



REGISTRO OFICIAL

ORGANO DEL GOBIERNO DEL ECUADOR

Administración del Sr. Dr. Gustavo Noboa Bejarano
Presidente Constitucional de la República

TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

Año I -- Quito, Martes 13 de Junio del 2000 -- N° 97

EDMUNDO ARIZALA ANDRADE
DIRECTOR ENCARGADO

Teléfonos: Dirección: 282 - 564 --- Suscripción anual: US\$ 50
Distribución (Almacén): 583 - 227 --- Impreso en la Editora Nacional
4.000 ejemplares -- 32 páginas -- Valor US\$ 0.20

SUMARIO:

N° 467

Gustavo Noboa Bejarano
PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA
REPUBLICA

Considerando:

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";

Que 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, 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;

Que esta delegación representa, en numerosos casos, importantes inversiones por parte del sector privado y que 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;

Que para la obtención de financiaciones con destino a las inversiones antes señaladas se requiere, 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 servirán de cobertura a los riesgos de la inversión;

Que la nueva 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 públicos y 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;

Que la administración pública ecuatoriana, en general, y todas autoridades del sector portuario, en particular, deben 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;

Que hasta tanto se promulgue una nueva Ley General de Puertos para el Ecuador, resulta necesario aplicar las leyes específicas existentes, a la luz de lo establecido en la Ley de Modernización, como ley especial y patrón que ha seguido el Estado ecuatoriano para la modernización portuaria; asegurando y garantizando, al mismo tiempo, a los involucrados en ésta, el mantenimiento de las condiciones en las que ejercieron su opción y a los ciudadanos en general, el cumplimiento de los principios que la ley establece y bajo los que debe regirse cualquier acción de modernización de la administración pública y la prestación de los servicios por delegación al sector privado;

Que tanto la Ley General de Puertos, como la Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional, no se oponen en esencia a estas modificaciones en el modelo de gestión portuaria y que, en lo que se opusieren, prevalecerán, en su caso, los criterios de la Ley de Modernización y los de la Constitución Política; y,

En ejercicio de la facultad que le confiere el Art. 171, numeral 5 de la Constitución Política de la República,

Decreta:

El siguiente REGLAMENTO GENERAL DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA EN EL ECUADOR.

CAPITULO I

DISPOSICIONES GENERALES DEL MODELO DE GESTION PORTUARIA

Artículo 1°. Ambito de Aplicación

El presente reglamento será de aplicación general para todas las autoridades, órganos de la administración y entidades públicas que, directa o indirectamente, tengan relación con la actividad portuaria, en lo que no se oponga a lo dispuesto en la Constitución Política y en la Ley de Modernización y, en su defecto, en el marco legal nacional y en sus leyes reguladoras específicas.

Asimismo será de aplicación general en todas las instalaciones y terminales portuarias comerciales del Ecuador, así como para todas las actividades que en ellas se realicen, sin perjuicio de las cuestiones específicas que así se establezcan para los puertos públicos comerciales.

Quedan exceptuadas del ámbito de este reglamento general los puertos especiales a los que se refiere el artículo 14 de la Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional, que forman parte del sistema general destinado al transporte y exportación de productos petrolíferos, como instalaciones de especial interés estratégico para el Ecuador.

Artículo 2°. Definiciones de los términos que se usarán en el Reglamento

Para los efectos de este reglamento se entenderá por:

1. **Puerto:** El conjunto de obras e instalaciones que se encuentran dentro del recinto portuario, sus accesos y su zona de influencia, constituyendo un conjunto de facilidades en la costa o ribera habilitado para su funcionamiento por el CNMMP, teniendo por objeto la recepción, abrigo, atención, operación y despacho de embarcaciones y artefactos navales, así como la recepción, operación, almacenaje, tratamiento, movilización y despacho de mercaderías nacionales y extranjeras que arriben a él por vía terrestre o marítima.
2. **Recinto Portuario:** Conjunto de espacios terrestres y acuáticos, cuya delimitación corresponde al CNMMP, 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.
3. **Recinto aduanero del puerto:** Conjunto de espacios que, bajo la jurisdicción de una Entidad Portuaria de las definidas en el artículo 9° de la Ley General de Puertos, constituye una zona primaria aduanera habilitada en forma acorde con la legislación vigente, en la que se pueden 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.

4. Área de Jurisdicción del puerto: La delimitada por el CNMMP en la costa y aguas adyacentes, en la que se ejerce la jurisdicción de la Entidad Portuaria.
5. Terminal: Unidad operativa portuaria dotada de una zona terrestre y marítima, infraestructuras, superestructuras, instalaciones, y equipos que, dentro o fuera de un puerto, tiene por objeto la atención de buques y mercaderías correspondientes a un tráfico predeterminado.
6. CNMMP: El Consejo Nacional de Marina Mercante y Puertos, máximo Órgano del Sistema Portuario Nacional, creado por la Ley General de Puertos.
7. DIGMER: Es la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral, dependiente de la Armada Nacional. A los efectos de las actividades portuarias, se la considera como la Autoridad Portuaria Nacional (APN) y actúa como órgano asesor del CNMMP, en virtud de lo dispuesto en el literal k) del artículo 5° de la Ley General de Puertos.
8. DIMER: Director de la Marina Mercante y del Litoral.
9. Entidad Portuaria (EP): La que, como una institución del Estado de las contempladas en el numeral 5 del artículo 118 de la Constitución Política y acorde asimismo con lo dispuesto en la Ley General de Puertos, la Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional y este reglamento general, tiene a su cargo la administración, mantenimiento y desarrollo de uno de los puertos que constituyen el Sistema Portuario Nacional.
10. Autoridad Portuaria (AP): Entidad Portuaria de derecho público que, a la fecha de promulgación del presente reglamento y bajo los términos que se establecen en la LRAPN, ejerce jurisdicción en un puerto comercial estatal y su zona correspondiente. Las alusiones de este reglamento a las EP se entienden hechas a las actuales autoridades portuarias.
11. Empresa Portuaria: Persona jurídica privada que, mediante los mecanismos de concesión de playa y bahía o los de delegación de actividades del sector público contemplados en las leyes vigentes, tiene a su cargo la administración, mantenimiento y desarrollo de un puerto o terminal habilitado por el CNMMP, pudiendo operarlo en forma directa.
12. Operador Portuario (OP): Persona jurídica privada que presta servicios portuarios por delegación de una EP. Para iniciar su actividad requiere de la autorización de la respectiva Entidad Portuaria. Su categorización y requisitos de matriculación y habilitación serán establecidos por el Reglamento de Servicios Portuarios (RSP), emitido por la DIGMER.
13. Sistema Portuario Nacional: Conjunto de los puertos públicos comerciales de la República.
14. Servicios portuarios: Son las actividades marítimas y, o, terrestres de prestación pública indirecta, privada o mixta, que se desarrollan en las jurisdicciones de las EP, por las personas jurídicas privadas contratadas o autorizadas al efecto. Su categorización y los requisitos a cumplir para su autorización, se establecerán por el RSP.
15. 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 administradas directamente por la EP y bajo las condiciones establecidas por la misma.
16. 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 EP, para ocupar y explotar en forma privativa y temporal zonas terrestres o acuáticas e instalaciones de los recintos portuarios y de sus zonas de reserva o cuarentena, con el objeto de mantener en perfectas condiciones de explotación las áreas cedidas y utilizarlas para prestar servicios portuarios o conexos por delegación de la EP, durante un plazo no superior a cinco (5) años.
17. Concesión: Es la modalidad de delegación a la iniciativa privada que se ejerce por una EP, a través del otorgamiento del derecho a personas jurídicas privadas para ocupar y explotar, en forma privativa y temporal y en condiciones de exclusividad regulada, en su caso, de acuerdo con lo establecido en el artículo 47 de la Ley de Modernización, un recinto portuario o zonas terrestres o acuáticas e instalaciones de los recintos portuarios y de sus zonas de reserva o cuarentena, con el objeto de rehabilitar, mejorar y/o ampliar las áreas e instalaciones recibidas y usarlas para la prestación de servicios portuarios o conexos por delegación de la EP, durante un plazo superior a cinco (5) años.
18. Exclusividad regulada: Dentro del contexto de las actividades portuarias y a efectos de lo que se determina en el artículo 47 de la LM, se define como tal, el régimen sujeto al 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 puede estar también referido al plazo de tiempo inespecífico en el que se concreten determinadas situaciones establecidas en forma previa a la concesión del mismo.
19. Usuario: La persona física o jurídica que recibe servicios o suministros en el puerto o terminal portuario.
20. Cliente: La persona física o jurídica para quien se realizan actividades no portuarias en el recinto de los puertos o terminales portuarios.
21. LM: Ley No. 50 de Modernización del Estado, Privatizaciones y Prestación de Servicios Públicos por parte de la Iniciativa Privada, de veintiocho de diciembre de mil novecientos noventa y tres, publicada en el Registro Oficial No. 349 de 31 de los mismos meses y año.
22. RLM: Reglamento Sustitutivo del Reglamento General de la Ley de Modernización del Estado, Privatizaciones y Prestación de Servicios Públicos por parte de la Iniciativa Privada, promulgado por Decreto No. 2328 de 29 de noviembre de 1994 y sus modificaciones posteriores.

