



Libertad y Orden

República de Colombia

26/07/2007
MOU SPRB (JULIO 19-07)2

MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO

El Ministro de Transporte, doctor **ANDRES URIEL GALLEGO HENAO**, identificado con cédula número 70.052.985 de Medellín obrando en su condición de Presidente de la COMISIÓN INTERSECTORIAL PORTUARIA y AUTORIDAD PORTUARIA de la Nación, el doctor **HORACIO ARROYAVE SOTO**, identificado con cédula de ciudadanía número 70.113.497 de Medellín quien obra en su condición de Director de CORMAGDALENA, quienes para los efectos de este documento se denominarán **EL GOBIERNO** y el Señor **FERNANDO ARTETA GARCIA**, identificado con cédula de ciudadanía número 8.679.976 de Barranquilla quien obra en nombre y representación de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BARRANQUILLA S.A., en su condición de Representante Legal, según consta en el certificado de existencia y representación legal que se adjunta y debidamente facultado, quien para efectos de este documento se llamará **LA SOCIEDAD**, hemos acordado recoger en este documento, los hechos y razones que deben tenerse presentes en la Visión del Puerto de Barranquilla y aquellos aspectos que serán incorporados como acuerdos contractuales al momento de revisar y modificar el Contrato de Concesión Portuaria No. 008 de 1.993 en desarrollo del procedimiento establecido en la Ley 1ª de 1991 y particularmente en el Decreto 1370 de 2007, previa las siguientes

CONSIDERACIONES:

1. Que el 14 de marzo de 2005, El Consejo Nacional de Política Económica y Social CONPES, expidió el "*Documento 3342 Plan de Expansión Portuaria 2005 -2006: Estrategias para la Competitividad del Sector Portuario*", que en su literal F, considera que ante la eventual iniciativa de las Sociedades Portuarias Regionales para la revisión del esquema contractual de las concesiones, debe el Gobierno Nacional abordar dicho tema y orientarlo a facilitar la posibilidad de nuevas inversiones que incrementen la productividad y la eficiencia del Sistema Portuario Nacional.
2. Que mediante el Decreto 3008 de 2005, y teniendo como base el artículo 45 de la Ley 489 de 1998 que faculta al Gobierno para crear comisiones intersectoriales para la coordinación y orientación superior de funciones y servicios públicos que estén a cargo de más de una entidad estatal; para delegar en ellas algunas de sus funciones, y; para sujetar a sus programas y proyectos las medidas y actos concretos de las autoridades competentes, se creó la Comisión Intersectorial con el propósito de coordinar y orientar el estudio y revisión del esquema contractual de concesiones en materia portuaria ("la Comisión Intersectorial Portuaria")



Bogotá D.C.
SERGIO FRANCO LEON
NOTARIO DECIMO



3. Que la Comisión Intersectorial Portuaria quedó integrada por el Ministro de Transporte, quien la preside, y por los Ministros de Hacienda y Crédito Público, de Comercio Industria y Turismo, de Minas y Energía, de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial y por los Directores del Departamento Nacional de Planeación, del Instituto Nacional de Concesiones – Inco y de la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena - CORMAGDALENA.
4. Que como consecuencia de los estudios y revisiones realizadas por la Comisión Intersectorial Portuaria del esquema contractual portuario para el país, se sugirió como recomendación general, entre otros, que son intereses fundamentales del GOBIERNO en materia de concesiones portuarias, entre otros, los siguientes:
 - 4.1 Alcanzar un desarrollo equilibrado y sostenido de los puertos públicos colombianos a través de una eficiente explotación de la infraestructura pública con vinculación de capital privado en el desarrollo del sector, para garantizar altos niveles de eficiencia, así como el aumento de la competitividad del mismo, facilitando el comercio exterior y generando crecimiento económico para el país.
 - 4.2 Contar con un sistema portuario moderno, que articule las cadenas de abastecimiento global y nacional con estándares de servicio y precios competitivos frente a las otras economías regionales, propiciando desarrollo social en las áreas de influencia portuaria y favoreciendo la implementación de modos de transporte multimodales.
5. Que las expectativas de crecimiento del comercio exterior Colombiano como consecuencia, entre otros, de las suscripciones del Tratado de Libre Comercio TLC y el MERCOSUR, obligan a reevaluar la infraestructura productiva de tal forma que permita garantizar una total competitividad de las importaciones y exportaciones del país.
6. Que la modificación del contrato de concesión portuaria debe consultar los siguientes criterios y principios fundamentales:
 - 6.1 La protección del usuario como factor determinante del comercio exterior del país.

