deberán planear, construir, mejorar, financiar, administrar y mantener los terminales marítimos y fluviales a su cargo, sujetándose en cada caso a las limitaciones de la ley prohibiendo a las Autoridades Portuarias a dedicar su actividad a otros fines que los establecidos en esta ley.

Entonces con unos puertos ya concesionados, estos lineamientos legales quedan obsoletos, pues a un Puerto que pasa de Operador a Controlador según el contrato de concesión en el caso de Esmeraldas, debe abrirse la posibilidad de otras funciones sin que por ello contravenga el régimen legal que debe constituirse de acuerdo a la nueva era portuaria.

## **CAPITULO II**

### **MARCO TEORICO**

#### **2.1 ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN**

En virtud de que la actividad portuaria comercial ha sido mayoritariamente ejercida por el Estado en las últimas décadas, bajo un régimen de monopolio

de las operaciones de tierra y del uso de las infraestructuras públicas por parte de las autoridades portuarias, habiéndose producido un cambio sustancial de esta política a raíz de la promulgación de la Ley No. 50 de 28 de diciembre de 1993, de Modernización del Estado, Privatizaciones y Prestación de Servicios Públicos por parte de la Iniciativa Privada, más conocida como "Ley de Modernización"; cuyo espíritu de cambio los recoge en sus considerando cuando en forma general estipula los antecedentes que motivaron al Estado Ecuatoriano a emprender una modernización de sus servicios:

Que la crisis económica que agobia al país desde los inicios de la década de los ochenta no se encuentra una solución definitiva que permita superar las injusticias sociales que han prevalecido en desmedro de los intereses de las clases necesitadas;

Que el Estado Ecuatoriano ha auxiliado a la empresa privada cuando ésta se ha visto imposibilitada de continuar en la explotación de actividades empresariales, razón por la cual ha debido tomar a su cargo la explotación de dichas actividades, convirtiéndose estas empresas en duras cargas económicas para todos los ecuatorianos;

Que el Ecuador no ha encontrado un modelo económico estable y duradero, motivo por el cual ha debido entrar en proceso de ajuste que en lugar de mejorar el nivel de vida de los ecuatorianos lo ha empeorado creando serias distorsiones sociales;

Que se torna ineludible entrar en un proceso de privatización y concesión de servicios, con la finalidad de atenuar las cargas económicas que soporta el Presupuesto General del Estado y con el propósito de contar con recursos financieros que permitan atender las más apremiantes demandas de los sectores sociales más postergados;

Que este proceso debe caracterizarse por la transparencia, de suerte que se garantice el interés público y la equidad social mediante la dotación de normas claras y precisas, evitándose el ejercicio de facultades discrecionales;

Que es necesario librar al país de criterios economicistas y tener presente que las actividades empresariales que el Estado tiene a su cargo no sólo deben medirse en términos de rentabilidad financiera sino que por el contrario debe alentarse el concepto de rentabilidad social caracterizado por una amplia cobertura para garantizar el acceso del mayor número de ecuatorianos a los servicios públicos básicos;

Que la Constitución Política de la República con sabiduría ha fijado las actividades económicas reservadas al Estado, constituyendo éstas el único patrimonio tangible de todos los ecuatorianos y que es deber de los legisladores preservar dicho patrimonio pero facilitando la intervención de los sectores privados, comunitarios y de autogestión en la prestación de dichos servicios en un régimen legal de concesión;

Que existen actividades empresariales actualmente asumidas por el Estado que bien pueden ser transferidas al sector privado, comunitario y de autogestión preservando los derechos de los trabajadores, empleados y funcionarios del sector público;

Que el proceso de privatización y concesión de servicios debe tender a buscar la eficiencia de las entidades y empresas públicas y sólo por excepción transferirse al sector privado, comunitario y de autogestión.

Como podemos visualizar dicho cambio de política consistió, fundamentalmente, en el alejamiento de las autoridades portuarias del rol de operación directa de los puertos y del de realización de inversiones en infraestructuras y superestructuras asociadas a la operación portuaria, mediante delegación de dichas actividades e inversiones al sector privado llamada concesiones, de forma que, por un lado, desaparezca totalmente el monopolio operativo mantenido hasta entonces por las entidades públicas portuarias y, por otro lado, se racionalice el gasto público estableciéndose sistemas de cooperación público - privada para la financiación de infraestructuras e instalaciones, sin necesidad de cargar su costo en las tarifas generales de los puertos.

Esta delegación representa, en numerosos casos, importantes inversiones por parte del sector privado y dichas inversiones deben estar debidamente salvaguardadas de posibles acciones unilaterales de la administración, que pudieran provocar situaciones de indefensión o pérdidas que contraríen lo establecido en la Constitución y en las leyes, en el sentido de garantizar las inversiones nacionales y extranjeras y la ecuación económica de los contratos en las diferentes modalidades de delegación, más allá de que los negocios privados corran su propia contingencia de riesgo, por ello se aplicó la figura de la concesión portuaria.

Es necesario entonces que para la obtención de financiaciones con destino a las inversiones antes señaladas se requiera, tanto por las entidades y mercado de capitales del Ecuador, como por el de terceros países, determinados requisitos de seguridad jurídica, continuidad y credibilidad del marco regulatorio y de los parámetros económicos y tarifarios que sirvan de cobertura a los riesgos de la inversión, tomando en consideración que la Constitución Política del Ecuador ha tenido en cuenta estas necesidades y establecido criterios claros en materia de preservación de las inversiones privadas en la financiación de infraestructuras y servicios de interés público, correspondiendo, por lo tanto, la aplicación de lo preceptuado en ella y en las leyes generales y normas específicas, a la actividad e inversiones en los puertos.

Si hacemos un análisis de los ingresos que tenía el Puerto de Esmeraldas, nos vamos a dar cuenta que era necesario un verdadero cambio en la forma de administración del puerto realizada por el Estado, si tomamos en consideración sus ingresos veremos que con los mismos no era posible posicionar al Puerto,

en el caso específico del Puerto de Esmeraldas, aunque la normativa legal rige para todos los Puertos del Ecuador, decíamos que con los ingresos previstos en la normativa legal y en virtud de la carga de trabajo no era posible posicionarlo entre los Puertos competitivos de la cuenta del Pacífico, así tenemos con relación a sus ingresos vamos a hacer un pequeño ejemplo de cuales son los ingresos de los Puertos Comerciales de conformidad con esta ley, disposición legal que ya no es aplicable a los ingresos ajustados a la realidad de un puerto concesionado y así tenemos que las autoridades Portuarias contarán como sus recursos y presupuestos las rentas que les fueren asignadas mediante leyes especiales y los recursos que en su favor constaren en el Presupuesto General del Estado, así como las subvenciones que se les asigne; los ingresos provenientes de sus servicios ya sea por concepto de muellaje, uso de puertos, multas, recargos, asistencia técnica, falso muellaje, uso de fondeaderos, etc; las rentas patrimoniales y las provenientes del arrendamiento de sus bienes, así como los recursos de empréstitos internos y externos; los ingresos provenientes de las donaciones y cualquier otra renta que se asigne en su beneficio.

Esta ley determina igualmente cuales son las atribuciones de las Autoridades Portuarias en sus respectivas jurisdicciones y determina que, deben utilizar y asignar el uso de los servicios y de las facilidades de los puertos; deben coordinar y regular las operaciones de dichos servicios y facilidades; deben establecer el régimen administrativo y de control del servicio portuario; además aplicarán las leyes portuarias y reglamentos referentes al uso de los servicios y facilidades; recaudar las tasas relativas a los servicios que presten de conformidad con el Reglamento Tarifario.

La Marina Mercante órgano rector de las Autoridades Portuarias es la encargada de emitir la normativa tarifaria para los Puertos Comerciales del Estado, y aprobar las tarifas que los Puertos van a cobrar por los diferentes servicios que por ende constituye sus ingresos propios, los mismos que deberán ser revertidos en obras planificadas con antelación o mejoramiento de los mismos servicios de conformidad con las necesidades de cada puerto.

Así pues las tarifas que deben ser aplicadas en los Puertos Comerciales son al Uso de Facilidades de Acceso por las Naves, esto es por la puesta a disposición de las facilidades y canales de acceso a los terminales portuarios públicos o privados, por todas las naves a utilizar prácticos; Uso de Muelle por las Naves, se devenga por la puesta a disposición de las obras de atraque e infraestructura de los muelles que posibilitan la estadía y operación de las naves en puerto; el Uso de Fondeaderos por las naves, se devenga por la utilización de las zonas destinadas a fondeo por la Autoridad Portuaria por parte de naves que estén o no realizando operaciones comerciales; Por el Uso de las Infraestructuras Portuarias por las Cargas, este valor se devenga por la puesta a disposición de las cargas de todas las infraestructuras, instalaciones y facilidades portuarias que permiten su movilización, incluyendo en su caso, los accesos terrestres, las balanzas y las vías internas de circulación de la Autoridad Portuaria; en el caso de Remolcadores, este valor se devenga por la puesta a disposición de los remolcadores, de la infraestructura y facilidades del



puerto y sus accesos para la prestación de sus servicios a las naves en dicho puerto; con relación al practicaje este valor se devenga por la puesta a disposición de los prácticos, de la infraestructura y facilidades del puerto y sus accesos, para la prestación de sus servicios a las naves; sobre el uso de zonas de almacenamiento, este se devenga por la puesta a disposición de las bodegas, abiertas o cerradas bajo la administración directa de la Autoridad Portuaria, para el depósito de las cargas y por la prestación de los servicios de bodega y conexos en las mismas desde su recepción hasta su entrega por esta Entidad; finalmente están los servicios y suministros varios, este se devenga por el uso de las infraestructuras de servicios varios o el suministro de facilidades a solicitud de los usuarios.

Teniendo que la administración pública ecuatoriana, en general, y todas autoridades del sector portuario, en particular, ajustar sus roles de asesoría, ordenación, control, gestión, regulación y administración a este nuevo escenario y a las nuevas demandas que requiere la cooperación público - privada a la que propende la Ley de Modernización.

Sin embargo es necesario mencionar que con antelación a esta Ley de Modernización de los puertos públicos nacionales ya fue visualizada por el Consejo Nacional de Marina Mercante y Puertos, mediante Resolución CNMMP 012/ 93, puso en marcha el Plan de Acción para la modernización de los puertos públicos nacionales, cuyo objetivo fue lograr una mejor eficiencia y modernización de los puertos a través de la reestructuración administrativa y de acciones de privatización que garanticen una libre competencia, para lograr una baja de los costos de los servicios portuarios.