23. **LGP:** Ley General de Puertos, promulgada por Decreto No. 289 de 12 de abril de 1976, publicada en el Registro Oficial No. 67 de 15 de iguales mes y año.
24. **LRAPN:** Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional, promulgada por Decreto N° 290 de 12 de abril de 1976, publicada en el Registro Oficial No. 67 de los mismos mes y año.
25. **RSP:** Reglamento de Servicios Portuarios, emitido por la DIGMER al amparo de lo dispuesto en el artículo 5 literal b) de la Ley General de Puertos, en concordancia con el artículo 154 del RLM.

Artículo 3°. Jurisdicción de los tribunales

Todas las actividades portuarias que se realicen en el Ecuador estarán sometidas a la ley y los tribunales ecuatorianos. Los contratos con personas jurídicas extranjeras deberán contener una cláusula explícita en este sentido y en el de renunciar a la vía diplomática para la resolución de conflictos.

Sin perjuicio de lo anterior y de las competencias de regulación del CNMMP que se establecen en el presente reglamento, se podrán establecer, en los contratos que la administración celebre con personas privadas, cláusulas en las que se recurra a los mecanismos privados habituales para la resolución de conflictos, especialmente el arbitraje, como instancia para la resolución de diferendos de cualquier tipo entre las partes contratantes, cuando éstos no hayan podido ser resueltos por la negociación bipartita entre ambas.

Artículo 4°. Definición del modelo portuario derivado de la aplicación de los criterios de delegación y privatización que se establecen en la Ley de Modernización

1. Los puertos comerciales estatales del Ecuador serán de titularidad estatal y se regirán por el modelo internacionalmente conocido bajo la denominación *Landlord o puerto propietario*, donde las EP no operarán de forma directa ningún servicio o facilidad y sus funciones se reducirán a la administración, mantenimiento y desarrollo de los puertos, en lo referente a sus infraestructuras y espacios de uso común que no estén delegados al sector privado, así como al control del cumplimiento de los contratos celebrados con terceros, sin interferir en el desarrollo de los negocios de las personas privadas que en ellos operen o tengan a su cargo la construcción, administración y gestión de infraestructuras o espacios, en tanto éstos se realicen dentro del marco legal y contractual en el que se inscriban.
2. Acorde con los criterios de la Ley de Modernización, las actividades operativas en los puertos serán prestadas por delegación de las EP, a través de personas jurídicas de derecho privado debidamente autorizadas a tales fines en la forma que establezca el RSP. El marco de prestación respetará, en todo caso, la leal competencia y los derechos de los usuarios.
3. El Estado ecuatoriano, a través de las EP, se reserva el derecho a la prestación subsidiaria de servicios portuarios, en el caso en que la demanda del mercado no

estuviere adecuadamente cubierta por las empresas operadoras y cuando, tras la realización del correspondiente llamado para la prestación del servicio o servicios para un puerto determinado, no hubieran habido interesados en la misma.

En todo caso, esta prestación se llevará a cabo de forma indirecta, por empresas privadas contratadas al efecto por las EP quienes en tales casos, cobrarán las correspondientes tarifas portuarias y abonarán sus servicios a la empresa contratada.

Habílitase a las EP para, con la aprobación de la DIGMER, contratar en forma directa a empresas para la prestación subsidiaria de servicios portuarios, si la urgencia o la especialización de los servicios a contratar así lo requirieren y no pueda hacerse la contratación por los cauces generales establecidos.

4. Se podrán otorgar concesiones de puertos completos o de partes de éstos, en forma de terminales especializadas o unidades de negocios diferenciadas, como patios o bodegas no asignados a la gestión de un muelle o terminal, ni incluidos en zonas bajo concesión. Previamente a la iniciación de un proceso concesional se deberá demostrar su oportunidad, conveniencia y viabilidad económica a través del estudio técnico especializado correspondiente.
5. En el caso de concesión de un puerto comercial estatal completo a un solo concesionario, la EP reducirá su actuación a la vigilancia del cumplimiento de los contratos de concesión otorgados y de otros contratos de su competencia, si los hubiere, y al control de las reglas de la leal competencia por parte de los concesionarios.

Si hubiere mas de un concesionario en un puerto en el que se haya concedido la totalidad de sus áreas operativas, éstos deberán establecer acuerdos, previamente aprobados por la EP, de forma que se realice a su cargo el mantenimiento, se garantice el funcionamiento y se operen de forma permanente, todos los espacios y servicios de uso común del puerto, sin participación directa de la EP, pero bajo su supervisión y control. Estos cometidos deberán llevarse a cabo por los concesionarios, sea de forma directa según el acuerdo arriba mencionado o en forma indirecta mediante empresas contratadas por los concesionarios y bajo la responsabilidad de éstos.