FF

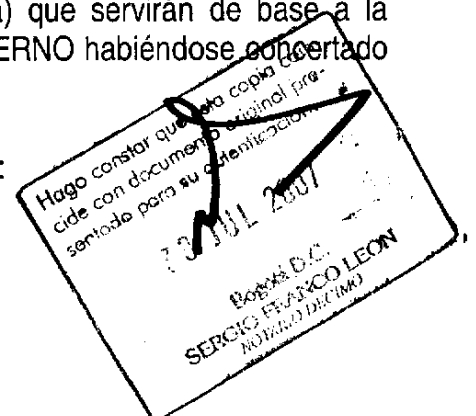
Q





- 6.2 El interés del GOBIERNO para que se efectúen nuevas inversiones en los puertos de su propiedad, conforme a un Plan Maestro Portuario e igualmente se redefina la contraprestación a recibir.
 - 6.3 El fomento de la inversión privada con incentivos para ésta.
 - 6.4 La promoción y el fomento de áreas logísticas que conduzcan al incremento del empleo y de la actividad portuaria.
 - 6.5 La protección al sector laboral portuario.
7. Que del estudio y revisión del contrato mediante el cual la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla S.A. tiene en concesión el TERMINAL MARITIMO Y FLUVIAL DE BARRANQUILLA de propiedad de la Nación, así como de la verificación de la información que LA SOCIEDAD allegó a la Comisión Intersectorial Portuaria y de la información adicional solicitada para la revisión de su contrato y transcurridas varias reuniones y mesas de trabajo, surgió la necesidad de reorganizar, redistribuir e incorporar nuevas áreas a los espacios concesionados al Terminal Marítimo y Fluvial de Barranquilla, e introducir nueva tecnología buscando con ello hacer más eficiente el servicio portuario y aumentar la capacidad del Terminal de manera sensible.
 8. Que se hace necesario adelantar la ejecución de obras requeridas para la optimización del Puerto de Barranquilla, con los niveles de eficiencia, productividad y seguridad que se establecerán de común acuerdo con el Ministerio de Transporte. El cronograma de ejecución del plan de inversión es flexible y las inversiones son referenciales y como tal son sustituibles.
 9. Las inversiones a realizar serán las necesarias para lograr las metas definidas como indicadores operacionales relacionados con la prestación de los servicios portuarios.
 10. Las proyecciones económicas (financieras y de carga) que servirán de base a la modificación del contrato fueron revisadas por el GOBIERNO habiéndose concertado las mismas.

Con fundamento en las anteriores consideraciones, las partes:





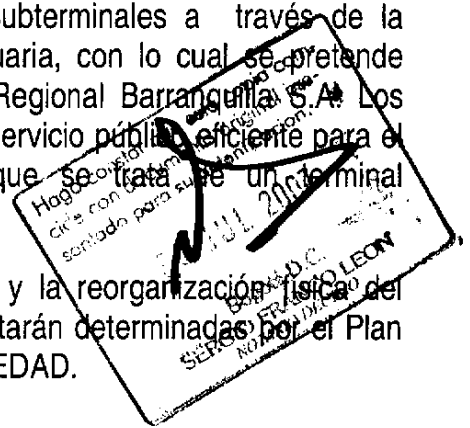
ACUERDAN:

PRIMERO: EL GOBIERNO y LA SOCIEDAD entienden que este documento contiene hechos, razones y la visión que se ha debatido en las reuniones llevadas a cabo con ocasión de la revisión del esquema contractual portuario del Contrato de Concesión No. 008 de 1.993 que EL GOBIERNO tiene suscrito con LA SOCIEDAD y que se deben tener presentes en el desarrollo del TERMINAL MARITIMO Y FLUVIAL DE BARRANQUILLA y en especial, al momento de que la entidad administradora del contrato modifique el contrato de concesión portuaria y se suscriba tal modificación, sin que ello implique pretermitir los trámites establecidos en la Ley 1ª de 1991 y en el Decreto 1370 de 2007, ni anticiparse al ejercicio de las atribuciones estatales allí establecidas y a la adopción de las decisiones que en cumplimiento del mismo le corresponden a la entidad contratante.

