

CONTRATO CIVIL DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS

INFORME DE GESTIÓN N° 04

Asignación Presupuestaria CO ERO 06*7 COD GASTO 73

CONTRATANTE: O. N. F. ANDINA
PROFESIONAL: CATALINA BETANCUR S.
SUPERVISOR: JORGE ECHEVERRI
BENEFICIARIO: CORMAGDALENA
PERIODO: 01 AL 31 DE MAYO DE 2007

Informe de gestión correspondiente al contrato referenciado, en el cual se destacan y relacionan las actividades desarrolladas en el periodo indicado, en relación con los servicios profesionales acordados.

CATALINA BETANCUR S.

Profesional - Contratista

c.c. 32.244.911

JORGE ECHEVERRI

Supervisor - Cormagdalena

Carrera 16 N° 96-64 Piso 7
Mezanine

Bogotá D.C.

CONCESIONES Y REGULACIONES PORTUARIAS EN LOS PAÍSES LATINOAMERICANOS



11. COSTA RICA

Costa Rica cuenta con costas y puertos tanto en el Caribe como en el Pacífico, donde más del 80% de la mercancía que entra y sale de este país es por vía marítima.

El país cuenta con los siguientes puertos: Puerto Limón y Moín en la costa del Caribe y Caldera, Puntarenas, Terminal de Fertica, Punta Morales, Golfito y Quepos en la del Pacífico.

El país sufrió una crisis portuaria pues debido al crecimiento económico en los años 90, los puertos como Limón que cubría la mayoría de la demanda, no daba abasto y los demás puertos carecían de capacidad para movilizar la mercancía y cubrir la demanda existente en la época, además eran foco de frecuentes huelgas y protestas.



Por esta situación el gobierno decidió iniciar un proceso de modernización por medio de un acuerdo con las organizaciones laborales de los puertos del Pacífico, lo cual permitió la convocatoria a licitación de varias terminales en Punta Arenas y Caldera. En cuanto a los puertos del Atlántico (Moín y Limón), que se rigen por la normativa especial de la Junta de Administración para el Desarrollo Económico de la Vertiente del Atlántico (JAPDEVA), eran poco favorables las reformas requeridas.

Como resultado del proceso de modernización, las autoridades correspondientes del Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP), determinaron efectuar la concesión de los servicios ofrecidos por dicho Instituto a una firma extranjera, por un plazo máximo de veinte años y un mínimo de diez años, prorrogable por períodos de cinco años cada uno.

La concesión de nuevas líneas se hizo por medio de licitación pública, y se adjudicó a las personas o empresas que ofrecieron mayores garantías de seguridad y servicio, y se dio preferencia, en igualdad de condiciones, a las que estuvieran organizadas y hubieran prestado servicios de esa naturaleza.

Al final, Puerto de Caldera, se dio en conseción de obra por 20 años desde el 12 de agosto del 2006. La concesión, le pertenece al Consorcio llamado Sociedad Portuaria de Caldera. Con una inversión de USD \$50 millones inicio la concesión de la Sociedad Portuaria de Caldera en Costa Rica, donde la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. de Colombia, es accionista mayoritaria en compañía de la empresa Brisas del Pacifico, también colombiana y las empresas costarricenses Logística de Granos y Comercializadora RyS.

Puerto Limón en Costa Rica, como se había dicho está en manos de la Autoridad Portuaria que de hecho es una agencia de desarrollo regional, con nombre "JAPDEVA", la cual asume funciones como la operación y el financiamiento de colegios, la construcción y manutención de carreteras, entre otras. Este puerto tiene concesiones tipo tool y service.

Sistema portuario:

El Sistema Portuario de Costa Rica cuenta con seis puertos: Limón y Moín en el Litoral Atlántico y Caldera, Punta Morales, Terminal de Fertica, Puntarenas, Quepos y Golfito en el Litoral Pacífico.

Puerto de Caldera: El Puerto de Caldera está ubicado en el litoral Pacífico, y se encuentra aproximadamente a 100 kilómetros por tierra de la Ciudad Capital.

Se ubica específicamente en la parte Sureste de la Bahía de Caldera, y al lado este del Golfo de Nicoya, localización que le permite amplia protección del fuerte viento y oleaje.

Caldera ha sido el principal Puerto para el comercio internacional de la Costa Pacífica.

Su tráfico principal es de importación de granos, vehículos y carga en general. En los últimos años se ha incrementado notablemente el arribo de barcos de contenedores, graneleros, cruceros y atuneros.

Actualmente se encuentra en concesión por 20 años, perteneciendo así al Consorcio llamado Sociedad Portuaria de Caldera.

Puerto de Puntarenas: El embarcadero originalmente fue construido para la exportación de café y servicios ferrocarrileros en el año 1910. Actualmente el Puerto de Puntarenas se encuentra atendiendo el atraque de buques cruceros. La temporada de cruceros en la Costa Pacífica se concentra en los meses de noviembre y abril cuando, precisamente, las condiciones marítimas son óptimas.