Luego de la promulgación de la Ley de Modernización, el Consejo Nacional de Marina Mercante y Puertos, diseñó el Modelo Portuario Ecuatoriano que fue puesto en vigencia mediante la Resolución CNMMP 021-95 donde se establecieron los objetivos de la modernización portuaria cuyo objetivo consta del siguiente texto:

QUE este organismo, mediante Resolución No. 012/93 del 24 de marzo de 1993, puso en marcha el Plan de Acción para la Modernización de los Puertos Ecuatorianos, cuyo objetivo fue lograr una mejor eficiencia y modernización de los puertos a través de la reestructuración administrativa y de acciones de privatización que garanticen una libre competencia, para lograr una baja de los costos de los servicios portuarios;

QUE no obstante los esfuerzos realizados en el marco regulatorio con la expedición del “Régimen para la Operación Portuaria por Delegación a la Iniciativa Privada”, mediante Decreto 2507, publicado en el Registro Oficial No. 628 del 7 de febrero de 1995 y las “Normas Particulares para la Aplicación de las Modalidades de Prestación de Servicios Portuarios” mediante Resolución No. 007/95 de este Consejo, publicada en el Registro Oficial # 692 del 10 de mayo de 1995, los cambios en el entorno político, económico y organizacional, así como la falta de fondos necesarios para la financiación de las acciones programadas, no han permitido avanzar más aceleradamente en el proceso;

QUE la Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral, conjuntamente con la Unidad Coordinadora para la Modernización de los Puertos Ecuatorianos, han presentado un análisis del Modelo Portuario Ecuatoriano y el rediseño del Cronograma de Trabajo del Plan para la Modernización de los Puertos Ecuatorianos, con lo que se define el modelo de explotación portuaria al cual se aspira llegar finalmente, marcando las etapas del proceso y las tareas que hay que ejecutar; y además los objetivos del proceso de modernización portuaria.

Se crearon objetivos específicos para el Sector Portuario constantes en los siguientes:

- Lograr el incremento de la eficiencia y la reducción de costos en los puertos. Es decir, el paso de la situación actual a la de puertos eficientes, baratos y competitivos.  
En este punto se deberá alcanzar el denominado PUNTO NO RETORNO, es decir que no se podrá regresar a la situación inicial, se incrementará la eficiencia del puerto y la reducción de los costos.
- Preparación y aplicación del nuevo marco legal y reglamentario del Sistema Portuario Nacional. Este se alcanzará cuando se haya desarrollado e implantado el marco legal y reglamentario del Sistema Portuario Nacional.
- Consolidación y desarrollo del modelo portuario. Significa la posible modificación del sistema de concesiones. Implica también un desarrollo del modelo, pasando de un período de implantación y pudiendo llegar hasta la división del puerto en terminales específicos y contemplando la operación integral en manos de un concesionario por Terminal, se fijará dependiendo de la experiencia ganada con las diferentes concesiones.

En síntesis podemos decir que la Ley de Modernización establece como objetivos de la modernización portuaria los siguientes:

- a. Desmonopolización del sector público de la operación de la actividad portuaria.
- b. Evitar el ejercicio de poderes monopólicos.
- c. Mejoramiento de la calidad y eficiencia de los servicios portuarios y al mínimo costo para los usuarios.
- d. Incorporación, a la actividad portuaria nacional, de capitales y gestión privada nacional o internacional.
- e. Actualización del marco jurídico para la actividad portuaria.
- f. Contribución para mejorar el Comercio Exterior Ecuatoriano.

## **CAPITULO III**

### **ELEMENTOS CENTRALES DEL MARCO REFERENCIAL**

#### **3.1. CONDICIONES DEL CONTRATO DE CONCESIÓN DEL PUERTO DE ESMERALDAS**

En base a lo que dispone la Constitución Política, la Ley de Modernización del Estado, Privatizaciones y Prestación de Servicios Públicos, su Reglamento, al Reglamento General de la Actividad Portuaria en el Ecuador, normas que regulan la participación del sector privado mediante concesiones en la explotación y desarrollo de los puertos de propiedad estatal de la República del Ecuador, de los servicios públicos de facilidades portuarias y otros de naturaleza similar, para que el Estado pueda prestarlos directamente o por delegación a empresas mixtas o privadas, mediante concesión u otras formas de delegación y que a más de establecer regulaciones específicas para las concesiones en el sector portuario, ordena su ejecución en todos los Puertos Públicos del Ecuador, la Autoridad Portuaria del Ecuador (APE) decidió otorgar la Concesión para la OCUPACIÓN Y USO DEL PUERTO COMERCIAL DE ESMERALDAS. Estas concesiones se entienden otorgadas dentro de la modalidad de “Concesión de Uso”, a las que refiere el Art. 129 del Reglamento General de la Ley de Modernización.

Mediante Resolución 015-99, de 8 de octubre de 1999, el Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos autorizó a APE para que, siguiendo los procedimientos legales y reglamentarios, otorgue en Concesión de Uso las instalaciones y bienes que componen el puerto comercial de la Entidad.

La Autoridad Portuaria de Esmeraldas decidió mediante Resolución de Directorio número 171 de 22 de octubre de 1999, llevar adelante el proceso de concesión de ocupación y uso del Puerto Comercial de Esmeraldas, siguiendo el procedimiento legal.

Se realizó el Estudio de Impacto Ambiental de la Concesión, que incluye las medidas de conservación ambiental, formando parte integrante de este contrato y a cuyo cumplimiento, formal y expresamente se obliga el concesionario.

Se hizo un llamado público a compañías interesadas en el proceso de precalificación para la Concesión Comercial del Puerto de Esmeraldas, y fueron debidamente Precalificados por el Directorio de Autoridad Portuaria de Esmeraldas los interesados que cumplieron los requisitos solicitados en las Bases, mediante Resolución No. 109 del 19 de octubre del 2001.

De la misma forma, se efectuó el proceso de Data Room con los interesados precalificados, en los siguientes periodos:

Primera sesión: 21 al 29 de noviembre/01

Segunda sesión: 30 de noviembre al 10 de diciembre/01; y,

Tercera sesión: 10 y 11 julio/02

Las Bases de Licitación merecieron informe favorable del Consejo Nacional de Modernización - CONAM mediante Oficio No. DIREJ-2002-001240 del 13 de Septiembre del 2002; así como de la Contraloría General del Estado mediante oficio número 38769 DCP del 15 de noviembre del 2002.

El Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos, conoció el Proyecto de Gestión y el Contrato de la concesión operación y uso del Puerto Comercial de Esmeraldas y emitió su informe mediante Resolución No. 032/ 02 de 28 de octubre del 2002.

Las compañías precalificadas suscribieron, con fecha 6 de enero del 2003 y protocolizada mediante escritura pública el 7 de enero del 2003, el Acta de Aceptación del Proyecto de Inversión y Gestión, y los Términos Contractuales de la Concesión, resultante de las sesiones del Data Room.

El Directorio de Autoridad Portuaria de Esmeraldas, una vez cerrada la fase del Data Room, aprobó los documentos precontractuales y dispuso a la Gerencia General el inicio del proceso licitatorio con los precalificados que suscribieron el Acta de Aceptación.

Con fecha 9 de enero del 2003, se convocó a los precalificados que suscribieron dicha Acta de Aceptación del Data Room, a presentar sus ofertas, de conformidad con las Bases.

El 10 de febrero del 2003 se reunió la Comisión de Evaluación de la Licitación Pública Internacional No. APE 001-2001 a fin de analizar la documentación presentada por los oferentes, habiendo rechazado la oferta del "CONSORCIO ASOCIACION DEPOSITOS Y CONTENEDORES S.A. Y MAQUISERV S.A." por no cumplir con los requisitos establecidos en las Bases de la Licitación.

Realizada la Licitación Pública Internacional APE-001-2001 de acuerdo a la normativa legal vigente, una vez evaluadas las ofertas en la forma que se establece en las Bases de la Licitación, el Directorio de Autoridad Portuaria de Esmeraldas, mediante Resolución No. 037-MMV-BVM-2003, de 27 de marzo de 2003 adjudicó la Concesión al "Consorcio Puerto Nuevo Milenium" conformado por las compañías HIDALGO E HIDALGO S.A. Y GRUPO PORTUARIO S.A., siendo declarada adjudicataria y habiendo decidido aceptar la Concesión del Puerto Comercial de Esmeraldas, de acuerdo a los términos y condiciones del presente Contrato, una vez que demostró fehacientemente que tiene la capacidad legal, económica -financiera, técnica y operativa necesarias para cumplir las obligaciones que se estipulan en este Contrato, cumpliendo con todas las condiciones establecidas para contratar, determinadas en las Bases.

El 5 de marzo de 2004, en cumplimiento a lo dispuesto en el Capítulo 4, artículo 4.1 de las Bases de la Licitación, las compañías conformantes del Consorcio Adjudicatario Hidalgo e Hidalgo S.A. y Grupo Portuario S.A., constituyeron la compañía "Consorcio Puerto Nuevo Milenium S.A.", acto

societario que una vez aprobado por la Superintendencia de Compañías se inscribe en el Registro Mercantil de Esmeraldas el 17 de marzo de 2004.

El proyecto final de contrato fue conocido y mereció informe favorable por la Contraloría General del Estado y por la Procuraduría General del Estado según Oficios Números 023319 de fecha 03 de junio del 2004 y el Número 009907 de fecha 7 de julio del 2004, en el orden señalado.

El Directorio de Autoridad Portuaria de Esmeraldas, en sesión del día lunes 12 de julio del año 2004, revisó los informes de los organismos de control, y autorizó expresamente al Gerente General mediante Resolución No.068- EHP-BVM-2004 a firmar en representación de la APE el presente Contrato de Concesión.

La Junta General de Accionistas de la compañía CONSORCIO PUERTO NUEVO MILENIUM S.A., reunida el día viernes 30 de abril del año 2004, autorizó expresamente al Ing. Gustavo Ángel Sargiotto en su calidad de Gerente General de dicha compañía a suscribir el contrato de Concesión de Ocupación y Uso del Puerto Comercial de Esmeraldas.

Con fecha 14 de julio del 2004 se suscribió el contrato de “PRESTACIÓN DE USO DEL PUERTO COMERCIAL DE ESMERALDAS”. Por un lapso de 25 años, y a partir del 9 de Agosto del mismo año el Concesionario “Consortio Puerto Nuevo Milenium” comienza sus actividades.

### **3.2. OBJETO Y ALCANCE DE LA CONCESIÓN**

La Autoridad Portuaria de Esmeraldas (APE), delega, autoriza y otorga al concesionario la concesión, bajo la modalidad de “Concesión de prestación de Uso”, la ocupación y uso del Puerto Comercial de Esmeraldas, en régimen de exclusividad regulada para que mediante dicha concesión, preste los servicios, ejecute la explotación y desarrolle todas las áreas e instalaciones del citado puerto comercial, para cuyo efecto el concesionario podrá ejecutar cualquier clase de actos y contratos permitidos por las Leyes vigentes y estipulados en el Contrato suscrito por las partes.