SEGUNDO: EL GOBIERNO y LA SOCIEDAD han llegado a un entendimiento en cuanto a la Reorganización Física del TERMINAL MARITIMO Y FLUVIAL DE BARRANQUILLA. en los siguientes términos:

Las inversiones definidas contemplan, entre otros, el fortalecimiento del actual muelle, la adecuación de espacios para la operación y el almacenamiento de la carga en patios y en bodegas mecanizadas, al igual que la adquisición del equipo y la tecnología adecuada para el manejo eficiente de todos los tipos de carga. Adicionalmente, se contempla el desarrollo de algunos servicios de apoyo y complementarios a la actividad portuaria, para lo cual se incorporarán áreas a la unidad operativa de la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla S.A. Para la segunda fase, de expansión, se considera también el desarrollo e incorporación de una serie de nuevas áreas para la ampliación de áreas de operación y almacenamiento, el desarrollo de actividades afines y complementarias a la portuaria. De igual forma, se continúa con el fortalecimiento de los subterminales a través de la incorporación de equipos de muelle y de operación portuaria, con lo cual se pretende consolidar la unidad operativa de la Sociedad Portuaria Regional Barranquilla S.A. Los desarrollos mencionados anteriormente buscan prestar un servicio público eficiente para el manejo de todo tipo de carga, teniendo en cuenta que se trata de un terminal multipropósito.

Lo referente a la utilización de las áreas concesionadas y la reorganización física del Terminal, incluyendo la incorporación de nuevas áreas, estarán determinadas por el Plan Maestro de Desarrollo del Terminal que propondrá LA SOCIEDAD.





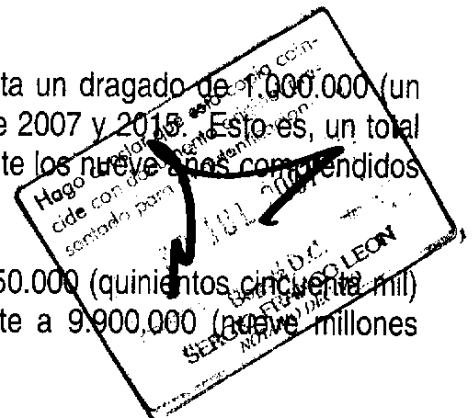
TERCERO: EL GOBIERNO y LA SOCIEDAD en materia de inversiones entienden y aceptan:

- 3.1 Que LA SOCIEDAD realizará inversiones por valor de USD\$178 millones a valores corrientes.
- 3.2 Que la ejecución del Plan de Inversiones, estará sujeto al cumplimiento de las proyecciones del volumen de carga que se acuerden.
- 3.3 Que el cronograma de ejecución del Plan de Inversión es flexible, acorde a los volúmenes de carga movilizados y las inversiones son referenciales y como tal son sustituibles.
- 3.4 Que con cargo al Plan de Inversiones que adelantará LA SOCIEDAD, se incluyen el dragado y el mantenimiento de las obras del canal navegable sobre el Río Magdalena.
- 3.5 Que las inversiones serán auditadas por una persona externa, técnica y experta en materia de puertos, contratada por CORMAGDALENA, en su condición de administrador del contrato y que su costo será pagado por LA SOCIEDAD.

PARÁGRAFO: Durante los últimos nueve años, la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla ha venido ejecutando el dragado para el mantenimiento del canal navegable al Puerto de Barranquilla, tiempo durante el cual ha removido 12.096.087 metros cúbicos de sedimento a lo largo de los 22 kilómetros de extensión que tiene el canal.

Las partes acuerdan que LA SOCIEDAD continúe realizando esta labor y adicionalmente, que se encargue del mantenimiento de las obras hidráulicas del canal, en las siguientes condiciones de referencia:

- Para el mantenimiento del canal navegable, se proyecta un dragado de 1.000.000 (un millón) de metros cúbicos de sedimentos por año, entre 2007 y 2015. Esto es, un total de 9.000.000 (nueve millones) de metros cúbicos durante los nueve años comprendidos entre 2007 y 2015.
- Posteriormente, a partir de 2016 la proyección es de 550.000 (quinientos cincuenta mil) metros cúbicos al año, hasta el año 2033, equivalente a 9.900.000 (nueve millones





novecientos mil) metros cúbicos a dragar en 18 años, para un total de 18.900.000 metros cúbicos a dragar entre 2007 y 2033.