Dado el auge presentado es este puerto, se ha estimado necesario aumentar la eficiencia en el servicio y ampliación del mismo, con el fin de evitar las demoras en espera para ser atendidas y recibir un mayor número de naves, sin embargo por las limitaciones presupuestarias para hacerle frente a las inversiones necesarias, se evaluó la alternativa de darle oportunidad al capital privado para participar en dicha modernización, bajo la modalidad de Concesión. Para tal efecto en octubre de 1998 el entonces Presidente Miguel Angel Rodríguez emanó las directrices para la puesta en marcha de la modernización.

En el año 2002 se publicaron las licitaciones de las Terminales Atunera, Carga General, Cruceros, Granelera y la de Remolcadores, para las cuales se presentaron oferentes únicamente en la Terminal de Carga General, Granelera y la de Servicios de Remolcadores, adjudicándose las tres. No obstante la Terminal de Carga General y la de Servicios de Remolcadores se encuentra apelada. Puerto de Punta Morales: El Puerto de Punta Morales fue construido por la Liga Industrial de la Caña de Azúcar (Laica) en el año 1973 para la exportación de azúcar. El Puerto consta de un atracadero de duques de alba, con una profundidad de 12 a 14 metros, con un sistema de faja transportadora desde una bodega en gran escala. Todas las facilidades son para uso exclusivo de la exportación de azúcar, aunque recientemente se ha utilizado para la descarga y carga de alcohol.

Puerto Quepos: Este Puerto tiene 150 metros de largo con una profundidad que va desde 5 metros hasta 13 metros. El Puerto se utiliza, para el atraque de barcos pequeños. Tiene oficinas de Aduana y Migración. Además, sirve principalmente para el atraque de embarcaciones comerciales, de turismo y de pesca artesanal.

Muelle de Golfito: Fue construido por la Compañía Bananera de Costa Rica en 1941, para poder llevar a cabo la exportación de banano. Posteriormente pasó a ser propiedad del Estado, a inicios de la década de los ochenta, la Compañía abandonó las plantaciones de banano, por lo que se suspendieron las actividades portuarias. La propiedad del Puerto se le dio al MOPT en 1985, actualmente el Puerto sirve para la exportación de aceite de palma, de algunos productos agropecuarios, para la explotación pesquera artesanal, turismo y alguna actividad comercial.

Puerto de Limón: El Puerto original de Limón fue construido por la Compañía de Ferrocarriles "KEITH" en el año 1904 para la exportación de bananos. Este puerto fue ampliado y mejorado hasta 1968 cuando pasó a ser propiedad del Gobierno Central (MOPT).

El Puerto está ubicado junto a la Ciudad de Limón, en la Costa Atlántica, a 160 kilómetros por tierra de la Capital. El Puerto de Limón es parte de lo que se conoce como el "Complejo Portuario Limón-Moín", el cual se compone de dos puertos diferentes separados entre sí por seis kilómetros.

En los últimos años, el Puerto ha experimentado un incremento muy rápido de carga general, es todavía hoy en día el más grande de Costa Rica. Así mismo, se utiliza para el arribo cruceros.

El principal muelle del Puerto de Limón es el conocido como el "Proyecto Alemán". Tiene 420 metros de atracadero para atender 2 barcos con profundidades de 9 y 10 metros. La principal función de este muelle es como terminal de contenedores y uno de sus atracaderos se usa para el servicio de Ro-Ro.

Cuenta con un patio para almacenar 560 contenedores, y el Muelle Nacional, Muelle Setenta y Muelle Metálico.

Las principales cargas están constituidas por petróleo, fertilizantes y carga general de importaciones y bananos, café y otros productos agrícolas en exportaciones.

Puerto de Moín: Está ubicado a 6 kilómetros al Noreste de Puerto Limón, a una distancia de aproximadamente a 160 kilómetros por tierra de San José.

El Puerto de Moín fue construido originalmente por Recope, para la descarga de petróleo importado de Venezuela.

El Puerto tiene tres atracaderos, dos de ellos multipropósitos de 12 metros para la exportación de bananos y una terminal petrolera de 14 metros, para importar petróleo; que funciona también como terminal para banano y está equipado con un sistema de faja transportadora para la descarga de fertilizantes.

Las instalaciones portuarias tanto de Limón como de Moín, son manejadas por Japdeva.

Entes:

JAPDEVA: La Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo de la Vertiente Atlántica es un ente autónomo del Estado, con carácter de empresa de utilidad pública, asume las prerrogativas y funciones de Autoridad portuaria; y se le encarga construir, administrar, conservar y operar el puerto actual de Limón-Moín, así como otros puertos marítimos y fluviales de la Vertiente Atlántica (Caribe) de Costa Rica, en forma rápida y eficiente.

JAPDEVA fue creada por las leyes número 3091 del 18 de febrero de 1963 y número 5337 del 27 de agosto de 1973.

INCOP: El Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico es una empresa de servicio público creada mediante ley No.1721 del 28 de Diciembre de 1953 y reformada por ley 4964 de marzo de 1972, año que se le dio carácter de prerrogativa y funciones de autoridad portuaria del litoral del pacífico y con base en las disposiciones contenidas en esta ley.

Su función principal es fortalecer la economía del país asumiendo el rol de Autoridad Portuaria y suministrando servicios eficientes.

El INCOP, es una institución de servicios portuarios con autonomía administrativa, personería jurídica y patrimonios propios.