La explotación del puerto en régimen de concesión de uso, implicará la prestación delegada de todos los servicios portuarios y conexos en forma indirecta por la APE, a través del Concesionario, de acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento General Aplicación Autoridades Portuarias del Ecuador vigente.

El Puerto Comercial de Esmeraldas, es un bien público y por tanto inembargable e imprescriptible, sin que por el hecho de la Concesión pueda afectar bajo ningún concepto tal calidad; por tal motivo la Concesionaria estará obligada a cumplir la normativa expedida para la actividad y a prestar servicios a todos los usuarios que lo soliciten, en las condiciones legales y contractuales de la Concesión.

Sin que esto impida que el Concesionario pueda establecer sus normas internas particulares de funcionamiento y realizar contratos especiales con clientes en base a tráficos asegurados o servicios regulares, normas internas que deberán ser aprobadas por los organismos competentes, tampoco estará obligado a la prestación de servicios a clientes morosos.

El Concesionario debe prestar los servicios que se prevén en el Contrato de Concesión, en la forma en él estipulada, pudiendo, a su vez, acordar contratos con operadores en materia de sus especialidades, quienes podrán utilizar los muelles, bodegas o instalaciones del Puerto Comercial. En cualquier caso, el Concesionario será el único responsable ante la Administración, por los servicios que se presten en el puerto. De igual manera la Concesionaria será la única responsable frente a los operadores y terceros con los que haya celebrado contratos en la materia de sus especialidades, sin que APE, tenga responsabilidad alguna, en relación a tales contratos y a las obligaciones que la Concesionaria haya adquirido en virtud de ellos.

Los servicios que preste el Concesionario comprenderán, sin que la descripción sea limitativa, los siguientes:

➤ Servicios a la Nave:

Esto significa acceso al puerto; áreas de fondeo; uso de muelle; amarre y desamarre; servicios específicos y complementarios (seguridad, información y control de aproximación, practicaje - prestado por prácticos autorizados-remolque, etc.); suministros (agua, comunicaciones y electricidad); recolección de residuos y desagües.

➤ Servicios a la Carga:

Comprende la Carga; descarga; estiba; desestiba; re-estiba, trincado; destrincado; reembarque; ordenación en bodega; movilización en tierra; depósito; almacenamiento; llenado, vaciado, consolidación, desconsolidación, reparación, limpieza y cualesquiera otros servicios conexos referentes a bultos, soportes, envases y contenedores, y a la carga envuelta, soportada o contenida en los mismos y, en general, servicios de logística de las cargas.

➤ Servicios a los Pasajeros:

Este servicio constituye el embarque y desembarque; traslados y cualesquiera otros que se produzcan dentro del puerto.

Los servicios a la nave que se contraten directamente por el armador, en cumplimiento de las normas internacionales de seguridad y navegación, si bien no están incluidos en la concesión y serán de responsabilidad de sus prestatarios, deberán entenderse prestados en el ámbito de actuación del Concesionario establecido en esta misma cláusula. Consecuentemente, deberán prestarse estos servicios en forma coordinada con el Concesionario de

manera que no interrumpan u obstaculicen las operaciones del mismo, ni su eficiente prestación.

El Concesionario explotará la concesión asumiendo los riesgos comerciales de esta clase de actividad portuaria bajo los principios de transparencia, libre competencia y eficiencia.

Sin perjuicio de lo que disponen las normas generales y portuarias, en materia de competencia, se prohíbe expresamente al Concesionario la ejecución de cualquier tipo de asociación o contrato, convenio, acuerdo o entendimiento con otros Concesionarios que puedan tener por efecto el que directa o indirectamente se restrinja la competencia, se establezcan precios colusoriamente o se ejecuten políticas comunes en perjuicio de terceros o de los usuarios del Puerto.

### **3.3. QUE SE ENTIENDE POR CONTRATO:**

Existen varias definiciones de contrato de conformidad con su naturaleza, así tenemos que:

- Contrato es el acuerdo de voluntades que crea derechos, con sus obligaciones correlativas. El contrato es tipo de acto jurídico de carácter bilateral, porque intervienen dos o más personas (a diferencia de los actos jurídicos unilaterales en que interviene una sola persona) y está destinado a crear derechos (a diferencia de otras convenciones que están destinadas a modificar o extinguir derechos).
- Se entiende por contrato el acuerdo o convenio establecido entre dos o más personas físicas o jurídicas (contratantes) dentro del margen de su autonomía de la voluntad y con respeto al ordenamiento jurídico vigente, creando un vínculo obligatorio entre ellas.
- Es acuerdo entre dos partes que se someten voluntariamente al respecto. Se dice que el contrato es consensual porque se perfecciona por acuerdo de las partes, es conmutativo porque concierta una prestación de servicios a cambio de una remuneración que se percibe como contraprestación y también es un trato sucesivo porque sus efectos se prolongan en el tiempo.
- Se trata de un acuerdo entre dos o más partes, mediante el cual se obligan los contratantes a dar, hacer o no hacer una cosa, que vienen especificadas claramente en el mismo.
- Acuerdo de voluntades entre dos o más personas que se obligan a dar y hacer algunas cosas o realizaciones conjuntas. Lo normal es que, mediante procedimientos legales las partes que han sumido una obligación contractual y pueden ser forzadas a su cumplimiento. Desde un punto de vista económico el contrato establece pautas reguladoras de conducta para los agentes económicos, reduciendo los riesgos de las actividades.

- Relación jurídica, materializada en un documento que establece las obligaciones de las distintas partes firmantes: Entidad Aseguradora, Tomador, Asegurado, etc.

### **3.4. QUE SE ENTIENDE POR CONCESIÓN:**

Se consideración concesión al alquiler o arriendo de facilidades existentes, equipo e infraestructura junto con el derecho a otorgar servicios utilizando esos activos, y de cobrar por esos servicios. También incluye el compromiso de hacer inversiones específicas para mejorar la calidad y cantidad de esos servicios por un período de largo plazo.

### **3.5. QUE SE ENTIENDE POR PRIVATIZACIÓN:**

Es un proceso de incorporación del sector privado a las operaciones, administración e inversiones portuarias.

### **3.6. CONCESION DE LOS PUERTOS EN EL ECUADOR**

El proceso de modernización de los puertos de Ecuador se inició en el año de 1995, cuando fue aprobada por el Consejo Nacional de Marina Mercante y Puertos el llamado Modelo Portuario, mediante Resolución 021-95 de 14 de agosto de 1995, en ese mismo año la Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral (DIGMER) promulgó el “Régimen para la Operación Portuaria por Delegación a la Iniciativa Privada” y el año de 1996 la DIGMER de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento Sustitutivo de la Ley de Modernización, en su modificado Art. 154 promulgó el “Reglamento de Servicios Portuarios”

El proceso se inició con la delegación por parte de las Autoridades Portuarias a la iniciativa privada de la prestación de los servicios portuarios, mediante la figura jurídica de AUTORIZACIÓN a los Operadores Portuarios de Buques, de Carga y de Servicios Complementarios.

Como un paso previo a la concesión se realizó la reducción del personal que formaban parte de las Autoridades Portuarias y esto se lo hizo en dos etapas, así también se delegaron a la iniciativa privada el uso de patios y bodegas, mediante la figura de PERMISO mediante contratos por un tiempo no mayor de 5 años y en condiciones de precariedad.

El Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos como máximo órgano de la Política Naviera y Portuaria Nacional y como el más alto órgano asesor del Gobierno Nacional en dichas materias, haciéndose eco de la disposición contenida en el artículo 13 de la Decisión No. 314 de la Comunidad Andina de Naciones, publicada en el Registro Oficial No. 897 del 19 de marzo de 1992, mediante la Resolución No. 012/93, del 24 de marzo de 1993, aprobó el “Plan de Acción para la Modernización del Sistema Portuario Nacional” en el que se



determinó la necesidad de modernizar el Sistema Portuario Nacional a efectos de que se vuelva eficiente y ofrezca las condiciones de competitividad adecuadas, lo cual constituyó en punto de partida para el inicio de los procesos de concesión de los Puertos comerciales estatales del país, entre estos la Autoridad Portuaria de Guayaquil.

De los diversos modelos portuarios, nuestro país adoptó el modelo internacionalmente conocido como “LANDLORD-PORT” o Puerto Propietario. Esto se desprende del contenido de la Resolución No. 021/95, adoptada por el Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos el 14 de agosto de 1995, mediante la cual dicho organismo aprobó el “Modelo Portuario Ecuatoriano y el Cronograma de Trabajo del Plan de Acción para la Modernización de los Puertos Ecuatorianos”.

El Modelo Portuario Ecuatoriano se encuentra definido en el Art. 4 del Reglamento General de la Actividad Portuaria en el Ecuador, y en esta disposición se establece que los puertos comerciales públicos serán de titularidad estatal y se regirán por el modelo internacionalmente conocido como LANDLORD o PUERTO PROPIETARIO, esto es que las Autoridades Portuarias no operan en forma directa ningún servicio o facilidad y sus funciones se reducirán a la administración, control, mantenimiento y desarrollo de los puertos.

De conformidad con nuestra legislación portuaria creo menester presentar una definición de términos utilizados en la actividad portuaria del Ecuador, así tenemos:

- Puerto: El conjunto de obras e instalaciones que se encuentran dentro del recinto portuario, sus accesos a su zona de influencia, constituyendo un conjunto de facilidades en la costa o ribera habilitada, para su funcionamiento por el Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos, teniendo por objeto la recepción, abrigo, atención, operación y despacho de mercaderías nacionales y extranjeras que arriben a él por vía terrestre o marítima.
- Recinto Portuario: Conjunto de espacios terrestres y acuáticos cuya delimitación corresponde al Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos, en los que se enclavan las infraestructuras, instalaciones y facilidades del Puerto. Incluirá en todo caso la línea exterior de los diques de abrigo y las zonas exteriores determinadas para las maniobras del acceso, atraque y virada, donde los diques de abrigo no existan o no fueren suficientes para las citadas maniobras.
- Recinto aduanero del puerto: Conjunto de espacios que bajo la jurisdicción de una Entidad Portuaria, constituye una zona primaria aduanera habilitada en forma acorde con la legislación vigente, en la que se puede llevar a cabo las operaciones con los buques y las mercaderías, necesarias para la ejecución de todas las actividades portuarias, del comercio exterior y conexas a ellas.