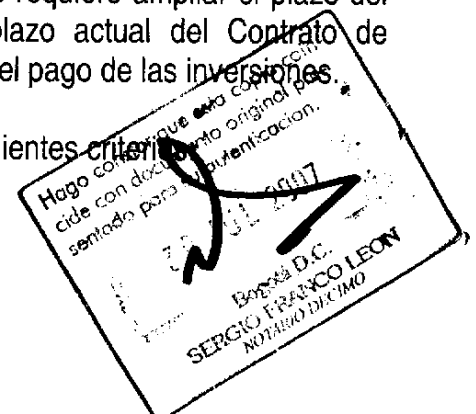
- La disminución en el volumen de metros cúbicos a dragar a partir del año 2016 se explica por los efectos de las obras hidráulicas que están en curso y la posterior estabilización del canal, que debe experimentarse en un tiempo aproximado de tres años posteriores a la culminación de las obras.
- El mantenimiento de las obras hidráulicas del canal, comprende las siguientes estructuras: Dique Boyacá de 6.8 km de longitud, el Tajamar Occidental de 2.1 km de longitud, el Dique Interior de Contracción de 1.3 km, el Dique Direccional de 1.2 km y las obras nuevas que consisten en los Espolones 0, 1, 2, 3 y 4 en el sector de Las Flores y el Espolón 6 y el Dique de Cierre en el sector de Bocas de Ceniza.
- El mantenimiento anual total de las obras hidráulicas se estima en 0.2% del valor total de las mismas, las cuales se encuentran valoradas en US\$ 337 MM.
- Teniendo en cuenta que tanto el dragado como las obras complementarias del Canal Navegable, seguirán siendo mantenidas con recursos del Gobierno Nacional, tales conceptos serán cobrados por LA SOCIEDAD a la NACION a partir de la vigencia del nuevo plazo del contrato, a precios comerciales con cargo a la contraprestación, actualizados al 8% anual en dólares. Si llegasen a resultar mayores las cantidades de obras frente a las proyectadas, estas igualmente se pagarán a los mismos precios comerciales que se hubiesen acordado.

CUARTO: LA SOCIEDAD acepta que se debe cumplir rigurosamente con los índices de desempeño concertados con EL GOBIERNO, como garantía de calidad en la prestación del servicio, índices que estarán acordes con el Plan de Inversiones de LA SOCIEDAD y con los estándares internacionales de la industria portuaria (Apéndice)

QUINTO: EL GOBIERNO y LA SOCIEDAD entienden que se requiere ampliar el plazo del contrato vigente, hasta veinte (20) años adicionales al plazo actual del Contrato de Concesión No. 008 de 1993, que es el tiempo necesario para el pago de las inversiones.

Las inversiones que determinan el plazo consideraron los siguientes criterios:

- Inversiones Acumuladas
- Inversiones Priorizadas





- Inversiones Autorizadas
- Inversiones Auditadas

SEXTO: EL GOBIERNO y LA SOCIEDAD, aceptan que al momento de terminación del contrato por cualquier causa legal o convencional y en el evento en que LA SOCIEDAD no hubiere amortizado las inversiones autorizadas y auditadas, EL GOBIERNO asumirá la responsabilidad sobre su saldo a LA SOCIEDAD, previa verificación del hecho, el cual se consignará en el acta de liquidación del contrato.

SEPTIMO: EL GOBIERNO y LA SOCIEDAD acuerdan la necesidad de modificar la metodología y liquidación de la contraprestación que actualmente paga LA SOCIEDAD, modificación que implicará que la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla pagará un cánon variable a partir del primer año de vigencia del nuevo plazo; esto es, a partir del 13 de diciembre de 2013, así:

La contraprestación por playa y bajamar y por infraestructura en total será la sumatoria de:

- El 17.5% de los Ingresos Brutos Proyectados (IBP).
- El 27.5% de los Ingresos Brutos Marginales (IBM).

Se entiende por.