6. El uso exclusivo de los muelles y sus zonas operativas de primera línea, sólo podrá ser delegado al sector privado mediante concesión. Los muelles y zonas operativas de primera línea no concedidos, serán de uso público para las actividades de OP autorizados y permanecerán bajo la administración de las EP.
7. De entre las figuras jurídicas que admite la Ley de Modernización para la delegación al sector privado, se aplicarán en los puertos las de autorización, permiso o concesión.
8. Se utilizará la figura de la autorización de la Entidad Portuaria que tenga jurisdicción sobre cada puerto, para el caso de servicios portuarios y complementarios que se presten por operadores portuarios en régimen de uso común de los muelles y zonas de operación o almacenaje.

En todo caso y a efectos de mantener un registro nacional, los OP deberán matricularse previamente en la Autoridad Portuaria Nacional, no requiriéndose más de una matrícula por OP.

Las condiciones y aspectos técnicos correspondientes de las autorizaciones se establecerán en el RSP.

9. Los puertos o zonas portuarias que se deleguen para el uso privativo de empresas privadas, deberán serlo en todo caso, a través de un permiso o una concesión, otorgados en pública licitación de acuerdo con lo que se establece en el RLM para las concesiones de uso. Se otorgará un permiso o una concesión, según el requerimiento que exista sobre la zona a delegar, la necesidad de inversiones para el desarrollo y mejora de la actividad y la mayor conveniencia de la administración; y de acuerdo a las condiciones y aspectos técnicos que se establezcan en el RSP.

Artículo 5°. Lineamientos de la Política Portuaria Nacional

En virtud de lo previsto en el numeral 3 del artículo 171 de la Constitución Política, establécense los siguientes lineamientos de Política Nacional en materia de puertos, que presidirán todos los actos y decisiones de cuantos órganos o entidades del sector público actúen, en forma directa o indirecta, en dicho sector de la actividad económica nacional:

1. La actividad portuaria propenderá al fomento de la economía nacional, mediante la promoción de la inversión para la mejora de las actividades del transporte, su intermodalidad y las actividades de almacenamiento y agregación de valor a las mercaderías.
2. Considerase a los puertos como elementos fundamentales de la cadena del comercio y el transporte internacionales y, por ende, se declaran de especial interés la actividad y los proyectos de inversión que en ellos se desarrollen.
3. Los puertos, como centros de dinamización de los negocios relacionados con el comercio exterior, deberán funcionar en forma continua y durante todos los días del año, si la demanda así lo requiere, bajo los principios de maximización de la calidad y eficiencia de los servicios al mínimo costo para el usuario.

Los contratos de delegación que celebren las EP con el sector privado, deberán contener cláusulas específicas en las que se haga constar este principio y, para su cumplimiento, se establecerán por las EP controles especialmente destinados a la comprobación del mismo, pudiéndose establecer por las EP estándares mínimos de eficiencia y precios máximos, acordes con los puertos competidores de terceros países y teniendo en cuenta la circunstancia nacional y la de cada puerto.

Asimismo se podrán establecer, en los contratos de delegación cualquiera que sea su modalidad, sistemas de fijación de precios máximos para la prestación de los servicios y el uso de las facilidades portuarias delegadas al sector privado.

4. Considerase a los puertos, como bases de logística e intercambiadores de transporte, para lo cual se favorecerán especialmente cuantas iniciativas se presenten destinadas a la modernización e internacionalización de las citadas actividades.

5. Considerase a los puertos, como centros de servicios para la producción, la industria y el comercio. Todas sus actividades y sus tarifarios deberán tener su referente principal en los usuarios, debiéndose prestar por las autoridades la mayor atención a los cauces que establece el presente reglamento, para la representación, interacción, información y libre expresión de aquéllos en los procesos de toma de decisiones en materia de la administración del Sistema Portuario Nacional y del respeto a sus derechos.

6. Considerase a la actividad portuaria como prioritaria para el establecimiento de proyectos de inversión nacional o extranjera, destinados a la mejora de sus infraestructuras, instalaciones y equipamientos.

Acorde con lo expuesto en el artículo 244 de la Constitución Política, los inversores nacionales o extranjeros, gozarán de iguales condiciones y se les garantizará el ejercicio de sus actividades en libre competencia.

Asimismo en consonancia con lo expresado en el artículo 249 de la citada norma, las condiciones contractuales pactadas con ellos no podrán ser modificadas unilateralmente por leyes u otras disposiciones.

Al efecto de lo expuesto, los contratos que se celebren con inversores, en los que se pacte la realización de obras o la instalación y puesta en funcionamiento de equipamientos especiales destinados al desarrollo portuario, contendrán las garantías a las que se refiere el artículo 271 de la Constitución.

Lo anterior es sin perjuicio de la libre asunción de riesgo por parte de los inversores, a la que se refiere el RLM, especialmente en el artículo 69 y la no garantía de su utilidad por el Estado, que se recoge en el párrafo tercero *in fine* del artículo 76.

7. Garantízase la libre concurrencia, la transparencia, la objetividad y la celeridad, como elementos clave de los procesos de concesión. Podrán establecerse procedimientos de valoración y adjudicación de concesiones diferentes a los previstos en el RLM, siempre que los mismos se ajusten a lo previsto en el presente reglamento o aporten mejoras en los elementos antes citados y sean previamente aprobados por el CONAM.
8. Declárese de plena aplicación a la actividad de los puertos lo previsto en el artículo 47 de la Ley de Modernización, referente a la prohibición de los monopolios.

Lo anterior no impide que el CNMMP, atendiendo a la importancia de las inversiones y al interés del sistema portuario en materia del logro de niveles de competitividad interregional, acceda, acorde con lo dispuesto en el artículo 34°3 de este reglamento, a la convocatoria de concesiones en el régimen de exclusividad regulada para el concesionario al que se refiere el citado artículo 47 de la LM; en todo caso, este régimen no podrá impedir que cualquier actividad de las reguladas para dichas concesiones se desarrolle en otros puertos de la República, fuera de la zona de jurisdicción del puerto en que se conceden.

Sea cual sea el régimen en el que los prestadores de servicios ejerzan su actividad, deberán actuar respetando los principios de la leal competencia y en el caso en que no exista expresamente establecido un régimen de exclusividad regulada, las EP velarán porque los mismos actúen en libre concurrencia y competencia.

Sin perjuicio de lo establecido en el párrafo anterior y para salvaguardar los principios de leal competencia y de salvaguarda de la ecuación económica de los concesionarios, se establece que cuando exista una concesión en un puerto comercial estatal para la prestación de determinados servicios portuarios y se presente una solicitud de habilitación de un puerto privado, nuevo o existente, con el fin de prestar los mismos o similares servicios, tal habilitación no podrá concederse, salvo que quien la solicite cuente, al menos, con las mismas condiciones de seguridad infraestructural y superestructural, de idoneidad técnica y de equipamiento para la prestación, que se registran en la concesión portuaria pública.