- Área de jurisdicción del puerto: La delimitada por el Concejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos, en la costa y aguas adyacentes, en que se ejerce la jurisdicción la Entidad Portuaria.
- Terminal: Unidad Operativa portuaria dotada de una zona terrestre y marítima, infraestructura, superestructura, instalaciones y equipos que dentro o fuera de un puerto, tiene por objeto la atención de buques y mercaderías correspondientes a un tráfico predeterminado.
- Concejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos: máximo Órgano del Sistema Portuario Nacional, creado por la Ley General de Puertos.
- Dirección General de la marina Mercante y del Litoral: dependiente de la Armada Nacional, actúa como órgano asesor del Concejo.
- Autoridad Portuaria: Entidad Portuaria de derecho público, ejerce jurisdicción en un puerto comercial estatal y su zona correspondiente.
- Empresa Portuaria: Persona jurídica privada que mediante los mecanismos de concesión de playa o bahía o los de delegación de actividades del sector público contempladas en las leyes vigentes tiene a su cargo la administración, mantenimiento y desarrollo de un puerto o Terminal, pudiendo operarlo en forma directa.
- Operador Portuario: Persona jurídica privada que presta servicios portuarios por delegación de una Entidad Portuaria.
- Sistema Portuario Nacional: Conjunto de los Puertos Comerciales de la República.
- Servicios Portuarios: Son las actividades marítimas y/o terrestres de la prestación pública indirecta, privada o mixta que se desarrollan en las jurisdicciones de las Entidades Portuarias, por las personas jurídicas privadas contratadas o autorizadas al efecto.
- Autorización Es la modalidad de delegación a la iniciativa privada mediante la cual la Entidad Portuaria faculta a un Operador Portuario previamente matriculado en la Dirección General de la Marina Mercante para la prestación de un servicio portuario específico dentro de las áreas e instalaciones administrativas directamente por la Entidad Portuaria y bajo las condiciones establecidas por la misma.
- Permiso: Es la modalidad de delegación a la iniciativa privada que se ejerce por una Entidad Portuaria, a través del otorgamiento a personas jurídicas privadas, de un derecho, precario y revocable a la sola decisión de la Entidad Portuaria para ocupar y explotar en forma privada y temporal zonas terrestres o acuáticas e instalaciones de los recintos portuarios, con el objeto de mantener en perfectas condiciones de explotación las áreas cedidas a utilizarlas para prestar servicios

portuarios o conexos por delegación de la Entidad Portuaria, durante un plazo no mayor a cinco años.

- Exclusividad Regulada: Dentro del contexto de las actividades portuarias se define el régimen sujeto a control y normas que la administración establezca, por el cual se otorga a un concesionario un derecho temporal en materia de prestación exclusiva de servicios o de utilización exclusiva de medios para ello, en la zona de jurisdicción de un puerto. Tal régimen también puede estar referido al plazo de tiempo inespecífico en el que se concreten determinadas situaciones establecidas en forma previa a la concesión del mismo.
- Usuario: La personas física o jurídica que recibe servicios o suministros en el puerto o Terminal portuario.
- Cliente: La persona física o jurídica para quien se realizan actividades no portuarias en el recinto de los puertos o terminales.

### **3.7. TIPOS DE CONCESIONES:**

Las concesiones incorporaron a la iniciativa privada con su gestión y recursos de capital, en diversas formas, resaltando que en todos los casos el estado siempre retuvo la titularidad de la tierra y la infraestructura portuaria: Primero, como operador de servicios portuario. Ha sido la fórmula más simple en que ha participado el sector privado.

El Estado mantiene la administración y explotación de la infraestructura portuaria y entrega al sector privado la prestación de todos los servicios directos e indirectos a las naves y a las cargas, con una baja inversión privada y una mayor libertad.

Se dio competitividad dentro de los puertos y se mejoró la oferta de servicios a las cargas y a las naves (estiba, desestiba, transferencia, manipuleo de la carga, consolidación y desconsolidación de contenedores, almacenaje, remolque, practicaaje, entre otros), mejoró la eficiencia de las operaciones portuarias sin embargo este modelo no produjo una captación sustantiva de inversión privada en obras mayores de infraestructura portuaria.

Una forma más avanzada, ha sido el concesionamiento como operador portuario y administrador de la infraestructura. Esta fórmula, bajo la modalidad "landlord" ha sido la más frecuente (Puerto de Buenos Aires, Argentina, Puerto de Colón en Panamá, Puerto Cabello en Venezuela, Puerto de Veracruz en México), ante la necesidad de inyectar importantes sumas de capital para la modernización portuaria en infraestructura y equipo, que el estado no disponía. La autoridad portuaria (estado) es el propietario de la tierra e infraestructura portuaria y también tiene a su cargo su administración. pero otorga en

concesión, mediante licitación internacional de largo plazo (generalmente de 20 años en adelante) el puerto (total o parcial) a un operador privado, para que lo administre y mantenga o mejore la infraestructura (mediante un nivel de inversiones) y su consiguiente explotación comercial por medio de la entrega de servicios portuarios a las naves y a las cargas.

El estado ejercita las funciones de control, supervisión, coordinación y regulación, y generalmente recibe una compensación monetaria por un periodo de tiempo establecido, fija o variable (en función del valor de los bienes entregados en concesión, o por el volumen de cargas que se movilicen a través de dicho puerto, o por una combinación de ambas situaciones).

En este tipo de concesiones se puede establecer un sistema monopropietario, es decir el concesionario está facultado para administrar la infraestructura y prestar todos los servicios en forma exclusiva. El monopropietario, a su vez, puede ser abierto, o sea estar facultado para administrar la infraestructura y prestar todos los servicios, pero a su vez estar obligado a permitir que terceros operen dentro de su concesión, pagando un derecho. De esa forma se tiende a minimizar la formación de monopolios privados que podrían crearse con puertos exclusivos y cerrados a un solo concesionario.

Otra forma de concesionario es el multipropietario, es decir que administra la infraestructura pero permite el libre acceso de otros operadores a la prestación de los servicios a las cargas.

Por otro lado, se tiene el caso de las concesiones parciales que está dado por el manejo que se entrega a un operador de una Terminal (muelle y su correspondiente zona de apoyo) por ejemplo en Panamá, el Puerto de Colón, en el Atlántico, cuenta con tres operadores de contenedores: Colon Container Terminal en Coco Solo (Evergreen), Terminal del Puerto de Cristóbal (Hutchinson) y el Terminal Internacional de Manzanillo (SSA), mientras que en el Pacífico solo se ha concesionado el Puerto de Balboa (Hutchinson).

En este escenario, el Estado ha dejado de ser un Estado empresario, operador y administrador de puertos, para pasar a ser fundamentalmente un órgano regulador y fiscalizador, entregado al terreno empresarial y de las inversiones en infraestructura portuaria para que ellas sean desarrolladas por el sector privado.

Las normas que se han generado han llevado a los países a definir diferentes formas y funciones para los órganos o entes reguladores y fiscalizadores que ejercen el control y supervisión del sistema portuario en general, como de las concesiones en particular.

## **CAPITULO IV**

### **CONTRATO DE CONCESION DEL PUERTO COMERCIAL DE ESMERALDAS**

#### **4.1. CONDICIONES DEL CONTRATO DE CONCESIÓN**

Autoridad Portuaria de Esmeraldas, por medio del contrato de concesión otorgó al Concesionario los derechos exclusivos derivados de la CONCESION DE PRESTACIÓN DE USO DEL PUERTO COMERCIAL DE ESMERALDAS con el objeto de desarrollar, mantener y explotar las áreas, instalaciones y equipamientos del puerto en su totalidad brindando servicios o suministros a la nave, a la carga y a los pasajeros, con derecho a cobrar a usuarios y clientes los precios correspondientes por todo servicio o suministro prestado.

El Concesionario deberá prestar los servicios en la concesión, con el nivel de calidad y universalidad exigidos en la normativa vigente y en el Contrato, para la prestación de servicios por delegación del Estado, siendo esto condición esencial para la vigencia de la Concesión.

Sin el consentimiento expreso por escrito de la Autoridad Portuaria de Esmeraldas (APE), el Concesionario se abstendrá de llevar adelante cualquier tipo de actividad que afecte el área concedida y no haya estado prevista en las Bases de Licitación o en el Contrato. El incumplimiento de esta condición se considerará falta muy grave y podrá comportar la pérdida de la concesión en las condiciones establecidas en el Capítulo Décimo del presente Contrato.

A los efectos del párrafo anterior, el Concesionario podrá ampliar las actividades objeto del Contrato con actividades acordes con las portuarias y logísticas, notificando por escrito a la Autoridad Portuaria de Esmeraldas (APE) mediante informe y justificación sobre su oportunidad y conveniencia, de acuerdo con el procedimiento general establecido en la CLAUSULA 28 del Contrato que determina:

Las solicitudes deberán presentarse debidamente firmadas por el o los representantes de la Concesionaria registrados a tales efectos ante el Ente Concedente, acompañados de todos los justificativos, estudios, documentos o soportes especificados en cada caso. Cuando se presente documentación proveniente del extranjero, la misma deberá encontrarse traducida y, en su caso, legalizada de conformidad con lo dispuesto en las Bases de la Licitación y en la normativa ecuatoriana.

La APE, salvo especificación expresa en contrario recogida en las cláusulas contractuales, dispondrá de un plazo general de, como máximo, 30 días corridos para pronunciarse en cada caso, en la forma prevista en las Bases de Licitación o Contrato de Concesión. Dicho plazo se contará a partir del día siguiente al de presentación de la solicitud de la Sociedad Concesionaria.

Para el efectivo cumplimiento de sus funciones de control, la APE podrá requerir a la solicitante la presentación de documentación adicional a la originalmente entregada, acompañando justificación motivada de que dicha documentación es absolutamente necesaria para la adopción de la decisión correspondiente. En tal caso se suspenderá el cómputo de dicho plazo, desde

la fecha en que fueran notificados a los solicitantes los requerimientos de ampliación de la documentación por parte de la APE, hasta la fecha en que efectivamente se dé cumplimiento al requerimiento de dicha entidad.

Si la APE formulara observaciones a lo solicitado, correrá traslado a la Concesionaria por el plazo de 15 (quince) días, transcurridos los cuales, con la contestación de la Concesionaria o sin ella, la APE dispondrá de un plazo de otros 15 (quince) días para dictar resolución.

Si la resolución denegare la aprobación, se podrá impugnar la misma a través de las vías previstas en este contrato.

Si al vencimiento de los plazos establecidos precedentemente no se hubiera dictado resolución, se entenderá tácitamente aprobada o autorizada la solicitud planteada, en los términos solicitados o con las observaciones que se hubieren formulado en el procedimiento, según el caso.

En otro plano, en el caso del Puerto de Esmeraldas la Constitución Política del Ecuador ordena el establecimiento en la Provincia de Esmeraldas de un Puerto Libre. Desde el momento en que se promulgare la legislación que lo regule, y en caso de recaer sobre el Puerto Estatal Comercial de Esmeraldas esta designación, el Concesionario tendrá el derecho de actuar en este régimen de enclave aduanero, con cuantas facilidades y potencialidades tenga.