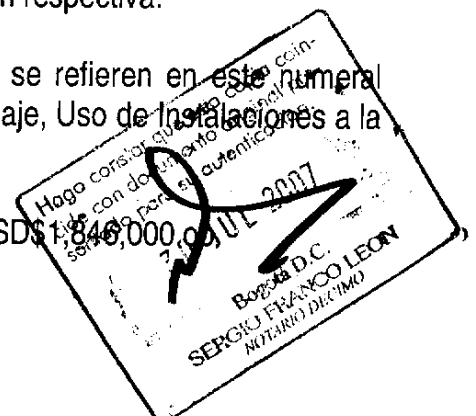
Ingresos Brutos Básicos Proyectados (IBP): Son aquellos ingresos presentados en el modelo financiero concertado con la Nación para cada año de liquidación de la contraprestación y que formará parte integral del contrato a suscribir.

Ingresos Brutos Reales (IBR): Son aquellos ingresos registrados en la contabilidad de LA SOCIEDAD y debidamente auditados para los conceptos señalados posteriormente.

Ingresos Brutos Marginales (IBM): Son aquellos Ingresos Brutos Reales IBR que excedan los Ingresos Brutos Proyectados IBP para el año de liquidación respectiva.

Para todos los efectos, se entiende que los ingresos a que se refieren en este numeral corresponden a aquellos percibidos exclusivamente por: Muellaje, Uso de Instalaciones a la carga, Uso de Instalaciones al Operador, Almacenamiento.

La contraprestación monetaria no será inferior a la suma de USDS 1.846.000,00.





Libertad y Orden

A partir del 13 de diciembre de 2013, la nueva Contraprestación será pagada por anualidades calendario vencidas, dentro de los diez (10) primeros días del mes de abril del año siguiente. La contraprestación se pagará en pesos colombianos utilizando para los propósitos de liquidación la tasa de cambio vigente del último día del mes de marzo del año respectivo.

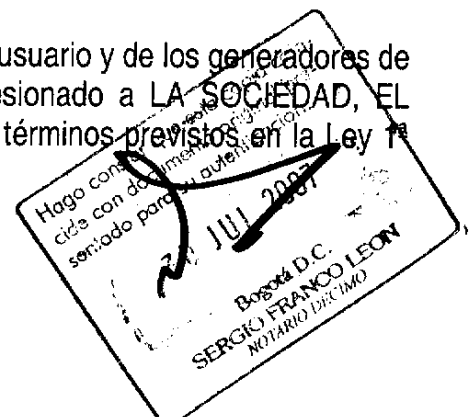
Para los fines de regulación, el Ministerio de Transporte, previamente a la suscripción de la modificación contractual, propondrá la anterior fórmula al CONPES a fin de que se adopte como fórmula de contraprestación en complemento de lo dispuesto por el CONPES 3342-Plan de Expansión Portuaria el cual será acogido por decreto. Para efectos de determinar la porción que corresponderá a playa y bajamar se tendrá en cuenta el interés del Ministerio de Transporte en que los municipios participen en la misma proporción que la Nación en el incremento de la contraprestación.

PARÁGRAFO PRIMERO: Si como consecuencia de la reducción de la tarifa frente a aquellas utilizadas para la determinación de los Ingresos Brutos Proyectados (IBP), los Ingresos Brutos Reales (IBR) resultaren inferiores a los Ingresos Brutos Proyectados (IBP), el valor de la contraprestación a pagar será el 17.5% de los Ingresos Brutos Reales (IBR).

OCTAVO: LA SOCIEDAD entiende que deberá acogerse a un CODIGO DE BUEN GOBIERNO el cual comprenderá entre otros aspectos:

- 8.1 Universalidad del servicio público, entendiéndose como tal el trato a los usuarios y generadores de carga.
- 8.2 La forma en que ha de garantizar la transparencia, fluidez e integridad de la información.
- 8.3 La identificación de los grupos de interés, la responsabilidad social y los mecanismos de resolución de conflictos de interés y controversias, entre otros.

NOVENO: En razón de la preservación de los derechos del usuario y de los generadores de carga y para proteger el servicio público portuario concesionado a LA SOCIEDAD, EL GOBIERNO tendrá el control del valor de las tarifas en los términos previstos en la Ley 1 de 1991.





DECIMO: EL GOBIERNO y LA SOCIEDAD entienden y aceptan la necesidad de promover y fomentar el estricto y exacto cumplimiento de las obligaciones laborales y parafiscales de parte de quienes tengan la vinculación personal para labores directas e indirectas de la actividad portuaria, motivo por el cual LA SOCIEDAD contribuirá con la vigilancia de dicha contratación e informará en forma oportuna a la Superintendencia de Puertos y Transporte con el fin de que se puedan adoptar los correctivos que eviten la vulneración de los derechos de los trabajadores portuarios.