MOPT: El Ministerio de Obras Públicas y Transportes, es el órgano superior de gobierno responsable del sector transporte y de los puertos en Costa Rica. Fue creado por la Ley número 4786 del 5 de julio de 1971 y sus reformas. Como órgano rector del sector le corresponde regular y controlar el transporte marítimo internacional, el transporte de cabotaje y por vías de navegación interior, para lo cual a través, del Decreto Ejecutivo 1147- T, de febrero de 1980, se creó la **Dirección General de Transporte Marítimo** como ente técnico del **MOPT**, teniendo en relación con los puertos las siguientes atribuciones: planificar, construir, mejorar y mantener los puertos de altura y de cabotaje, las vías y terminales de navegación interior, los sistemas de transbordadores y similares.

Otros entes importantes en el tema en Costa Rica son: El Instituto Internacional del Océano y la Comisión Interinstitucional de Marinas y Atracaderos Turísticos (CIMAT) dependiente del Instituto Costarricense de Turismo (ICT).

Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (cocatram): Es un organismo que forma parte del sistema de la integración centroamericana (sica), de carácter permanente, cuya función es la de promover el desarrollo del subsector marítimo y portuario de centroamérica, con la finalidad de fortalecer, facilitar e impulsar el comercio exterior de la región. Son miembros de la comisión: Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica y Panamá.

Regulación:

- Ley N° 7744, Concesión y Operación de Marinas Turísticas, de 19 de diciembre de 1997.
- Ley N.º 8461, Ley reguladora de la actividad portuaria de la costa del Pacífico.
- Ley No. 2220 del 20/06/1958: Ley de Servicio de Cabotaje de la República.
- Decreto No. 66 del 04/11/1960: Reglamento de la Ley de Servicio de Cabotaje de la República.

12. NICARAGUA



En 1980, se crea en Nicaragua la *Empresa Nacional de Puertos (ENAP)*, conforme al Decreto número 405, como ente descentralizado, con autonomía administrativa, personalidad jurídica y patrimonio propio, adscrita al entonces Ministerio de Transporte. El 11 de febrero de 1999, se publicó en La Gaceta No 29, el Decreto 12 - 99, Reforma al Decreto No 35 - 95 "Creación de Empresa Portuaria Nacional". A partir de la Vigencia de este Decreto, la **Empresa Portuaria Nacional** administra todos los puertos de Nicaragua.

En 1997, con la instalación del primer gobierno liberal en dos décadas, se inició la primera transformación de los puertos, al crear empresas de estiba privadas, desligando a la empresa portuaria de tal actividad, permitiéndole concentrarse en su función de mejoramiento de puertos, administración y operación.

La reforma portuaria en este país, se ha ido aplicando bajo un sistema sectorizado de concesiones; el cual ha tenido diferentes alcances en cada uno de los puertos: En Puerto Corinto se han entregado en concesión a las organizaciones de trabajadores, las operaciones portuarias de manejo de cargas y a las empresas privadas las operaciones de las básculas. En Puerto Sandino, los servicios de estibas y manejos de cargas se han entregado en concesión a los trabajadores y el sector privado ha recibido en concesión los servicios de mantenimiento. El Puerto San Juan del Sur se ha aplicado el mismo modelo que en Puerto Sandino. En Puerto Cabezas, se ha entregado en concesión al sector privado por 25 años, los espacios destinados al desarrollo de la nueva infraestructura del puerto. Finalmente, en Puerto Bluff se ha entregado al sector privado la concesión del muelle flotante para las cargas líquidas a granel.

Con el gobierno actual, después de décadas de abandono de las actividades de mantenimiento del puerto, la empresa portuaria nacional, invirtió en el reacondicionamiento de la infraestructura para recuperar la capacidad original de operación de los puertos del país, una vez se concluyó la etapa de recuperación, la inversión se enfocó en el mejoramiento de las instalaciones portuarias a nivel nacional para facilitar las actividades del sector turístico y comercial, aumentando su atractivo para el tránsito de mercancías y personas. El crecimiento del volumen de carga ha sido moderado pero constante.

Sistema portuario:

El Sistema Portuario de Nicaragua cuenta con seis puertos, tres en la costa del Caribe que son: El Bluff, El Rama y Puerto Cabezas y tres en el Pacífico que son: Puerto Corinto, Puerto Sandino y San Juan del Sur. Todos los puertos de Nicaragua son operados por la Empresa Portuaria Nacional (EPN).

Puerto de Corinto: Es el principal Puerto de Nicaragua, ya que por el se moviliza la mayor parte de la carga, tanto para Exportación como Importación. Se encuentra ubicado en la Costa del Pacífico del País, en el Departamento de Chinandega, en la desembocadura del estero El Realejo. Este Puerto cuenta con la mayor ventaja geográfica como punto apropiado para la realización del transbordo de Mercadería marítima del área, pues cuenta con una protección natural excelente por las Islas Aserradores, El Cardón y la Península de Castañones. El acceso por tierra es por medio de una carretera asfaltada de todo tiempo está situado a 160 kilómetros de Managua.

La capacidad del atraque de este puerto es de 2 naves máximo cada una de 10,000 toneladas. El puerto cuenta además con una Bodega de 2,500 M² para bananos. Dos Bodegas de 5,930 M² cada una. Una Bodega refrigerada con una capacidad de 2.4 millones de libras. Un área de 80,000 M² para almacenamiento al aire libre. 75,000 M² de bodega de propiedad privada.