Asimismo tendrá el derecho a que se delimiten, a su requerimiento, recintos aduaneros del Puerto Libre de Esmeraldas en el Hinterland del mismo, para facilitar las operaciones de comercio, transporte y logística asociadas al desarrollo de estos modernos instrumentos de comercio exterior. La materialización de esta facilidad adicional obligará a la renegociación de las condiciones del contrato, al menos, en cuanto al Proyecto de Desarrollo de la Concesión y al canon concesional, respetando la ecuación económica-financiera contractual.

El contrato de concesión también especifica claramente sobre la propiedad de las áreas, bienes e instalaciones y determina que: El puerto que se concede es un bien público de propiedad de la República del Ecuador y, en ningún caso y a ningún título se cede, transfiere o enajena parte o toda esta propiedad en beneficio de terceros. La propiedad y la titularidad del Puerto Comercial de Esmeraldas serán en todo momento de la Autoridad Portuaria de Esmeraldas. Todos los bienes inmuebles e instalaciones consideradas como inmuebles por destinación o adherencia construidos o adicionados por el Concesionario, así como los bienes muebles tales como los equipos, tecnología y otros descritos en el mismo contrato, serán asimismo de titularidad pública y permanecerán en usufructo del Concesionario hasta su devolución a APE en las condiciones establecidas en el Contrato.

Extinguido el plazo acordado o caducada la Concesión, el Concesionario, entregará a Autoridad Portuaria de Esmeraldas, sin costo, gravamen o

indemnización alguna, y previo un inventario realizado conjuntamente entre las partes, todas las obras e instalaciones, que hayan estado destinadas directamente al cumplimiento de la concesión, libres de todo gasto, costo, gravamen o tributo que gravare dichas operaciones de restitución.

Asimismo al final de la Concesión y antes de transcurrido un año desde la entrega de la misma, el Concesionario podrá optar por retirar libremente los bienes muebles que no se encuentren comprendidos en la cláusula sexta del contrato, que haya venido utilizando en el ejercicio de su actividad o llegar a un acuerdo con la Administración, a solicitud de ésta, para la transferencia onerosa, por su valor no amortizado, de todos o parte de ellos.

## **4.2. PARAMETROS QUE DEBE CUMPLIR EL CONCESIONARIO**

**4.2.1** Norte Auditoria de Gestión Portuaria para la implementación del proyecto de desarrollo de la concesión del Puerto Comercial de Esmeraldas y del Proyecto Social de Progreso, por el período comprendido entre el 9 de agosto del 2004 y el 31 de diciembre del 2005.

**4.2.2** De conformidad con lo que estipula la cláusula 44 del contrato de concesión, el Concesionario está obligado a entregar a la APE toda la información que sea requerida relacionada con el cumplimiento del contrato de concesión, así como aceptar los controles que correspondan al Ente Concedente

**4.2.3** Igualmente debe disponer de información veraz, oportuna y completa, la APE tendrá acceso en tiempo real al sistema de gestión portuaria del Concesionario como es: Dentro de los ciento veinte (120) días posteriores a la firma del contrato, el Concesionario deberá presentar a la aprobación de la APE, su Proyecto de Desarrollo de la Concesión, que comprenderá la siguiente documentación:

- Lista de Precios de los Servicios de la Concesión: Contendrá la nómina completa de precios de los servicios de la Concesión, manteniendo los precios básicos dentro de los máximos propuestos en su oferta. A los efectos de aplicación de la lista de precios, el Concesionario actuará en la forma establecida en la CLAUSULA 33 Precios de la Concesión. En esos (120) ciento veinte días posteriores a la firma del contrato, el concesionario se obliga a mantener los precios por servicios portuarios, los mismos que no excederán los precios máximos de la oferta.
- Demanda de servicios proyectada por el Concesionario: Contendrá el detalle del plan de comercialización previsto para la captación de tráficos y desarrollo del negocio. El resultado de este estudio de demanda se expresará en una proyección de tráficos de la Concesión, por períodos ajustables cada 5 (cinco) años.

- Nivel mínimo de servicio comprometido para la atención de las naves: Según su categoría, señalando el tiempo de disponibilidad anual previsible para cada puesto de atraque y los rendimientos medios comprometidos en toneladas métricas o contenedores por hora y grúa (contenedores / hora / grúa), dependiendo de los tipos de carga o equipamientos de que se trate.
  - Sistemas de movilización de cargas y contenedores que se proyecta utilizar, los rendimientos esperados, las capacidades operacionales y toda otra información que se considere relevante a los efectos de la definición del tipo, nivel y calidad del servicio proyectado.
  - Descripción técnica detallada de las inversiones, obras e instalaciones proyectadas para el desarrollo previsto de la Concesión, así como de la tecnología a aplicar en las actividades del Concesionario. Al menos deberán incluirse y valorarse a su precio real de construcción o adquisición e instalación, como inversiones mínimas, las exigidas en el Proyecto Técnico Básico de la Concesión consensuado en el Data Room que constituyen los Anexos Nos. 7 y 9 de este Contrato.
- 4.2.4** El Concesionario, bajo su concepción del desarrollo de la Concesión, podrá prever la realización de inversiones en infraestructura, instalaciones y/o equipamiento, mayores a las incluidas en el Proyecto Técnico Básico, para la prestación de un servicio más eficiente, cumplir con los estándares especificados y con su plan de negocios.
- 4.2.5** Sin perjuicio de lo planeado inicialmente, el Concesionario podrá, a lo largo de la ejecución de su contrato, mejorar e incrementar su plan de inversiones para atender a las demandas del mercado o realizar la adaptación del mismo a nuevas tecnologías, de acuerdo con lo previsto en la CLAUSULA 36 del Contrato.
- 4.2.6** El detalle de la inversión contendrá, en anexo independiente, la indicación de las obras, instalaciones y equipamientos, con mediciones básicas, en su caso, y costos unitarios previstos en Dólares Americanos.
- 4.2.7** Plan de Negocios (Business Plan) de todo el período de vigencia del Contrato de Concesión, que contemplará un completo estudio económico, incluyendo cronograma de las inversiones totales a realizar, con los hitos de utilización de las mismas (tiempo, tráfico, metas comerciales u otros), inversión de reposición, proyección de ingresos y costos de funcionamiento y mantenimiento de la concesión, flujos de caja anuales y acumulado, así como los indicadores económicos y financieros para el seguimiento, control y determinación de la ecuación económica de la Concesión.
- 4.2.8** Proyecto de Construcción de obras civiles que ejecutará y de instalaciones y equipamientos que suministrará en el plazo de los 5 primeros años.



El proyecto contendrá todos los cálculos y elementos gráficos para la determinación inequívoca de la inversión propuesta, de las áreas necesarias para el desarrollo de las actividades del proyecto y de las instalaciones de servicios e infraestructura, con las necesarias definiciones técnicas de detalle, a nivel de cálculos estructurales o de dimensionamiento para su construcción.

La documentación a presentar contendrá, como mínimo lo siguiente:

- a) Memoria técnica de las obras e instalaciones proyectadas
- b) Anexos de cálculo correspondientes a las estructuras y elementos que lo requieran. Descripción y detalle de las posibles modificaciones estructurales de obras existentes o justificación de que los equipos a incorporar no las requieren.
- c) Planta general, Escala 1:1000, con el emplazamiento y descripción de las instalaciones y equipos, áreas de circulación, estacionamiento, almacenamiento y operación.
- d) Cortes y alzados, Escala 1:500
- e) Plan general de cada obra o instalación con descripción de instalaciones de servicios existentes y a modificar o ampliar. (Instalación eléctrica, sanitaria y otras).
- f) Se indicarán las obras de infraestructura comprometidas especificando la solución propuesta, tipología y longitud de muelle, área de playa, sistemas de cimentación y procedimientos constructivos.

Para el resto de las obras no incluidas dentro de los cinco (5) años iniciales de la concesión, se deberá presentar el Proyecto Ejecutivo correspondiente para la aprobación de la APE, seis (6) meses antes de la fecha prevista en el cronograma para el comienzo de las obras. La APE, en esas ocasiones, contará con un plazo de 60 días para el estudio, discusión y aprobación del Proyecto del Concesionario.

Cualquier proyecto de reforma o ampliación de muelles, obras civiles e instalaciones terrestres, flotantes, mecánicas o electromecánicas, en su versión ejecutiva, deberá estar a cargo de profesionales de reconocida solvencia, aceptados por la APE.

Para cualquier obra o ampliación de las instalaciones portuarias deberá realizarse un estudio de impacto ambiental acorde con lo especificado en las normas legales y usos generalmente aceptados en la materia, de manera que se pueda dar cumplimiento oportunamente a los requerimientos legales y reglamentarios sobre protección y conservación del medio ambiente.

**4.2.9** Programa de Mantenimiento de la Concesión, que deberá contener los criterios de mantenimiento para obras civiles, instalaciones de todo tipo, maquinarias y equipamientos. El Programa expresará con claridad el número de horas u otras unidades de medida que servirán de referencia máxima para la ejecución de acciones u operaciones de mantenimiento o gran reparación, en su caso, (overhaul) en cada tipo de elemento de la Concesión. Podrán ejecutarse operaciones de mantenimiento antes de llegar a los límites de uso programados.

**4.2.10** Manual de Operaciones del Concesionario, como complemento al Reglamento de Operaciones Portuarias del Puerto de Esmeraldas, que contendrá la definición de las normas de procedimiento de la Sociedad Concesionaria.

**4.2.11** Manual de Atraques. La asignación de muelles a las naves será efectuada libremente por el Concesionario en base a su organización y prioridades, pero deberá ser de público conocimiento. Para la información general, elaborará y entregará un Manual de Atraques específico que establecerá las prioridades según tipos de buques y circunstancias comerciales o de arribo, cuyo cumplimiento será supervisado por la APE. A tal efecto, el orden de la llamada de buques será público y la información correspondiente a la aplicación del manual de atraques para la asignación de muelles podrá ser solicitada con antelación suficiente a la llegada de las naves, por los agentes navieros de las mismas.

Este manual específico se integrará en el Manuales Operaciones Portuarias de la Concesión.

**4.2.12** Provisión de terminales informáticas a ser provistas por el Concesionario, para la relación del puerto comercial con el servicio de aduanas . Dichas terminales se conectarán con el sistema de la Aduana para la recepción y envío de informaciones internas con ésta, en el caso que la CAE así lo acepte y cuente con los equipos y requisitos necesarios para tal fin.

**4.2.13** Descripción del sistema de información y procesamiento de datos para la gestión de la Concesión, cuya instalación quedará a cargo del Concesionario, con el diseño adecuado que permita ejercer las competencias de control y de fiscalización de la CAE, y de la APE.

La APE dispondrá de un plazo de treinta días (30) días para formular observaciones a la documentación presentada, las que, de ser requeridas, deberán ser solventadas por el Concesionario en un nuevo plazo máximo de 15 días.