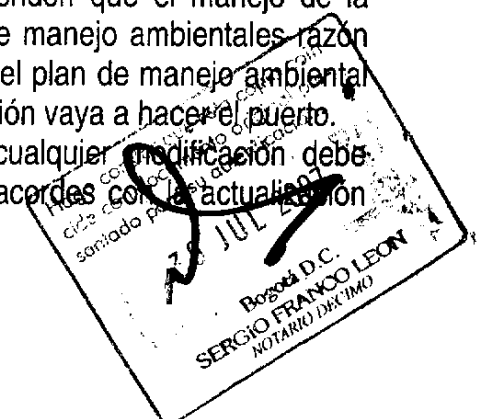
DECIMO PRIMERO: EL GOBIERNO y LA SOCIEDAD acuerdan que la ejecución del Contrato tendrá las siguientes interventorías externas y expertas en la materia contratada por la entidad administradora del contrato por cuenta del concesionario, así:

- 11.1 Auditoría de Ingresos.
- 11.2 Interventoría Operativa.
- 11.3 Interventoría de Obra e Inversiones

DECIMO SEGUNDO: CLÁUSULA PENAL – SANCIONES y CLÁUSULAS EXHORBITANTES y otras previsiones.- EL GOBIERNO y LA SOCIEDAD acuerdan la conveniencia de incluir en el Otrosí que se suscriba al Contrato de Concesión las siguientes cláusulas:

- ❖ Una cláusula penal.
- ❖ Régimen sancionatorio en caso de incumplimiento de los índices operacionales.
- ❖ Cláusulas exorbitantes de caducidad, terminación unilateral, interpretación unilateral
- ❖ La medida especial consagrada por la Ley 1ª de 1991 de Intervención del Puerto.

DECIMO TERCERO: EL GOBIERNO y LA SOCIEDAD entienden que el manejo de la actividad del puerto debe sujetarse a las políticas y planes de manejo ambientales razón por la cual la sociedad portuaria deberá actualizar y modificar el plan de manejo ambiental de conformidad con los cambios que en función de la modificación vaya a hacer el puerto. Además de lo anterior la sociedad entiende que frente a cualquier modificación debe implementar tecnologías y prácticas ambientales sostenibles acordes con la actualización del plan de manejo requerido.





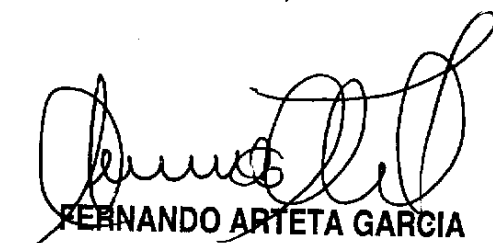
DECIMO CUARTO: EL GOBIERNO y LA SOCIEDAD, entienden que este acuerdo, no introduce ninguna modificación al Contrato de Concesión que LA NACION tiene suscrito con LA SOCIEDAD, hasta que se agoten los trámites establecidos por las normas vigentes para la suscripción de la modificación contractual. El mismo no implica la adopción de ninguna decisión anticipada del GOBIERNO y a las intervenciones de terceros que resulten de la aplicación del Decreto 1370 de 2007, ni limita la posibilidad de modificar en tal proceso lo aquí acordado, si hubiere razones fundadas que la justifiquen.

DECIMO QUINTO: EL GOBIERNO y LA SOCIEDAD, aceptan que las modificaciones pactadas rigen a partir de la suscripción del OTROSI al Contrato de Concesión No. 008 de 1993, y de la aprobación de la modificación de las Garantías, con excepción de la nueva metodología de la contraprestación que regirá, para el primer año de la vigencia del nuevo plazo.

Para constancia se suscribe en Bogotá, D.C., a los 26 del mes de Julio de dos mil siete (2007).


ANDRES URIEL GALLEGO HENAO
Ministro de Transporte


HORACIO ARROYAVE SOTO
Director Ejecutivo Cormagdalena


FERNANDO ARTETA GARCIA
Presidente Sociedad Portuaria
Regional de Barranquilla S.A.