Puerto Sandino: se encuentra ubicado en la Costa del Pacífico de Nicaragua, en la Bahía formada la Isla El Venado y por la ribera del río Tamarindo en el Departamento de León y está unido a la capital por una carretera totalmente asfaltada, a solo 70 kilómetros de la misma.

Este Puerto fue fundado en el año 1955. Debido a sus propias características su funcionamiento es de doble manejo, no obstante esto no ha sido ninguna limitante para brindar seguridad y eficiencia tanto a la Carga como a las Naves.

Las facilidades de Almacenamiento están constituidas por siete (7) almacenes de tránsito de estructura metálica y paredes de zinc, además cuenta con un área para almacenaje de carga al descubierto de 26,344 M². El puerto tiene un Sistema de Bandas Transportadoras de 720m de Longitud, con una capacidad de 200 TN/Hora y dos Tolvas de 50 m³ de capacidad c/u para el manejo de fertilizantes a granel.

La capacidad de atraque del puerto es de 4 Lanchones de 350 Toneladas cada una.

Puerto San Juan del Sur: se encuentra ubicado en la bahía del mismo nombre, en la costa del Pacífico al extremo Sur de nuestro país, a 140 Kilómetros de la Ciudad de Managua y a 35 Kilómetros de la Ciudad de Rivas.

El acceso acuático de los barcos internacionales es guiado por el faro de recalada, el que se localiza en el extremo Sur del puerto, sobre una elevación de 30m de altura y de luz blanca con un destello cada 6 segundos, con un alcance de 16 millas. Es un faro alimentado por paneles de energía solar, lo que garantiza la ubicación del Puerto en todo tiempo. La enfilación de entrada esta formada por dos faros luz roja, cuyo alcance es de 6 millas.

Los barcos de comercio internacional atracan a unos 400 metros del muelle, en donde la profundidad promedio es de 33 pies referida al Nivel Medio del Mar (N.M.M). El sistema de carga y descarga se realiza por medio de barcazas jaladas por remolcador propiedad de la Administración Portuaria, las que efectúan un doble manejo ya que realizan la operación de trasladar mercadería del buque al muelle o viceversa. En la actualidad este puerto se dedica básicamente a la atención de pequeñas embarcaciones pesqueras y a la atención de barcos cruceros con turistas, provenientes de todas partes del mundo.

El puerto cuenta con un muelle marginal de concreto que tiene una longitud aproximada de 70 metros, con profundidades promedio en marea alta de 4.25 m y una marea baja 2.49m. Además cuenta con un fondeadero de espera situado sobre la enfilación, a una distancia de 0.6 millas del faro, con profundidades de 24 a 26 m. El fondeadero de operaciones se encuentra a 400 m del muelle sobre la enfilación de entrada con una profundidad de 12 m. El fondo es apropiado para un buen anclaje, lo que permite un fondeo seguro.

Existen en el puerto dos bodegas ubicadas dentro del recinto portuario para el almacenaje de carga. Para el almacenamiento a cielo abierto cuentan con un patio de fácil acceso al movimiento de carga, cuya área es de 10,000 M².

Puerto El Rama: El Puerto El Rama es un puerto fluvial ubicado a 292 kilómetros de la Ciudad de Managua y a 1 kilómetro de Ciudad Rama.

El puerto está capacitado para atender Buques del tipo Cargueros, Buques Portacontenedores y Buques Roll-On Roll Of. Al mismo tiempo atiende embarcaciones para el cargue de mercancías de Cabotaje Nacional con destino a los diferentes puntos de la Costa Atlántica.

Puerto Cabezas: El muelle de Puerto Cabezas, se localiza en la ciudad del mismo nombre en la Región Autónoma del Atlántico Norte. Es un espigón de madera, cuya longitud total es de 687 metros, el cual esta dividido en dos secciones o zona de muelle, una primera que comprende el puente de acceso con una longitud de

576 metros de longitud y 7 metros de ancho y una segunda zona que es la plataforma de atraque y de área de operaciones (cabezal del muelle) con una longitud de 111 metros y 20 metros de ancho, siendo esta la zona de atraque para barcos internacionales ya que la profundidad promedio en este sector es de 20 pies.

El puerto cuenta con una Bodega de estructura metálica con elementos prefabricados, con una área de 1,632 metros cuadrados.

Puerto El Bluff: Está ubicado en el municipio de Bluefields, Departamento de Zelaya. Tiene un muelle de aproximadamente 180 metros de largo con una profundidad de 4.3 metros. Tiene una bodega de 2.070 M².

Entes:

Empresa Portuaria Nacional (EPN): es un ente de derecho público descentralizado, con carácter autónomo, del dominio comercial del Estado, con personalidad jurídica, patrimonio propio y capacidad plena para ejercer derechos y contraer obligaciones.

Su objetivo principal es la explotación de las instalaciones de los puertos marítimos, fluviales y lacustre propiedad de la E.P.N.; también la custodia, manejo, almacenamiento de la carga de cabotaje, exportación, importación y en tránsito, así como cualquier tipo de servicios portuario requerido para el embarque y desembarque de personas.