Acorde con lo que se determina en el artículo 20°.2 del presente reglamento, la APN determinará si se cumplen estas condiciones, velará porque no se produzcan situaciones de competencia desleal en la prestación de servicios portuarios y elevará al CNMMP propuesta fundada para la inmediata revocación de las habilitaciones para operar de los puertos o terminales donde se detecten prácticas de esta naturaleza.

9. Prohíbese expresamente la existencia de permisos para la ocupación y uso de zonas portuarias cuyo plazo de otorgamiento, sumados los de todos los posibles permisos que pudiere ostentar sobre dicha zona una misma persona, grupo empresarial o consorcio de empresas en los que participe, supere plazo de 5 años previsto en el artículo 2°.16 del presente reglamento.

10. Se podrá otorgar en concesión un puerto completo o una zona portuaria.

Artículo 6°. Las tarifas portuarias

Establécese que los puertos comerciales estatales del Ecuador, en tanto no tengan otorgado el uso de los muelles y zonas portuarias, cobrarán por el citado uso las tarifas que se determinarán por las EP, dentro de las normas y estructura establecidas por el Reglamento Tarifario que será aprobado por el CNMMP a propuesta de la Autoridad Portuaria Nacional.

Podrán cobrarse asimismo tarifas, incluidas en el tarifario general del puerto, por los suministros varios que las EP entreguen a los usuarios y en el caso excepcional de prestación subsidiaria de servicios.

Artículo 7°. Ambito de aplicación de las tarifas portuarias

Quedan obligados al pago de las tarifas de las EP las personas naturales o jurídicas que usaren las infraestructuras o recibieren suministros o servicios, en los muelles y zonas portuarias directamente administradas por la EP, cada una en virtud de su relación directa con el uso de la infraestructura, el suministro o el servicio correspondiente. Las empresas

operadoras portuarias podrán repetir el costo de las tarifas que abonen a la EP, en la facturación a sus clientes por los servicios prestados.

Los concesionarios o permisarios, no estarán obligados a aplicar el Reglamento Tarifario a sus transacciones, ni los niveles tarifarios de las EP se asumirán como precios máximos para ellos.

Cuando se establezcan tarifas por el uso público de infraestructuras que estén en competencia con otras otorgadas en concesión o permiso en el mismo puerto, los concesionarios o permisarios que estimen afectada su ecuación económica contractual, así lo determinarán y presentarán a la EP su propuesta de modificación de los cánones o contraprestaciones relacionados con el uso de las infraestructuras afectadas. Las EP estarán obligadas a cumplir al efecto, lo establecido en la Ley de Modernización y su reglamento, especialmente en el párrafo 3° de su artículo 74 y en los párrafos 2° y 3° de su artículo 76.

Artículo 8°. Determinación y modificación de los niveles

Los niveles de las tarifas deberán ser fijados de forma libre y directa por las EP, de acuerdo a lo que se dispone en el Reglamento Tarifario actualmente en vigor y aprobado por el CNMMP. Esta libertad se entiende acotada en base a los criterios establecidos tanto en la Normativa Tarifaria para los Puertos Comerciales del Estado como en la estructura tarifaria del Reglamento Tarifario aprobado por el CNMMP. La fijación de los niveles atenderá a costos razonables de funcionamiento del puerto y a los compromisos para gastos de inversión y otros a cargo de la EP.

La modificación de niveles generales de las tarifas será comunicada a la Autoridad Portuaria Nacional a efectos de información y estadística.

Sin perjuicio de lo anterior, las EP establecerán, sin más trámites, tarifas puntuales, derivadas de la política comercial de sus puertos, acorde con lo que establece el Reglamento Tarifario aprobado por el CNMMP.

Las modificaciones citadas se harán, en todo caso, dentro de las limitaciones y procedimientos reglamentados y siempre que estén soportadas por estudios técnicos previos que aconsejen su idoneidad y oportunidad, en base a la mejora o ampliación del ámbito de negocios del puerto. Tanto estas modificaciones como lo planteado en el párrafo anterior deberán considerar que no se caiga en desfinanciación de la EP o en competencia desleal con concesionarios o permisarios del puerto.

Artículo 9°. Reducción de los costos de funcionamiento

Las EP, en tanto no requieren estructura ni medios para la prestación directa de los servicios, tratarán de reducir al máximo sus costos de funcionamiento, debiendo hacer las correspondientes reducciones cada vez que se otorgue una concesión, de acuerdo a lo previsto anticipadamente a su convocatoria, en el estudio previo que deberán remitir a la Autoridad Portuaria Nacional a efectos del control presupuestario de la EP.

Aliéntase el uso de contratos de tercerización como mecanismo para el logro de la mayor eficiencia en la administración de los puertos tras su modernización, al

menor costo para el usuario y, al mismo tiempo, prohíbese la contratación de servicios personales o empresariales para labores de gestión de las EP, en tanto no se haya hecho la correspondiente disminución de puestos en el orgánico aprobado por la Autoridad Portuaria Nacional. Al efecto, declaránse nulos los contratos que se celebren sin el estricto cumplimiento de esta condición.

La Autoridad Portuaria Nacional velará por el cumplimiento del precepto anterior y por la determinación y aplicación de las responsabilidades que cupieran por su incumplimiento, de acuerdo con lo determinado en la LRAPN.

Asimismo la Autoridad Portuaria Nacional, mediante el ejercicio de sus competencias de aprobación de los orgánicos de los puertos y de los presupuestos anuales, velará por que el costo de funcionamiento de cada puerto se enmarque en niveles de razonabilidad y eficacia locativa del gasto, especialmente en lo referente a lo dispuesto en los párrafos anteriores, sin perjuicio del correcto mantenimiento de las obras e instalaciones portuarias.

CAPITULO II

DE LAS AUTORIDADES Y OTRAS ENTIDADES DEL SECTOR PUBLICO PORTUARIO

Artículo 10°. Marco general

A los efectos de la administración del Sistema Portuario Nacional y del ejercicio de la autoridad y el control sobre todos los puertos e instalaciones portuarias del Ecuador, se determina que el CNMMP será el máximo órgano de asesoramiento del Gobierno y de regulación de la actividad privada en el sector.

La DIGMER será considerada como la Autoridad Portuaria Nacional y, como tal, deberá cumplir y hacer cumplir los lineamientos de la Política Portuaria Nacional y las decisiones y regulaciones del CNMMP.

Las EP, sus directorios y sus funcionarios respetarán en todo caso, en sus actos y decisiones, los lineamientos de política y modelo portuario contenidos en el presente reglamento.