**4.2.14** También el Concesionario deberá, en o antes del día veinte (20) de cada trimestre calendario, entregar a APE un informe de las operaciones del Puerto en relación al trimestre anterior, el que incluirá la siguiente información:

- a. Toda operación y trabajo de mantenimiento significativo, llevados a cabo, haciendo referencia específica a cualquier requerimiento inusual o imprevisto y las razones de los mismos, como también cualquier operación y trabajo de mantenimiento de importancia previstos para el siguiente trimestre;
- b. Datos de seguridad y accidentes, e información relativa a cualquier daño al medio ambiente que se genere en el Puerto Comercial, incluyendo posibles derrames e incendios; y
- c. El valor acumulado recibido por los subcontratistas, operadores y administradores contratados por el Concesionario, ya sea del Concesionario o directamente de los clientes, en relación con los subcontratos que se permiten y el valor acumulado cobrado por concepto de precios, cobros y cargos a los clientes durante tal trimestre en relación con los precios regulados en este Contrato.

#### **4.3. CUMPLIMIENTOS E INCUMPLIMIENTOS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN, DE CONFORMIDAD CON LA AUDITORIA PREVISTA EN EL CONTRATO DE CONCESIÓN**

El contrato de concesión prevé el control del cumplimiento del mismo a través de la Autoridad Concedente, además de los controles propios de toda sociedad anónima, la Sociedad Concesionaria, de acuerdo con lo previsto en su Estatuto, asumirá a su costo y dentro del plazo de 60 (sesenta) días posteriores a la suscripción del Contrato de Concesión, una auditoria independiente de reconocida solvencia, previamente seleccionada y contratada por la APE, que deberá auditar anualmente la gestión portuaria y, en su caso, la implementación del PDC y el desarrollo del PSP (si fuere el caso) por el Concesionario, realizando regularmente reportes a la APE.

En este marco la Autoridad Portuaria de Esmeraldas, seleccionó y contrató los servicios de la empresa PKF AUDITORES & ASESORES FINANCIEROS, con sede de la casa matriz en Farringtón Road Place 20 Farringtón Road Londres EC 1M 3AP, y con domicilio en Ecuador en la Av. República de El Salvador No. 836 y Portugal, Piso 4to. Of. 404, Edificio Prisma Norte en Quito, auditoria que arrojó los siguientes resultados de cumplimiento e incumplimiento del contrato de concesión.

Bajo estos parámetros la empresa PKF Auditores & Asesores Financieros una vez realizada la auditoria correspondiente realiza las siguientes CONCLUSIONES:

#### **4.3.1 Sobre el sistema de mediciones del Consorcio Puerto Nuevo Milenium (Concesionario)**

- El Control interno actual cuenta con la predisposición de mejora constante y permanente, existe motivación y actitud de cumplimiento de deberes de su personal.
- El Manual de Funciones debe ser actualizado y dado a conocer a su personal.
- Los presupuestos debe ser basados en sus ingresos y costos, gastos corrientes y de inversión.

#### **4.3.2 Constitución de la Compañía y asuntos societarios**

- En los asuntos societarios la compañía ha cumplido con los requisitos del contrato de concesión.

#### **4.3.3 Facturación y Recaudación**

- El Sistema ASPA21 mediante el modulo de Liquidación de Servicios, permite administrar de forma adecuada la facturación que se genera en el Puerto por los servicios que brinda.
- Para el servicio de contenedores, las facturas que se emiten requieren de cálculos manuales, detectándose que hay facturas no reportadas de forma inmediata.
- Con relación a las mercaderías existentes en bodegas que están pendientes de facturación, son controladas automáticamente en el sistema, la Concesionaria informa a la Corporación Aduanera Ecuatoriana (CAE) mediante reporte con la descripción completa de los registros de recepción por cada rubro, dicha mercadería permanece en bodega del Consorcio hasta que la CAE las retira.

#### **4.3.4 Costo Administración de Personal y Capacitación**

- La administración ha priorizado los elementos que le significaron generar negocios e ingresos, así como dar la mejor atención a los usuarios de los servicios portuarios, sin embargo a fecha 7 de septiembre del 2006, la gerencia no ha dado atención a todos los asuntos relacionados con la administración del personal.

#### **4.3.5 Programa de Desarrollo de la Concesión**

- El Consorcio remitió el Programa de Desarrollo de la Concesión a la APE dentro del plazo estipulado.
- Por considerar que es un proceso nuevo en el país, los procesos de discusión y revisión han tomado más tiempo de lo previsto.
- La lista de precios fue aprobada por APE y contiene la nómina completa
- Los valores indicados en la lista de precios cumplen con el rango establecido en las Bases de la Licitación, y con los precios contenidos en la oferta presentada por el Concesionario.
- Los precios autorizados no han tenido variación, se incluyen los servicios no contemplados en la lista de precios original, comunicando el Concesionario oportunamente a la APE.

#### **4.3.6 Sobre la demanda de servicio proyectada por el Concesionario.**

- La demanda de los servicios proyectados por el Concesionario contiene un estudio de demanda de una proyección de tráfico, por períodos ajustables cada cinco años.
- Al final de primer quinquenio se proyecta un mayor crecimiento para el servicio de carga al granel y de contenedores llenos TEUS.
- El contenido de la información proyectada, parece razonable en función del entorno global del negocio y de las expectativas que del Puerto tiene la Concesionaria.

#### **4.3.7 Nivel mínimo de servicio comprometido para la atención a las naves.**

- Los porcentajes disponibles por posición de atraque, son similares para los diferentes tipos de carga en los años proyectados del 2004 hasta el 2008, y los valores por horas de operación anual por posición de atraque, está dado por el trabajo continuo de 24 horas, los 365 días del año lo que da un total de 8.760 horas por año, esta cifra se utiliza en todos los cuadros del nivel mínimo de servicio comprometido por atención a las naves.

#### **4.3.8 Sistema de movilización de la carga y contenedores**

- Se verifico su cumplimiento al 31 de diciembre del 2005

#### **4.3.9 Proyecto Social de Progreso**

- La Concesionaria no ha presentado a APE, el perfil del Proyecto Social de Progreso a ser ejecutado.

#### **4.3.10 Registro de bienes inmuebles, muebles bajo régimen especial**

- La Concesionaria mantiene control extra contable de los bienes inmuebles y muebles que son de propiedad de la APE, entidad que debe responder por esos bienes de acuerdo a la regulación de la Ley de Bienes del Sector Público.

#### **4.3.11 Pólizas de Seguro**

- La Concesionaria mantiene las pólizas que se derivan del contrato de concesión.
- Se considera que los controles que mantiene se pueden mejorar, particularmente en la prevención de los pagos oportunos.

#### **4.3.12 Presupuesto Anual**

- Aunque la información base disponible no es suficiente para desarrollar los presupuestos.
- La información utilizada para evaluar la ejecución presupuestaria, no coincide con los registros contables.

#### **4.3.13 Cumplimiento de obligaciones tributarias**

- La Concesionaria ha cumplido con la declaración y pago de los impuestos y contribuciones que le corresponden. Actualmente hay discrepancias sobre el pago del 2% de la Casa de la Cultura Ecuatoriana.

#### **4.3.14 Registros y prácticas contables**

- Los registros contables y la documentación e información que contienen se presentan confiables y de acuerdo a las normas ecuatorianas de contabilidad.
- Aunque exista una aceptable categorización de los niveles en el plan de cuentas, no se aprovecha los beneficios de una buena codificación, tampoco se ha armonizado la correlación de cuentas contables con las cuentas presupuestarias.

#### **4.3.15 Índices financieros y análisis de la información**

- Los resultados obtenidos en el primer año de gestión operacional son positivos, sin embargo en los 17 meses de concesión se presenta falta de liquidez, lo que dificulta el pago de lo comprometido y consecuentemente no podrá cubrir satisfactoriamente sus obligaciones a corto plazo.

- El Concesionario está en proceso de mejorar el nivel de sus negocios que le permitan generar los recursos suficientes para mejorar sus necesidades de liquidez.

#### **4.3.16 Cumplimiento de cláusulas contractuales**

- En los aspectos importantes el Concesionario ha cumplido con los términos contractuales, es necesario que el programa de mantenimiento de prioridad al cambio de las defensas marinas, que se encuentran en mal estado.
- De acuerdo con la información obtenido se establece que algunos operadores portuarios no presentan la documentación completa requerida para poder realizar trabajos en las instalaciones del puerto.

#### **4.3.17 Sistema Informático**

- Este sistema se encuentra en la etapa final de aceptación.

#### **4.3.18 Productividad e índices de eficiencia**

- Los valores tanto para la carga general como de la carga contenerizada difieren de los folletos del sistema de movilización de carga y contenedores dea anexo del contrato de concesión.
- Con relación a la carga movilizada en toneladas por hora disminuyó de 254,79 TM a 188,30 TM debido a la disminución de carga transportada, esto en el primer trimestre de los años 2004 y 2005.
- En el segundo trimestre del 2004 y 2005 la carga movilizada igualmente disminuyó en toneladas por hora de 257,05 TM a 186,11 TM.

#### **4.3.19 Seguridad física, industrial y protección ambiental**

- No se evidencia envío de información a la APE relacionada con los manuales de seguridad portuaria, industrial y medioambiental para su aprobación.
- La Concesionaria no elaboró el plan de manejo ambiental.
- La Concesionaria cumple con los procedimientos que dicta el Código PBIP y dispone de un circuito cerrado de televisión y equipo electrónico de seguridad física de tecnología actual.

- Dispone de una ambulancia y se encuentra elaborando un contrato de asistencia de salud con el Hospital Naval.
- Se ha contratado un supervisor de seguridad industrial, con el fin de dar cumplimiento a las normas de seguridad industrial.

#### **4.3.20 Mantenimiento y Estado de las instalaciones portuarias**

- La Concesionaria ha enviado trimestralmente a APE los informes sobre mantenimiento de las instalaciones portuarias en la forma requerida en el contrato de concesión.
- Existe un plan de mantenimiento de la infraestructura civil, eléctrica y de los equipos y maquinaria existente apropiado.
- Se debe dar mayor prioridad al cambio de las defensas deterioradas para precautelar a las naves que arriban como a los propios muelles.
- En el plan de protección ambiental se prevé regulaciones a fin de evitar accidentes de trabajo, de tráfico y acciones que afecten a la comunidad, igualmente contiene el procedimiento para el control de desechos y materiales que provienen de las obras de mantenimiento.
- Se ha realizado mantenimiento a las vías de circulación, edificios, patios, bodegas, talleres, aceras, y bordillos, limpieza del sistema de aguas lluvias, servidas y agua potable, así como alumbrado.

#### **4.3.21 Dragado de la dársena y sus accesos**

- Se está realizando las pruebas pertinentes a fin de realizar el dragado de la dársena.