Dirección General de Transporte Acuático Nacional: Órgano rector, ejecutor y fiscalizador de la Política Acuática y Naviera Nacional siendo conducto único del Ministerio de Transporte, al cual se encuentra adscrito, para impartir sus directrices nacionales en todas las áreas y actividades vinculadas a lo acuático y naviero.

Ministerio de Transporte e Infraestructura: facilitador, formador y regulador de los servicios del transporte público y del desarrollo y conservación de la infraestructura vial del país.

Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (cocatram): Es un organismo que forma parte del sistema de la integración centroamericana (sica), de carácter permanente, cuya función es la de promover el desarrollo del subsector marítimo y portuario de centroamérica, con la finalidad de fortalecer, facilitar e impulsar el comercio exterior de la región. Son miembros de la comisión: Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica y Panamá.

Regulación:

- Gaceta No 29, el Decreto 12 - 99, Reforma al Decreto No 35 – 95, del 11 de febrero de 1999: Creación de Empresa Portuaria Nacional.
- Decreto N° 378 (3 de Junio de 1988) Decreto Ley N° 1-90 (25 de Abril de 1990): creación del Ministerio de Transporte e Infraestructura.
- Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, MARPOL.
- Convenio Internacional sobre líneas de carga 1966.
- Convenio sobre el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes, COLREG.

13. HONDURAS

A finales de la década de los 90 se desarrolló un proyecto de Ley General de Puertos, en el cual se estableció como ente regulador al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, y a su vez se identificó como ente Fiscalizador a la Dirección General de Marina Mercante a quién le otorgó las facultades de Autoridad Portuaria Nacional.

En cuanto a la administración de la infraestructura portuaria de Honduras, se reconoció la aplicación del principio de la subsidiaridad del Estado y la preferencia para que las inversiones sean efectuadas por el sector privado.



Se reconoció la facultad de administradora a la Empresa Nacional Portuaria, y se permitió además de la concesión, otorgar al sector privado dicha infraestructura en arrendamiento, permitiéndose constituir con él sociedades mixtas.

Se estableció que las concesiones se otorgan por la Secretaría de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI), quién con el apoyo técnico de la Autoridad Portuaria Nacional, define la forma, el modelo, las bases de licitación, el contrato de concesión y su forma de promoción. Además se aclaró que toda concesión portuaria deberá ser otorgada por medio de una licitación internacional.

En cuanto a los plazos de la concesión se estipuló que ellas se otorgaran por un plazo de hasta 25 años, pudiendo existir una sola prórroga hasta por igual período, bajo las condiciones que se establezcan en las Bases y el Contrato respectivo.

Honduras cuenta con 4 puertos en el Atlántico y uno en el Pacífico bajo la jurisdicción de la Empresa Nacional Portuaria. Puerto Cortés es el puerto principal, manejando más de 70% del total de volumen de carga de Honduras. Además, la ENP maneja el sistema de zonas francas en ese puerto, en Amalapa, Tela, Choloma, Omoa, la Ceiba, Municipio del Distrito Central en Tegucigalpa, Choluteca, Danlí, Juticalpa, Santa Rosa de Copán, Santa Bárbara y ciudad el Progreso, Yoro.

La mayor parte de los estudios y esfuerzos de modernización han ido dirigidos hacia Puerto Cortés, determinándose la urgencia de realizar obras que incluyen: pavimentación de caminos internos y patio de contenedores, cambios logísticos en la manipulación de contenedores, establecimiento de un sistema de turnos, clasificación de las bodegas por cargas. Además se requieren obras a mediano

plazo que incrementen la capacidad de manejo de carga unitarizada, convencional y seca a granel. No obstante, el puerto tiene problemas estructurales provocados por la falta de espacio para expandirse.

Sistema portuario:

El Sistema Portuario de Honduras cuenta con seis puertos comerciales: Puerto Cortés, Tela, Ceiba y Castilla en la costa atlántica. San Lorenzo y Roatan de la costa del pacífico.

Puerto Cortes: Ubicado en el Océano Atlántico, es el principal puerto del país y es el de mayor tráfico entre los puertos hondureños y centroamericanos.

Cuenta con seis muelles con una longitud total de 1,157.03 m. de atracaderos. Zonas de almacenamiento cerradas y abiertas para todo tipo de mercaderías, las primeras consisten en dos bodegas que cubren una superficie de 18,000 metros cuadrados. Las áreas abiertas o zonas de almacenamiento al aire libre alcanzan un total de 296,000 metros cuadrados de los cuales 106,000 metros cuadrados son considerados de reserva.

Se dispone también de un taller de reparación y mantenimiento exclusivo para atender al equipo de la Terminal, cuatro carriles de vías férreas y 40 enchufes de tipo Standard de 440 voltios 60 ciclos para servicio de los contenedores y furgones que manejan carga refrigerada.

El canal de acceso al puerto es de 1,200 metros de longitud y de 400 metros de ancho, siendo su profundidad promedio de estos lugares de 12 metros.

Este puerto tiene una concesión tipo service o tool en la cual la titularidad es estatal y se da en concesión algunos servicios como la utilización de los equipos y de las instalaciones públicas.

Puerto Ceiba: La Ceiba es la tercera ciudad en importancia en honduras. Esta bella ciudad puerto es la sede de las oficinas de la Standard Fruit Company de Honduras, productora de frutas de exportación.