Las atribuciones y funciones de los órganos y las autoridades del sector portuario, establecidas por la Ley General de Puertos y la Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional, deberán ajustarse al modelo de funcionamiento portuario que surge de la aplicación de la Ley de Modernización al sector, en forma acorde con lo que se dispone en el presente reglamento

A los efectos de canalizar las inquietudes y los intereses de los usuarios y clientes de los puertos, establécense la Comunidad Portuaria Nacional y las comunidades portuarias de cada puerto comercial estatal del Sistema, en las condiciones que se dictan en el presente reglamento.

SECCION 1°

Del Consejo Nacional de Marina Mercante y Puertos

Artículo 11°. Ampliación de sus competencias

La apertura de la operación portuaria al sector privado y la instauración de contratos de cooperación público-privada en la actividad portuaria, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo

129, párrafo 2° del RLM, requieren de la existencia de una instancia reguladora de la competencia, que garantice la imparcialidad en la aplicación de la autoridad, el respeto en todo caso de los principios y normas de aplicación en el sector portuario y el de los derechos de los usuarios, así como la precautela de lo pactado por las partes contratantes en la relación público-privada.

Al efecto otórgase la competencia de ente regulador del sector portuario al CNMMP, quien será el único ente de la administración capacitado para establecer regulaciones para la competencia e interpretar las normas específicas del sector en esta materia.

Las atribuciones que corresponden al CNMMP en este ámbito, se establecen en el artículo 14° del presente reglamento.

Artículo 12°. Composición del CNMMP

De acuerdo con lo establecido en el Art. 3° de la Ley General de Puertos, el CNMMP se estructura en la forma siguiente:

1. Ministro de Defensa Nacional, que actuará como Presidente;
2. Comandante General de Marina;
3. Ministro o Subsecretario de Relaciones Exteriores;
4. Ministro o Subsecretario de Obras Públicas;
5. Ministro o Subsecretario de Finanzas;
6. Ministro o Subsecretario de Comercio Exterior, Industrialización y Pesca;
7. Director de la Oficina de Planificación de la Presidencia de la República;
8. Jefe de la Primera Zona Naval;
9. Director de Intereses Marítimos de la Armada Nacional; y,
10. Director de la Marina Mercante y del Litoral, como Asesor con voz informativa, pero sin voto.

Artículo 13°. Delegación de los miembros del CNMMP

Para adaptar la especialidad de los miembros a los cometidos del Consejo que se derivan de la aplicación de la Ley de Modernización al sector portuario, se dispone que las delegaciones que realicen, en su caso, los diferentes ministerios representados, deberán obedecer al criterio de aportar al Consejo personas de especial cualificación profesional, conocedoras del entorno del transporte, especialmente los puertos y dotadas de notoria especialización en las materias de la competencia del Ministerio correspondiente.

Los representantes ministeriales, además de reunir los requisitos del párrafo anterior, deberán tener titulación profesional de nivel superior o ser oficiales generales de las Fuerzas Armadas en situación de retiro.

En todo caso los representantes natos en el CNMMP podrán avocar para sí, de forma puntual o permanente, las facultades delegadas sin más trámites.

A efectos de determinar las posibles incompatibilidades de todos los miembros del Consejo, en aplicación del artículo 123 de la Constitución Política, se estará a lo dispuesto en el Art. 10° de la Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional. Previamente a su nombramiento, cada uno de los futuros miembros del Consejo presentará ante el Presidente del mismo declaración jurada de no estar incurso en ninguno de los supuestos de incompatibilidad referidos.

Los miembros que accedan al Consejo en virtud de delegación ministerial permanente, deberán presentar la declaración jurada a la que se refiere el párrafo anterior ante el Ministro que los designa. El Ministro designante remitirá al Presidente del Consejo copia de dicha declaración, junto con el oficio de nombramiento de su representante permanente.

Los miembros del Consejo serán penalmente responsables por lo declarado, en caso de falsedad.

Una vez nombrados, los miembros del CNMMP tendrán obligación de asistir a las sesiones que se convoquen, pudiendo excusarse por causas justificadas que expondrán por escrito ante el Presidente. En este caso se deberá nombrar un suplente para esa sesión, mediante oficio del miembro nato correspondiente.

En el caso de no cumplir con lo que se determina en el párrafo anterior, se considerará al miembro como ausente en la sesión convocada.

En cualquier caso, tres ausencias seguidas o un total de cinco ausencias a lo largo de un año de su período de representación, serán causa de cese inmediato de quien incurra en ellas y requerirá el nombramiento de un sustituto con las mismas formalidades establecidas en el presente artículo. El Secretario legal del Consejo, computará estas ausencias y mantendrá archivados los correspondientes antecedentes.

Artículo 14°. Funciones del CNMMP

1. Como ente regulador de la actividad portuaria el CNMMP deberá:

- a) Dictaminar, a petición de parte, en los conflictos de interpretación en materia normativa y a petición de ambas partes en materia contractual, entre las EP y las personas de derecho privado que hayan sido objeto de delegación por las EP, siempre que previamente se hayan agotado las vías establecidas. Estos dictámenes obligarán a las entidades del sector público, no siendo obstáculo para que las personas privadas puedan recurrir a la resolución de los conflictos, en caso de disconformidad con la interpretación, en la forma expresada en el artículo 3° de este reglamento;
- b) Dictaminar, en lo tocante a la regulación del sector, en los asuntos referentes a la interpretación de las normas específicas que lo regulan y, con carácter previo a su emisión, en los reglamentos y normas que redacte cualquier autoridad y que tengan relación o incidencia con las actividades portuarias;

c) Imponer límites, mediante la emisión de regulaciones específicas, a la actuación de las EP y de las personas privadas, en aquello que, siendo necesario para la preservación de los principios y lineamientos relativos a la competencia contenidos en el artículo 4° y el artículo 5° de este reglamento, no esté especificado en sus contratos y sea materia de reclamación por parte de los usuarios a través de la Comunidad Portuaria Nacional en su relación con la DIGMER. Cualquier imposición de limitaciones a la actuación deberá realizarse previa audiencia de los afectados, en la que éstos podrán sustentar libremente su criterio;

d) Aprobar precios máximos para la prestación de servicios por el sector privado, cuando lo permitan los contratos de éste y se arribe a la certeza de que actúa en una posición dominante del mercado. Al efecto deberá contar con informes fundados de especialistas independientes, contratados al efecto por la Secretaría Técnica del Consejo; y,

e) Disponer cuantas otras cuestiones sean necesarias o fundamentadamente requeridas en materia de regulación de la actividad portuaria.

A los efectos anteriores el CNMMP, a través de su Secretaría Técnica, podrá encargar los dictámenes y asesoramientos de terceros que sean preceptivos o que considere necesarios.

De las resoluciones del CNMMP que se refieran a aspectos que atañen a las relaciones público-privadas, regulaciones de la competencia u otros que puedan ser de interés general, se remitirá copia al CONAM.

2. Como máximo órgano de asesoramiento del Gobierno y autoridad del sector portuario, el CNMMP tiene las funciones que se recogen en el Art. 4° la Ley General de Puertos, debiendo ejercerlas en forma acorde con lo que requiere el nuevo modelo portuario que surge de la Ley de Modernización.