#### **4.3.22 Plan de inversiones**

- La Concesionaria ha establecido una inversión mayor a la establecida en el contrato de concesión
- Se ha realizado inversiones de consideración en el área del patio de contenedores.

#### **4.3.23 Plan de inversión para los próximos cinco años**

- La Concesionaria ha iniciado satisfactoriamente con el programa de inversiones que se requiere para los primeros cinco años.



- Según reporte general de activos al 31 de diciembre del 2005, el Concesionario adquirió maquinaria y equipos para la ejecución de las operaciones portuarias.

#### **4.3.24 Plan de Negocios**

- Se está trabajando sobre la base de un plan de negocios debidamente estructurado y aprobado por APE.
- Las inversiones realizadas le permite incrementar sustancialmente el volumen de manejo de carga de cualquier clase.
- El Concesionario tiene suficiente capacidad instalada para cumplir y mejorar su plan de negocios, para optimizar el manejo, almacenaje de la carga en el interior del recinto portuario, ha redistribuido la posición de sus patios de carga general, patio de contenedores, bodegas.

#### **4.3.25 Posicionamiento del puerto**

- De la información estadística comparativa se desprende que existe un mercado potencial de negocios, sin embargo su consecución requiere de permanentes esfuerzos gerenciales y apropiada inversión en equipos con tecnología de punta y fundamentalmente calidad de servicio.

## **CAPITULO V**

### **CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

#### **CONCLUSIONES**

El proceso de concesión del Puerto de Esmeraldas trajo consigo mucha inconformidad en la mayoría de los habitantes de la Provincia, especialmente del primer personero de la ciudad, su Alcalde, quien interpuso Recurso de Amparo ante uno de los jueces de lo Civil del Cantón Esmeraldas, recurso que subió a la Sala de lo Constitucional en la capital de la República por apelación interpuesta por el mismo personero, esto nos da la idea de lo renuentes que se encontraba la ciudadanía a un cambio en los destinos del Puerto Comercial.

Varias fueron las razones por las que estaban en oposición a que su puerto sea concesionado y pienso que la mayor brecha fue el no tener un verdadero conocimiento del proceso mismo, que significaba para la ciudad y la provincia

que el puerto se concesiones, las limitaciones económicas que tenía el Estado para poder apoyar al puerto a fin de que se modernice, que era necesario adquirir maquinaria acorde con el tipo de carga que manejaban y que se preveía manejar por así ya contemplarse en muchos de los puertos del mundo, que el sindicato estaba agobiando a la Autoridad Portuaria, estas entre muchas de las razones por las que el Puerto debía entrar en este proceso de concesión.

Sin embargo haciendo un análisis más prolijo del proceso mismo de la concesión, ésta tuvo sus falencias tanto en el procedimiento como en el canon fijado para los próximos 25 años que durará este proceso, sin embargo como se acota el una de las partes del informe de la Auditoría contratada por APE, esta fue la primera experiencia en el país sobre concesiones, el personal que Gerencia tanto la Entidad Concedente como el Concesionario es muy poco capacitada sobre como manejar un proceso mismo de concesión y posteriormente un puerto ya concesionado.

Sin embargo es loable el hecho de seguir aprendiendo en el camino, el seguir aprendiendo de los errores pero siempre tratando de no caer en ilegalidades que hagan posible un incumplimiento del contrato de concesión, que daría como resultado su terminación por incumplimiento.

## **RECOMENDACIONES**

Está definido que el proceso de concesión avanza y que es menester que tanto la Entidad Concedente como el Concesionario no caminen por caminos separados, que es menester que las acciones sean tomadas desde la visión de un camino de éxitos para el puerto como para el bienestar, éxito de sus habitantes, que sus autoridades aúnen esfuerzos para hacer de esta provincia un destino turístico, tenemos grandes ejemplos de ciudades puertos, uno de ellos es el Puerto de Valparaíso en Chile, ejemplo a seguir, porque sus autoridades no han actuado tan sólo dentro de sus clásicas funciones, sino que se han abierto su visión a lo que será en un futuro muy próximo todas las ciudades puertos, que han dado cabida al esparcimiento de sus habitantes y visitantes, ya sea en el campo turístico, cultural, deportivo.

La preparación académica de postgrado de los profesionales de la ciudad de Esmeraldas incidirá en que haya más mano de obra especializada para el Puerto y sea posible aprovechar y optimizar el talento humano y en recursos naturales que tiene nuestro entorno, privilegiado por una localización geográfica con ventajas comparativas únicas; y de esta manera, propender a que el puerto cumpla con su cometido y sea altamente productivos y altamente competitivos.

## CAPITULO VI

### PROPUESTA DE LAS NUEVAS ACTIVIDADES.

Como hemos podido ver por lo expuesto anteriormente, el Puerto Comercial de Esmeraldas se encuentra concesionado desde el 14 de julio del 2004, concesión que de conformidad con su contrato, la Entidad Concedente, es decir su Autoridad Portuaria será la Institución encargada de velar por el cumplimiento del contrato, es decir su rol cambio de una Entidad responsable de la administración, mantenimiento, explotación y desarrollo del Puerto Comercial a una de control.

Es necesario recordar que la APE se encargará a más del control del contrato de concesión la administración del Puerto Artesanal que no forma parte de la concesión, en el cual desplegará grandes planes estratégicos a fin de conseguir su objetivo dado lo complicado que significa elevar al Puerto Artesanal a una posición acorde con el mundo de economía globalizada.

Pero la base de esta monografía ha sido el deseo de aportar con grano de arena a fin de que la Entidad Concedente abra su visión más allá del fiel cumplimiento del contrato de concesión del hecho de que al ser una Entidad que cuenta con grandes áreas que no están concesionadas que si bien es cierto están en manos de otras Entidades del Estado, no es menos cierto que muchos de esos contratos de Comodato o Préstamo de Uso deben darse por terminado en virtud de que los mismos han sido incumplidos, así tenemos los siguientes contratos de Comodato:

1.- Contrato de Comodato entre Autoridad Portuaria de Esmeraldas y Transportes Navieros Ecuatorianos (TRANSNAVE), contrato firmado el 27 de julio de 1979 mediante el cual APE entrega un lote de terreno de 5.040m<sup>2</sup> para la actividad portuaria de tráfico marítimo, plazo de duración 99 años, sujetándose sin embargo a lo determinado por el tiempo de vigencia de las finalidades específicas concretas en el sistema legal y administrativo. Se ha estipulado que la Comodante conserva todos los derechos de propiedad sobre el área de terreno y que el Comodatario estará obligado a restituirlo, estableciéndose varias causas para que opere la restitución. Este terreno consta en los activos de APE como de cinco mil sucres el metro cuadrado, sin que hasta la fecha se haya hecho en avalúo actualizado y peor aún un seguimiento de cumplimiento o incumplimiento del contrato.

2.- Contrato de Comodato firmado entre Autoridad Portuaria de Esmeraldas y el Ministerio de Finanzas y Crédito Público. Contrato firmado el 13 de marzo de 1979, la APE entrega al Ministerio para el desarrollo de la función aduanera un área de 18.580m<sup>2</sup> el tiempo de duración está determinado por el tiempo de vigencia legal y administrativo existente entre las partes. Se reconoce la propiedad del Comodante y que las edificaciones al término del contrato serán la APE pagará el justo precio. En la cláusula séptima existe una prohibición expresa de que el Comodatario traspase, ceda total o parcialmente los terrenos

e instalaciones a otra persona o dependencia pública, Cláusula que ha sido violada por cuanto sin permiso alguno de parte de la APE se encuentran funcionando las oficinas del Servicio de Rentas Internas, sin embargo no se ha estudiado la posibilidad de dar por terminado el contrato y contar la APE con esta gran área de terreno que le permita hacer un uso debido de la misma, teniendo en consideración que si bien el sistema legal de la APE no ha cambiado pero si el sistema administrativo, circunstancia que debe ser tomada muy en consideración para los fines legales pertinentes.

**3.-** Contrato de Comodato entre Autoridad Portuaria de Esmeraldas y la Empresa Pesquera Nacional (EPNA), contrato firmado el 4 de febrero de 1980, mediante el cual APE entrega un área de 34.477m<sup>2</sup> de cabida utilizados para la construcción del Terminal Pesquero Artesanal, sobre este contrato como bien lo estipula una de sus cláusula, el contrato deja de tener vigencia porque el contrato ha dejado de ser útil a la Comodataria, sin embargo es importante indicar que esta área se encuentra dentro de un área que no está concesionada por estar ubicada en el Puerto Artesanal, pero la tomamos en consideración como indicativo de un área que no esta siendo manejada de la mejor manera por la APE.

**4.-** Contrato de Comodato firmado entre Autoridad Portuaria de Esmeraldas la Dirección Nacional de Educación Física, Deportes y Recreación y el Ministerio de Defensa Nacional, contrato celebrado el 22 de octubre de 1991 mediante el cual APE da un área de 13.000m<sup>2</sup> de superficie aladaña a un complejo deportivo y al término de 20 años que dura el contrato se estipula la devolución del complejo pero no del área dada en comodato por APE, por lo que siendo próxima su terminación y si la APE tuviera una planificación de buen uso de este complejo deportivo podría notificarse con la debida anticipación su terminación y la APE pasar a administrarlo.

**5.-** Contrato de Comodato firmado entre Autoridad Portuaria de Esmeraldas y la Zona Franca de Esmeraldas (ZOOFREE), contrato firmado el 27 de noviembre de 1991 por un área de terreno de 220.312m<sup>2</sup>, or un tiempo de 10 años, este terreno está destinado al funcionamiento de la zona franca, área de terreno que por muchos años no ha sido ocupada en su totalidad, por lo menos la mitad de la misma ha estado sin uso, situación que debe ser observada por la APE, a más de lo dispuesto en la cláusula séptima, literal a) que determina que si cambia el régimen legal portuario, la comodataria deberá restituir el bien inmueble otorgado en comodato, sin embargo hay un segundo contrato firmado entre las partes con fecha 17 de septiembre de 1996 varía en el tiempo de duración que es de 50 años y en la forma de terminación del mismo que estipula a) se mantiene por mutuo acuerdo de las partes y b) Si de acuerdo a lo dispuesto por el Decreto Ejecutivo de creación de zona franca y de acuerdo a la Ley de zonas francas y Ecuador y las reformas que se ejecuten, el CONAFRA quita a ZOFREE la concesión de zona franca, es decir no deja opción de restitución del terreno sino cuando el tiempo se haya cumplido.

**6.-** Contrato de Comodato firmado entre Autoridad Portuaria de Esmeraldas y el Ministerio de Defensa Nacional.- Fuerza Naval, contrato firmado el 4 de abril del 2001 por el cual APE entrega al Ministerio un área de 12.574,22m<sup>2</sup>, más un

adendum ampliatorio de cabida que en total da un área de 15.947m<sup>2</sup> para la construcción naval, este contrato se ha cumplido conforme lo estipulado por lo que se hace referencia a fin de evidenciar la gran área que posee la APE y que se han destinado a diversas actividades.