El puerto cuenta con un muelle de cabotaje que tiene 2 rompe olas con faros intermitentes en sus extremos.

El canal de acceso es de 600 m. De longitud, 100 m. De ancho, con una profundidad de 6 metros.

Tiene un area de bodegaje de 470 metros cuadrados aproximadamente y un atracadero de 206 metros de longitud.

Puerto de Castilla: Es el segundo puerto en importancia en la costa Atlántica de Honduras. Fue puesto en servicio en 1984. Los principales productos manejados son bananos y otras frutas de exportación. Los productos de importación son principalmente fertilizantes y maquinaria.

Se encuentra localizado en el litoral Atlántico de Honduras, en la Bahía de Trujillo y a 3.5 kilómetros de la Punta Castilla, en una ensenada de aguas profundas. El puerto está enlazado a la red vial por carretera pavimentada, no así a la red ferroviaria. Se encuentra a 560 kilómetros de Tegucigalpa y a 439 kilómetros de Puerto Cortés.

Puerto Castilla cuenta con una dársena de maniobras de 1,000 metros de diámetro. Un área de Fondeo de 500,000 metros cuadrados y está situado en una bahía natural tres veces más larga que la de Puerto Cortés.

El puerto cuenta con un muelle marginal de concreto de 150 metros de largo por 38 metros de ancho y una profundidad de 9 a 10 metros. Es un terminal multipropósito.

Puerto Castilla tiene dos bodegas cubiertas con 3,000 metros cuadrados cada una, lo que hace un total de 6,000 metros cuadrados de área cubierta. Adicionalmente cuenta con patios para almacenaje de carga general de 68,000 metros cuadrados.

El puerto es administrado por la Empresa Nacional de Puertos, Cuenta con un Superintendente de Puerto y el personal permanente del puerto es de 52 personas.

El servicio de estiba en el puerto es privado, y el principal producto es el banano, por lo que es manejado por la Standard Fruit Company.

Las tarifas de cobros en Puerto Castilla son las mismas que se aplican en Puerto Cortes por ser ambos puertos administrados por la Empresa Nacional Portuaria de Honduras.

Puerto San Lorenzo: El Puerto San Lorenzo es el puerto principal en el Pacífico de Honduras, su construcción finalizó en 1980 y por su ubicación estratégica representa un polo de desarrollo importante para la región.

Se encuentra localizado en el litoral pacífico, en el Gofo de Fonseca, en la Bahía Boca de Henecán. Se encuentra a una distancia de 122 kilómetros de Tegucigalpa

y a 90 kilómetros de Cutuco en El Salvador. Está enlazado con la red vial pavimentada del país y no posee conexión con la red ferroviaria.

San Lorenzo es un puerto con protección natural, ubicado en la Boca San Lorenzo, en el Golfo de Fonseca, al que llegan por un canal de acceso de aproximadamente dos kilómetros de largo. Tiene una dársena de maniobras de 250 metros de diámetro, y un área de fondeo de 337,500 metros cuadrados.

El puerto cuenta con un muelle de penetración en forma de "T" con una longitud de 300 metros, ancho desde 25 a 40 metros y profundidad de 9,2 metros, dispone de 2 atracaderos. El puente de acceso es de 160 metros de largo y 15 metros de ancho. Es un puerto multipropósito. Además cuenta con tres bodegas con 8,700 metros cuadrados, patios de almacenaje para carga general de 39,000 metros cuadrados.

San Lorenzo es administrado por la Empresa Nacional Portuaria. Opera bajo la responsabilidad de un Superintendente y el personal fijo del puerto es de 82 personas.

Los servicios de estiba son proporcionados por empresas privadas como los demás puertos de Honduras.

Por ser el Puerto administrado por la Empresa Nacional Portuaria de Honduras sus tarifas son fijadas en forma igual que el resto de puertos jurisdicción de la ENP.

Puerto de Roatan: Está ubicado en la isla de Roatan, en el mar Caribe. Consiste en un muelle de espigón de 90 metros de largo y 9 metros de profundidad, es una terminal relativamente nueva, cuenta con un atracadero para el servicio de cabotaje y buques turistas.

Entes:

Empresa Nacional Portuaria: Es una Institución descentralizada creada mediante decreto No.40 del 14 de Octubre de 1965 emitido por el soberano Congreso Nacional y tiene jurisdicción en todos los puertos marítimos del país y tiene como objetivo el desarrollo económico del mismo, proporcionando servicios e instalaciones adecuadas y eficientes en los puertos marítimos.

Dirección General de la Marina Mercante: La Dirección de la Marina Mercante es una Institución, que asegura la prestación de servicios marítimos de calidad, a nivel nacional e internacional, implementando un modelo profesional y moderno de administración.

Secretaría de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI): es un organismo descentralizado del Gobierno de Honduras que cumple con los roles de rector, normador, planificador, canalizador de inversiones y promotor de calidad en los sectores de obras públicas, transporte y vivienda, a efecto de lograr procesos sostenibles que sean prácticos, eficientes y eficaces para que contribuyan al desarrollo humano de los miembros de SOPTRAVI y a mejorar la competitividad del país.

Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (cocatram): Es un organismo que forma parte del sistema de la integración centroamericana (sica), de carácter permanente, cuya función es la de promover el desarrollo del subsector marítimo y portuario de centroamérica, con la finalidad de fortalecer, facilitar e impulsar el comercio exterior de la región. Son miembros de la comisión: Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica y Panamá.

Regulación:

- Ley orgánica de la Empresa Nacional Portuaria: Decreto número 40 emitido el 14/octubre/1965 en la gaceta no.18730 del 01/diciembre/1965.
- Reformas a la ley organica de la E.N.P: Decreto # 4, emitido el 29 de marzo 1966 en la gaceta # 18917.
- Decreto 981- 1980 de la junta militar de gobierno en consejo de ministros: reforma del artículo, 45 de la ley orgánica de la Empresa Nacional Portuaria, publicado en la gaceta no. 23173 de fecha 6 de agosto de 1980.
- Decreto 153-1999 del Congreso Nacional: reforma de los artículos 13 y 14 de la ley orgánica de la Empresa Nacional Portuaria, publicado en la gaceta no. 29019 del 11 de diciembre de 1999.
- Decreto legislativo nº 167-94: creación de la Dirección General de la Marina Mercante.

14. EL SALVADOR



El origen del desarrollo de la actual administración marítima en El Salvador es la creación en 1993 del Ministerio de Obras Públicas, Transporte y de Vivienda y Desarrollo Urbano, del Viceministerio de Transporte, de la Dirección General de Transporte Marítimo y el establecimiento de la Fuerza Naval como una rama permanente de la Fuerza Armada.

El Salvador inició el proceso de modernización del Estado a partir de 1995, y fue dirigido a tres áreas básicas: desregulación; desburocratización y descentralización; privatización. En el desarrollo de ese proceso a iniciativa del Presidente de la República se presentó a la Asamblea Legislativa el proyecto de la nueva Ley General Marítima Portuaria, reguladora del subsector marítimo y portuario, con lo cual se modificó el existente marco jurídico e institucional de la administración marítima.

La Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), es la responsable de la administración de los dos puertos comerciales del país que son: Acajutla y Cutuco, este último inhabilitado desde 1996, conforme su Ley Orgánica, emitida por medio del Decreto Legislativo 455 del 21 de Octubre de 1965, mientras que los puertos pesqueros están bajo la responsabilidad del Ministerio de Economía. El objetivo de CEPA conforme el Artículo 2 de dicha Ley, es la administración, explotación, dirección y ejecución de las operaciones portuarias en todas las instalaciones portuarias del país, no sujetas a régimen especial. Así mismo, CEPA responde de la gestión del manejo, almacenamiento y custodia de las mercancías de exportación e importación, y su nexos con el Poder Ejecutivo es el Ministerio de Obras Públicas, Transporte y de Vivienda y Desarrollo Urbano.

Sistema portuario:

El Sistema Portuario de El Salvador, debido a su posición geográfica, únicamente posee costas en el Pacífico, y actualmente solo dispone del Puerto de Acajutla.

Puerto de Acajutla: El Puerto de Acajutla es una estructura de espigón de acceso y tres muelles denominados A, B y C. A lo largo del espigón de acceso y del muelle B están instalados los equipos especializados para gráneles, cuenta con una unidad de carga y descarga y una banda transportadora para importación y exportación.

Adicionalmente dispone de un sistema de boyas utilizado par el atraque de buques tanque que abastecen las refinerías de ESSO, SHELL, con capacidad de atender buques de 12 metros de calado.

El puerto posee una extensión total de terrenos de 158 manzanas.

La capacidad para almacenaje esta compuesta por bodegas para almacenamiento de carga general, con un área techada de 26,300 metros cuadrados para almacenar hasta 113,900 toneladas métricas de productos varios; bodega para el almacenamiento de graneles sólidos para exportación, un área techada de 2,400 metros cuadrados con una capacidad de 12,000 toneladas métricas, la misma está equipada con un sistema de transportadores para el manejo de la carga; bodega para el almacenamiento de graneles sólidos de importación, un área techada de 2,500 metros cuadrados y una capacidad de 18,000 toneladas métricas, distribuidas en 6 bines de 1,000 TM cada uno y otros 6 de 2,000 TM cada uno. Dicha bodega está equipada con un sistema de bandas transportadoras.

El puerto tiene un patio de vehículos con un área de 39,800 metros cuadrados y una capacidad de almacenamiento de hasta de 2,000 vehículos y un patio de contenedores con un área de 48,000 metros cuadrados con una capacidad de 3,400 TEUS, estibados a tres niveles.

Entes:

Autoridad marítima portuaria: su misión es Regular, supervisar y desarrollar las actividades marítima, portuarias y del borde costero, para impulsar el desarrollo económico y social a través del fomento y la defensa de los intereses soberanos del país, aplicando la normativa correspondiente. Y su visión es Ser la institución del estado que mediante la aplicación de la ley y los reglamentos correspondientes, logre el desarrollo económico y social a través del crecimiento de las actividades marítimas y portuarias.

CEPA: Es una institución de Derecho Público, con carácter autónomo y personalidad jurídica, que tiene a su cargo todas las atribuciones que su ley le concede, la cual depende del Ministerio de Obras Públicas (MOP).