Artículo 15°. De las sesiones del CNMMP

El Consejo sesionará al menos una vez al mes y cuando así sea requerido por su Presidente, fundado en razones de urgencia o conveniencia, o por la mayoría simple de sus miembros en escrito dirigido al Presidente, a través de la Secretaría del Consejo.

Una vez determinada la fecha de una sesión ordinaria o solicitada la reunión del Consejo por la mayoría de sus miembros, el Presidente convocará la sesión en el plazo máximo de una semana.

El Consejo se reunirá ordinariamente en la sede de la DIGMER en Guayaquil o en la sede del Ministerio de Defensa en Quito, según lo disponga el Presidente o lo solicite la mayoría de sus miembros. Podrán celebrarse reuniones extraordinarias en otras localizaciones, cuando así se apruebe por mayoría de los miembros del Consejo en sesión ordinaria.

Sin perjuicio de poder invitar con carácter honorífico a terceras personas que ostenten responsabilidades que así lo ameriten, el Consejo podrá invitar a las sesiones, como

informantes, a quienes estime oportuno, con el fin de asesorar, argumentar o emitir opinión sobre asuntos del orden del día. Quienes sean invitados como informantes no podrán estar presentes en las deliberaciones y votaciones del Consejo.

Para instaurar una sesión del Consejo se requerirá un quórum de la mitad más uno de sus miembros.

Las decisiones se tomarán por un quórum de la mitad más uno de los votos presentes.

Las decisiones en materia de regulación se tomarán por el CNMMP, en sesión cerrada de sus miembros votantes, mediante voto secreto.

En caso de empate el voto del Presidente será dirimente.

La DIGMER, como Autoridad Portuaria Nacional, cumplirá y se encargará de hacer cumplir las resoluciones, regulaciones y dictámenes del CNMMP a quienes resulten obligados a ello.

Artículo 16°. Secretaría Técnica del CNMMP

A los efectos de adecuar su funcionamiento, de facilitar la toma de decisiones y de contar con asesoramientos especiales, fundamentalmente en la nueva competencia de regulación, créase la Secretaría Técnica del Consejo Nacional de Marina Mercante y Puertos.

Esta Secretaría Técnica estará integrada por la Unidad Técnica y de Modernización (UTYM), actualmente bajo el control de la DIGMER y que, manteniendo su sede actual, dependerá del CNMMP y funcionará en el régimen que se establece en el presente reglamento. No obstante lo anterior, la Secretaría Técnica deberá realizar asesorías técnicas para la DIGMER cuando así ésta lo disponga y podrá hacerlo para otras reparticiones de la administración, cuando así se solicite fundamentadamente.

La Secretaría Técnica tendrá su presupuesto, que será aprobado por el CNMMP a su propuesta y cuyos recursos serán asimismo establecidos por resolución del CNMMP, procedentes de la actividad portuaria.

Corresponderá a la Secretaría Técnica la disposición de sus recursos propios y su administración se hará a través de la DIGMER.

A los efectos de contratación de expertos para asesoramientos especiales, se requerirá la previa orden de proceder a la contratación mediante acuerdo del CNMMP. Al efecto se podrá disponer de asignaciones asimismo especiales, provenientes de los fondos del artículo 8° de la LGP, cuando así lo disponga el Consejo en sus sesiones; o de aportaciones de los ministerios miembros del Consejo; de las EP; o de otras reparticiones públicas o entidades públicas o privadas interesadas en dichos asesoramientos. Estas aportaciones especiales tendrán el carácter de finalistas y se administrarán de forma autónoma por la Secretaría Técnica, quien las deberá liquidar con el cumplimiento de cada contrato específico para el que se destinen.

Artículo 17°. Estructuración de la Secretaría Técnica del CNMMP

Se estructurará en los siguientes puestos de trabajo:

1. Secretario Técnico

Será el Jefe de la Oficina y persona de probada experiencia en asuntos portuarios y marítimos, con conocimientos de regulación y de administración pública. Deberá estar en posesión de título profesional de nivel superior o ser Oficial General de la Armada Nacional en situación de retiro.

2. Asesor Legal (Secretario del Consejo).

Profesional Abogado, con conocimientos en las materias de la competencia del Consejo y experiencia en labores de asesoría y secretaría jurídica. Ejercerá las funciones de Secretario del CNMMP.

3. Asesor Económico

Profesional Economista o Ingeniero Comercial, con probada experiencia en: cuestiones relativas a los puertos y transporte en general y a la Marina Mercante en particular; establecimiento de tarifas; fiscalidad pública; control presupuestario y de costos; valoración y seguimiento de proyectos de inversión y financiación de infraestructuras generales.

4. Asesor Técnico

Ingeniero Civil, preferiblemente de la especialidad Ingeniero Portuario, con conocimientos operativos y de administración de puertos y con experiencia en transporte terrestre y marítimo; normas técnicas que rigen el transporte intermodal y multimodal; seguros; fletes; mantenimiento de infraestructuras; y equipamientos portuarios.

5. Personal de apoyo

Un Asistente, encargado de las labores de despacho de entrada y salida de documentos, archivo y soporte magnético de información, así como de las gestiones externas.

Una Secretaria Ejecutiva, con conocimiento del idioma inglés, taquigrafía y computación, experimentada en labores de Secretaría Administrativa.

Podrán contratarse asesores nacionales a tiempo parcial cuando sea necesario para el buen fin de los trabajos de la Secretaría Técnica.

Para trabajos e informes que así lo requieran se procederá a la contratación de técnicos especialistas en la forma que se establece en este reglamento. La Secretaría Técnica será la contraparte efectiva de tales expertos, ejecutando los necesarios controles y fiscalización de sus trabajos.

Artículo 18°. Funciones de la Secretaría Técnica del CNMMP

La Secretaría Técnica del CNMMP actuará como tal, en cooperación y coordinación con el Director de Marina Mercante y del Litoral que ostenta la Asesoría del Consejo,

para evitar duplicación de tareas y funciones, presentando a su consideración y firma los asuntos que tienen que ver con el ejercicio de tal asesoría.

Presentará sus informes técnicos al Presidente o a los miembros que los hayan solicitado para apoyo de los debates en las sesiones del Consejo, pudiendo informar en las mismas, a petición del Presidente o de cualquiera de sus miembros.