**7.-** Contrato de comodato entre Autoridad Portuaria de Esmeraldas y Flota Petrolera Ecuatoriana –FLOPEC- contrato firmado el 23 de mayo de 1979 por un área de 3.078m<sup>2</sup> contrato supeditado al sistema legal de las partes, área de terreno que en los catastros actuales de APE consta con un avalúo de tres mil sucres el metro cuadrado es decir ciento veinte dólares el metro cuadrado. Con fecha 31 de agosto del 2001 se realizó un nuevo contrato por una cabida de 6.013m<sup>2</sup>, en la cual se estipula que el Comodatario utilizará el bien para expendio de gasolina y derivados de petróleo y adicionalmente podrá hacer funcionar oficinas, micromercado, fuente de soda, servicios de agua y aire etc., sin que hasta la presente fecha se haya cumplido con el objetivo para el cual se le otorgo a FLOPEC el área de terreno en comodato.

**8.-** Contrato de comodato entre la Autoridad Portuaria de Esmeraldas y la Policía Nacional del Ecuador, firmado el 24 de noviembre del 2004, duración 25 años, a fin de que funcione la Unidad de Control de la Policía Nacional Antinarcóticos con la condición de que su construcción se la realice en el plazo de seis meses a un año, caso contrario el contrato se da por terminado, en la actualidad se ha cumplido con las construcciones para la Unidad.

**9.-** Contrato firmado entre Autoridad Portuaria del Ecuador y la Armada Nacional del Ecuador firmado el 15 de octubre de 1982 por un área de 13-600m<sup>2</sup>, terreno en el cual la APE construyó un edificio para que funcione la Capitanía de Puerto y la Armada usa libremente el muelle para atracar sus unidades navales y APE se reservó el uso total del muelle en caso de congestión portuaria.

**10.-** Contrato firmado entre Autoridad Portuaria de Esmeraldas y Superintendencia del Terminal Marítimo de Balao (SUIMBA), firmado el 6 de enero de 1987 por una cabida de 15.898,63m<sup>2</sup> para que el comodatario construya un varadero y talleres para reparación de estructuras navales, produciéndose su rescisión el 2 de junio de 1993. Sin embargo con fecha 3 de abril del 2003 se firmó un nuevo contrato por 1.400m<sup>2</sup> para la construcción de oleoductos de crudos pesados, objeto del contrato que ha permitido que el área adyacente se mantenga en condiciones navegables, la terminación esta supeditada a que la APE pida la restitución en cualquier tiempo si justifica que conviene a los intereses del servicio público.

Como podemos ver APE debe tener una visión futurista para realizar un verdadero complejo conjuntamente con la Alcaldía y Prefectura y con una subvención económica del exterior, de quien se encuentre interesado en financiar este proyecto.

Estoy segura que el Ministerio de Turismo, organismo que impulsa el turismo, al ver un proyecto de gran envergadura para el Puerto de Esmeraldas, va a aportar con su contingente.

Es necesario también que recordemos que de conformidad con lo que dispone la Constitución del Estado, el Puerto de Esmeraldas fue declarado puerto libre, ello implica un gran movimiento de capitales a más del turismo que podría complementarlo.

Se debería realizar alianzas estratégicas con los colegios de profesionales por ejemplo en la rama de la ingeniería y arquitectura a fin de que presenten proyectos aplicables al puerto, y aquel que resultare ganador por su factibilidad sea el encargado de su ejecución.

En el nuevo proyecto de la Ley General de Puertos, consta como integrante del Directorio de la Autoridad Portuaria un miembro o Representante del señor Alcalde, ello significa el compromiso de la Alcaldía de trabajar por el Puerto y sacarlo adelante.

El Concejo Provincial de Esmeraldas mantiene un Departamento de cultura, el mismo que se encuentra dando a conocer sobre la cultura de la Provincia de Esmeraldas, tanto del norte como la del sur de la provincia, auspicia y propicia a que la marimba baile autóctono de la zona no desaparezca su cultura.

Entonces son muchos y variados los intereses de las Instituciones que podrían cooperar para que el Puerto de Esmeraldas, sea un destino turístico.

## **BIBLIOGRAFIA**

1. **CONSTITUCIÓN DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR**, publicada en el Registro oficial de 1 de Agosto del 1998. (Art. 245 y 249)
2. **LEY DE MODERNIZACIÓN, LEY No. 50**, publicada en el Registro Oficial Nos. 349 de 31 de Diciembre/93 y su **REGLAMENTO** emitido mediante Decreto Ejecutivo No.2328 publicado en el Suplemento No.581 de 2 de Diciembre de 1994. (art.129)
3. **LEY DE ARBITRAJE Y MEDIACIÓN**, publicada en el Registro oficial No. 145 de 4 de septiembre de 1997.
4. **REGLAMENTO GENERAL DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA EN EL ECUADOR**, publicado en el Registro Oficial No. 97 de 13 de junio del 2000.
5. **REGLAMENTO DE OPERACIONES PORTUARIAS DE ESMERALDAS**, Resolución de la Marina Mercante No.579, publicada en el Registro oficial No.349 de 29/JUN/1998.
6. **REGULACIÓN DE LA COMPETENCIA DE LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS**, publicadas en el Registro Oficial No. 444 de 31 de octubre del 2001 y sus **REFORMAS** emitidas mediante Resolución No. 29-05 expedida

por el Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos en sesión de 07 de julio del 2005.

7. **OFICIO DIGMER –PCO-2640-O** de 22 de junio del 2005, mediante el cual se remite la interpretación del tercer párrafo de la cláusula 52 del contrato de concesión.

## INDICE

	Págs.
<b>Portada.....</b>	<b>1</b>
<b>Aprobación del Tutor.....</b>	<b>2</b>
<b>Aprobación del Informe de Investigación.....</b>	<b>3</b>
<b>Calificación de Tesis de Grado.....</b>	<b>4</b>
<b>Derecho de Autoría.....</b>	<b>5</b>
<b>Agradecimiento.....</b>	<b>6</b>
<b>Dedicatoria.....</b>	<b>7</b>
<b>Resumen.....</b>	<b>8</b>
<b>Introducción.....</b>	<b>9</b>

## CAPITULO I

### EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

<b>1.1 Planteamiento del problema .....</b>	<b>10</b>
<b>1.2 Formulación del problema .....</b>	<b>11</b>
<b>1.3 Objetivos .....</b>	<b>12</b>
<b>1.3.1 General .....</b>	<b>12</b>
<b>1.3.2 Específicos .....</b>	<b>12</b>
<b>1.4 Justificación e importancia del problema .....</b>	<b>12</b>

## CAPITULO II

### MARCO TEORICO



<b>2.1 Antecedentes de la Investigación .....</b>	<b>14</b>
---	-----------

### **CAPITULO III**

#### **ELEMENTOS CENTRALES DEL MARCO REFERENCIAL: MARCO TEORICO**

<b>3.1 Condiciones del contrato de concesión del Puerto de Esmeraldas.....</b>	<b>19</b>
<b>3.2 Objeto y alcance de la concesión .....</b>	<b>22</b>
<b>3.3 Qué se entiende por contrato .....</b>	<b>23</b>
<b>3.4 Qué se entiende por concesión .....</b>	<b>24</b>
<b>3.5 Qué se entiende por privatización .....</b>	<b>24</b>
<b>3.6 Concesiones de los puertos en Ecuador .....</b>	<b>25</b>
<b>3.7 Tipos de concesiones .....</b>	<b>28</b>

### **CAPITULO IV**

#### **EL CONTRATO DE CONCESIÓN DEL PUERTO DE ESMERALDAS**

<b>4.1 Condiciones del Contrato de Concesión .....</b>	<b>29</b>
<b>4.2 Parámetros que debe cumplir el Concesionario .....</b>	<b>31</b>
<b>4.3 Cumplimientos e Incumplimientos del Contrato de Concesión, de conformidad con la Auditoria prevista en el Contrato de concesión .....</b>	<b>36</b>
<b>4.3.1 Sobre el Sistema de Mediciones del Consorcio Puerto Nuevo Milenium .....</b>	<b>36</b>
<b>4.3.2 Constitución de la Compañía y Asuntos Societarios .....</b>	<b>36</b>
<b>4.3.3 Facturación y Recaudación .....</b>	<b>37</b>
<b>4.3.4 Costo Administración de Personal y Capacitación .....</b>	<b>37</b>
<b>4.3.5 Programa de Desarrollo de la Concesión .....</b>	<b>37</b>
<b>4.3.6 Sobre la demanda de servicio proyectada por el Concesionario ....</b>	<b>37</b>
<b>4.3.7 Nivel Mínimo de Servicio comprometido para la atención a las naves .....</b>	<b>38</b>
<b>4.3.8 Sistema de movilización de la carga y contenedores .....</b>	<b>38</b>
<b>4.3.9 Proyecto Social de Progreso .....</b>	<b>38</b>
<b>4.3.10 Registro de Bienes Inmuebles, Muebles bajo Régimen Especial.....</b>	<b>38</b>
<b>4.3.11 Pólizas de Seguro .....</b>	<b>38</b>
<b>4.3.12 Presupuesto Anual .....</b>	<b>38</b>
<b>4.3.13 Cumplimiento de Obligaciones Tributarias .....</b>	<b>39</b>
<b>4.3.14 Registros y Prácticas Contables .....</b>	<b>39</b>
<b>4.3.15 Índices Financieros y Análisis de la Información .....</b>	<b>39</b>
<b>4.3.16 Cumplimiento de Cláusulas Contractuales .....</b>	<b>39</b>
<b>4.3.17 Sistema Informático .....</b>	<b>39</b>
<b>4.3.18 Productividad e Índices de Eficiencia .....</b>	<b>40</b>
<b>4.3.19 Seguridad Física, Industrial y protección Ambiental .....</b>	<b>40</b>
<b>4.3.20 Mantenimiento y Estado de las Instalaciones Portuarias .....</b>	<b>40</b>
<b>4.3.21 Dragado de la Dársena y sus Accesos .....</b>	<b>41</b>
<b>4.3.22 Plan de Inversiones .....</b>	<b>41</b>
<b>4.3.23 Plan de Inversión para los próximos cinco años .....</b>	<b>41</b>
<b>4.3.24 Plan de Negocios .....</b>	<b>41</b>

<b>4.3.25 Posicionamiento del Puerto .....</b>	<b>41</b>
--	-----------

## **CAPITULO V**

### **CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

<b>Conclusiones .....</b>	<b>42</b>
<b>Recomendaciones .....</b>	<b>43</b>

## **CAPITULO VI**

<b>Propuesta de las Nuevas Actividades .....</b>	<b>43</b>
<b>bibliografía.....</b>	<b>48</b>