En la actualidad CEPA es responsable de administrar las operaciones del Puerto de Acajutla y de coordinar la construcción del nuevo Puerto de La Unión. Además, administra los Ferrocarriles Nacionales de El Salvador (FENADESAL), que son propiedad del Estado, y el Aeropuerto Internacional El Salvador.

Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (cocatram): Es un organismo que forma parte del sistema de la integración centroamericana (sica), de carácter permanente, cuya función es la de promover el desarrollo del

subsector marítimo y portuario de centroamérica, con la finalidad de fortalecer, facilitar e impulsar el comercio exterior de la región. Son miembros de la comisión: Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica y Panamá.

Ministerio de Obras públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano: Es la Institución pública rectora y facilitadora del ordenamiento y desarrollo territorial a través de la provisión de servicios básicos de infraestructura vial, sistemas de transporte y asentamientos humanos para contribuir al desarrollo económico y social sostenible en beneficio de la población. Tiene la función de ser la instancia líder y el máximo promotor del ordenamiento y desarrollo territorial, brindando bienes y servicios de alto impacto social y en armonía con el medio ambiente, a través de una organización eficiente, efectiva, comprometida, integra, productiva con personal de elevada calidad profesional a fin de coadyuvar a la competitividad del país, y el desarrollo económico y social de sus habitantes.

Viceministerio de Transporte: se encarga de Planificar, analizar y ejecutar la política del Estado en materia de transporte terrestre, aéreo y marítimo, fomentar la creación de organismos o empresas que desarrollen los sistemas de transporte, tomando en cuenta la oferta y la demanda de usuarios y determinar previo estudio las necesidades del transporte terrestre, aéreo y marítimo recomendando las políticas de importación o producción de equipos que satisfagan o garanticen la oportuna reposición del parque del vehículo utilizado en la modalidad del transporte correspondiente.

otras funciones son el otorgar y cancelar autorizar para el funcionamiento de las empresas de transporte en sus diversas modalidades, establecer y controlar terminales de transporte, puertos y aeropuertos, y realizar las acciones necesarias como autoridad máxima en el sector transporte, para garantizar la eficiencia y seguridad en el servicio del transporte terrestre, aéreo y marítimo.

Regulación:

Desde el siglo XIX en El Salvador se han promulgado numerosas disposiciones legales tendientes a regular las actividades marítimas y portuarias. Entre los cuerpos de leyes más significativos tenemos la Ley de Navegación y Marina, de 1875, y el Reglamento de Marina, de 1902, con el que se inició el marco legal para la administración marítima en El salvador. Dichas regulaciones fueron remplazadas por la Ley de Navegación y Marina y la Ley Reglamentaria de Marina, según Decreto No. 236 del 23 de octubre de 1933 y por el Reglamento de Marina del 6 de diciembre de 1951.

Respecto de los servicios de pilotaje y practicaje existían algunas normas en el Libro III del Código de Comercio, que fue promulgado en 1904 y que fue derogado

expresamente en el Artículo 253 de la Ley General Marítimo Portuaria. También en la Ley Orgánica de CEPA, decretada en 1965 y en las regulaciones portuarias del Puerto de Acajutla, del año 1975, se comprendió el pilotaje y practicaje.

La Autoridad Marítima Portuaria fue creada según Decreto Legislativo número 994, de fecha 19 de septiembre de 2002, publicado en el Diario Oficial No. 182, Tomo No. 357, de fecha 1 de octubre de 2002, que contiene la Ley General Marítimo Portuaria.

Los espacios marítimos y acuáticos continentales situados en el territorio salvadoreño, están sujetos a la jurisdicción y soberanía nacional, según el Artículo 84 de la Constitución Política de la República.

BIBLIOGRAFÍA

- “Mapa América Latina”, CINTERFOR Centro Interamericano de Investigación y Documentación sobre Formación Profesional. www.cinterfor.org
- “Otorgamiento de concesión de los servicios de estiba, desestiba, embarques y desembarques de las mercaderías de importación, exportación, almacenamiento de carga y los servicios de montacargas, manipulación de las cargas y grúas” Normas Jurídicas de Nicaragua, La Gaceta No. 120 de 26 de junio de 1997.
- UMAÑA Mario, “Nicaragua; El Camino para Puertos de Clase Mundial”, Mayo de 1997.
- “Concesiones y Licitaciones en Costa Rica”, Pro Chile-Costa Rica, Septiembre de 2003.
- “La verdad sobre el conflicto portuario en Costa Rica”, Boletín No. 6 - Isabel Soto Mayedo - Fecha: octubre 1, 2006.
- UMAÑA Mario, “Honduras; El Camino para Puertos de Clase Mundial”, Mayo de 1997.
- FLORES Arias Iván, “REFORMA DEL ESTADO COSTARRICENSE Y ALTERNATIVAS CIUDADANAS”.
- GARCIA Bernal Rodrigo “Reformas Portuarias, Temas Institucionales”, Valparaíso, 19 de Marzo de 2007.
- <http://www.epn.com.ni>
- www.mopt.go.cr
- www.japdeva.go.cr
- <http://www.incop.go.cr/>
- www.infoweb.co.cr/costa_rica/cr.html
- www.indexmundi.com
- www.asamblea.go.cr

- www.racsa.co.cr
- www.sice.oas.org
- www.cocatram.org.ni
- www.cepa.gob.sv
- www.oas.org/cip