Tendrá las funciones que le asignen el CNMMP y su Presidente. Con carácter enunciativo se establecen las siguientes:

1. De apoyo administrativo:

- a) Preparar el Orden del Día de las reuniones del Consejo, con los asuntos procedentes de las diferentes áreas del Estado y del sector privado que lleguen al mismo;
- b) Preparar las convocatorias de las reuniones a los miembros del CNMMP, en la forma y por los medios establecidos;
- c) Redactar las actas de las reuniones del Consejo y presentarlas a conocimiento del DIMER previamente a su elevación al Consejo, manteniéndolas en un sistema informático que permita su consulta, inmediata y relacional y la emisión de copias totales o parciales de sus contenidos;
- d) Mantener la correspondencia del Consejo y los registros de entrada y salida de documentos al mismo;
- e) Mantener el archivo de documentos, antecedentes, normativa, etc. sobre medios informáticos modernos que permitan su rápida localización y consulta por el Presidente y miembros del CNMMP;
- f) Redactar las resoluciones del CNMMP, presentarlas a la previa consideración del DIMER para conocimiento, elevarlas a la firma del Presidente y hacerlas llegar a su destino, con copia a la DIGMER para el cumplimiento de sus cometidos;
- g) Requerir de las personas o entidades públicas o privadas, cuantas informaciones, consultas o asesoramientos necesite el Consejo para su mejor desempeño, canalizando las mismas a los asuntos específicos que correspondan en cada caso; y,
- h) Ejercer las demás labores de soporte administrativo y de Secretaría Técnica que le asigne el CNMMP;

2. Funciones de carácter económico y presupuestario:

- a) Preparar y hacer el seguimiento técnico de las intervenciones del CNMMP en materia de facilidades del Estado para el fomento de la industria naval, transporte marítimo y actividades portuarias, sin perjuicio de las competencias de la DIGMER y de las asesorías específicas que recabe el Consejo en uso de sus atribuciones;

- b) Preparar y hacer el seguimiento técnico de las intervenciones del CNMMP en materia de régimen fiscal y tarifario de los puertos;
- c) Preparar los dictámenes a emitir por el Consejo, en materia de presupuestos anuales y sus reformas, en relación con las empresas estatales o mixtas en las que el Estado participe, dentro del ámbito de competencia del Consejo y sin perjuicio de las atribuciones de la DIGMER y de otras reparticiones del Estado y de los previos estudios, controles, coordinaciones o asesoramientos legalmente establecidos;
- d) Evaluar los aspectos económicos relativos a los asuntos que lleguen al Consejo, en el ámbito de sus competencias reguladoras y de asesoría del Gobierno;
- e) Preparar, su propio presupuesto anual, así como administrar y liquidar cuantas asignaciones extraordinarias reciba, para el cumplimiento de sus fines; y,
- f) Desempeñar cualesquiera otras tareas de carácter económico o presupuestario que el Consejo le requiera.

3. Labores de apoyo técnico:

- a) Estudiar los asuntos que lleguen al CNMMP, provenientes de los puertos y de diferentes sectores de la vida pública y privada nacional, remitiendo los que correspondan para el previo estudio y asesoramiento de la DIGMER, EP, etc. En estas remisiones se establecerán las cuestiones específicas sobre las que debe informarse, sin perjuicio de las competencias de los demás órganos o entidades consultadas;
- b) Actuar como Secretaría legal en cuantas cuestiones relativas al CNMMP le soliciten el Presidente y miembros del mismo, dentro y fuera de sus sesiones;
- c) Estudiar los informes que llegan al Consejo, preparándolos para su discusión en el seno del órgano, comunicando su propuesta de conclusiones al DIMER, con quien coordinará su labor con la de asesoría que a éste corresponderá y estructurándolos para que, a través de la citada discusión, se facilite la toma de decisiones;
- d) Actuar como un cuerpo técnico en las tareas asociadas a las funciones específicas del CNMMP, especialmente en materia de regulación, sin perjuicio de las competencias de asesoramiento institucional de la DIGMER;
- e) Realizar estudios técnicos de situación de los diferentes sectores y sobre las cuestiones específicas que debe regular, controlar, coordinar y promover el Consejo, y preparar la solicitud, tramitación y contratación de los informes de expertos específicos que, en su caso, correspondan, actuando como contraparte efectiva de los mismos;

- f) Coordinar con el CONAM y la DIGMER cuantos aspectos técnicos se refieran a la modernización portuaria, a las regulaciones que le afecten, a los proyectos de inversión de las concesiones portuarias y a los asuntos que sean de competencia o interés del Consejo, de la DIGMER o del CONAM o en los que se solicite por éste la correspondiente asesoría;
- g) Redactar las propuestas a presentar al Gobierno, derivadas del cumplimiento de las funciones de regulación y asesoría del Consejo y tomando en cuenta lo que, al respecto, se haya informado al mismo con carácter previo, así como lo discutido en su seno y reflejado en sus actas;
- h) Redactar los documentos de asesoría, dictámenes y regulaciones del CNMMP con destino a los diversos órganos o entidades públicos y privados que las soliciten en forma adecuada, presentándolos a la previa consideración del DIMER para su elevación a la firma del Presidente del CNMMP;
- i) Estudiar, redactar o asesorar y hacer el seguimiento de los textos legales y normativos de cualquier autoridad, cuyo dictamen corresponda al Consejo en el ámbito de su competencia. Al efecto deberá recabar la previa opinión del DIMER;
- j) Redactar, antes del fin del mes de enero de cada año, una Memoria Anual del Consejo, que deberá ser previamente presentada al DIMER para conocimiento y aportes de su gestión; elevar la Memoria definitiva al Consejo para su aprobación o reparos y remitirla posteriormente, entre otros, al Gobierno, a los miembros natos del Consejo, a sus representantes y a las EP;
- k) Hacer el seguimiento de las cuestiones que atañen al CNMMP para el cabal cumplimiento de sus competencias y funciones; y,
- l) Actuar en cuantas acciones de carácter técnico le sean encomendadas por el Presidente y miembros del Consejo.

SECCIÓN 2ª

De la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral

Artículo 19º. Aspectos generales

Declárase a la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral como "Autoridad Portuaria Nacional", con cuantos efectos de ejercicio y representación en los diferentes foros nacionales e internacionales conlleva, sin perjuicio de las atribuciones legales de otras autoridades.

Como Autoridad Portuaria Nacional, le corresponde el ejercicio de autoridad en el sector y los aspectos normativos específicos del mismo y, especialmente, lo dispuesto por el Art. 154 del RLM.

El Director de la Marina Mercante y del Litoral, sin perjuicio de las atribuciones del Servicio a su cargo, ejercerá su actividad como Asesor del CNMMP en coordinación y con el apoyo de la Secretaría Técnica del mismo, a efectos de la mejor economía de medios y esfuerzos y la eficiente obtención de resultados de la gestión a cada uno encomendada.

Art. 20º. Atribuciones y Funciones

Sin perjuicio de las atribuciones determinadas en el Art. 5º de la Ley General de Puertos, la DIGMER cumplirá las siguientes funciones que se derivan de los requerimientos del modelo portuario resultante de la aplicación de la Ley de Modernización al sector:

1. Aprobar el Reglamento de Servicios Portuarios al que se refiere el artículo 154 del Reglamento Sustitutivo del Reglamento de la Ley de Modernización y los Reglamentos de Operaciones Portuarias de las EP.
2. Fiscalizar el fiel cumplimiento de los principios inspiradores de la leal competencia contenidos en este reglamento y de los contratos de las entidades portuarias con personas jurídicas privadas o públicas.
3. Promover y facilitar, en coordinación con las comunidades portuarias y personas públicas o privadas involucradas en las actividades portuarias, la capacitación y entrenamiento en el país y en el extranjero, del personal portuario del sector privado.
4. Absolver los diferendos surgidos entre las entidades portuarias y la Comunidad Portuaria del puerto correspondiente, en lo concerniente a los servicios portuarios respectivos y las facilidades y funcionamiento de los puertos, cuando tales reclamaciones o diferendos no hayan sido solucionados por las entidades portuarias.
5. Velar, como Autoridad Portuaria Nacional, por el cumplimiento de los lineamientos de la Política Portuaria Nacional y de las resoluciones y regulaciones emitidas por el CNMMP, con un criterio básico de unidad y coherencia y preservación de las reglas de la leal competencia.
6. Otorgar las matrículas para los operadores portuarios y de servicios complementarios del sector privado, que actúan en los puertos nacionales.
7. La DIGMER deberá sesionar al menos una vez al mes con el órgano de representación de la Comunidad Portuaria Nacional, una vez constituido éste y recogerá en cualquier momento sus sugerencias para el mejor funcionamiento de los puertos en materia de su competencia. En caso de no ser dichas sugerencias aplicables, así lo decidirá remitiendo la correspondiente nota al órgano de representación antes citado.

SECCIÓN 3ª

De las Entidades Portuarias

Art. 21º. Aspectos generales

Los puertos comerciales estatales del Ecuador serán administrados, mantenidos y desarrollados por las EP a las que se refiere el artículo 1º de la Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional.

Son principios únicos para la gestión de las EP, los contenidos en el artículo 4º y el artículo 5º del presente reglamento.

Artículo 22°. Atribuciones y Funciones

Las atribuciones de las EP son las recogidas en el artículo 6° de la LRAPN, que se deberán aplicar, en todo caso, en consonancia con lo que se deriva del modelo de funcionamiento que surge del proceso de modernización de los puertos.

En especial, las EP deberán atenerse a los principios de prestación indirecta de los servicios portuarios, límites de la prestación subsidiaria y disminución de los costos de funcionamiento establecidos en este reglamento, así como a los roles que en el mismo se les determinan. Artículo 4°.

Sin perjuicio de las atribuciones contenidas en el artículo 6° de la LRAPN, las EP cumplirán con las siguientes funciones:

1. Establecer el régimen de prestación de los servicios portuarios y complementarios, mediante la autorización a operadores del sector privado para la ejecución de las actividades portuarias.
2. Otorgar permisos o concesiones de uso privativo, de acuerdo con lo establecido en el RLM, el presente reglamento y el RSP de la DIGMER.
3. Establecer y aplicar el régimen de seguimiento y control de los contratos con el sector privado para la comprobación de su cumplimiento.
4. Recaudar los cánones y contraprestaciones derivadas de sus contratos con el sector privado, en el área de su jurisdicción.
5. Establecer de forma directa los niveles de las diferentes tarifas de acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento Tarifario aprobado por el CNMMP y someter a la consideración de éste, a través de la DIGMER, las reformas del mismo que estimaren necesarias.

Artículo 23°. Del Directorio de las Entidades Portuarias

Sin perjuicio de la integración del Directorio en la forma a la que se refiere el artículo 7° de la LRAPN, para adecuar su funcionamiento al nuevo escenario de administración derivado de la aplicación de la Ley de Modernización al Sector Portuario, se dispone:

1. El Presidente y los vocales del Directorio de las EP, excepto el Capitán de Puerto, deberán ser nombrados de entre personas con titulación profesional de nivel superior, oficiales superiores de la Armada Nacional o capitanes mercantes, en ambos casos en situación de retiro, con probada versación en asuntos relativos al transporte, puertos y comercio exterior. Los currícula vitae de los mismos, a efectos de comprobación pública de estos extremos, serán enviados a la Autoridad Portuaria Nacional, previamente a su nombramiento.
2. El vocal a que se refiere el literal d) del artículo 7° de la LRAPN, será designado por el Ministro de Comercio Exterior, Industrialización y Pesca.
3. Para lograr la máxima coherencia y estabilidad de los directorios, los vocales de libre nombramiento y

remoción determinados en los literales a), c), d) y e) del artículo 7 de la LRAPN, permanecerán en sus cargos por el tiempo máximo que autoriza la ley, salvo que quienes los nombraron tengan fundadas razones para su remoción.

Artículo 24°. Funciones del Directorio

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 8° de la LRAPN, el Directorio las EP cumplirá con lo siguiente:

1. Acorde con lo dispuesto en el artículo 154 del RLM y el artículo 5° de la LGP, la aprobación de la Reglamentación de los Servicios Portuarios que se aplicará con carácter general en todos los puertos estatales, corresponde a la DIGMER. La facultad de aprobación de Reglamentos de Servicios Portuarios a la que se refiere el artículo 8°, literal e) de la LRAPN, se aplica solamente a los reglamentos que se requieran para la organización y funcionamiento de los servicios en el puerto al que pertenezca el Directorio que los aprueba.
2. Para la formulación de cualquier norma que modifique el régimen de funcionamiento del puerto, el Directorio oírán previamente al órgano de representación de la Comunidad Portuaria del Puerto, si existiere y, en caso de no poderse aplicar lo sugerido por ésta, deberá así en nota fundada que le remitirá, con copia a la Autoridad Portuaria Nacional.
3. Absolver los diferendos que la Comunidad Portuaria del puerto pueda tener con el Gerente del mismo, en todo lo concerniente a servicios portuarios y a las facilidades y funcionamiento de los puertos.
4. Autorizar al Gerente la celebración de contratos con el sector privado para la prestación delegada de servicios portuarios y para el otorgamiento de permisos y concesiones, a petición fundada, de aquél, quien acompañará los estudios a los que se refiere el artículo 4°.4 de este reglamento. Una vez emitida dicha autorización, el Gerente obrará de oficio en todo el procedimiento, notificando al Directorio una vez producida la firma de los contratos correspondientes. Lo anterior es sin perjuicio de las atribuciones de los diferentes órganos del Estado en la materia.

Artículo 25°. Régimen de incompatibilidades

A los efectos de lo dispuesto en el artículo 10° de la LRAPN deben entenderse expresamente excluidos de la categoría de usuarios a la que se refiere dicho artículo los siguientes, afectando la prohibición de pertenecer al Directorio a las personas relacionadas con ellos por vínculos de dependencia, relación laboral o profesional o asesoría y sus parientes en los grados establecidos en el citado artículo:

- a) Operadores portuarios y de servicios complementarios;
- b) Agentes Navieros;
- c) Permisarios y concesionarios; y,
- d) Agentes Aduaneros.

Previamente a su nombramiento, cada uno de los futuros miembros del Directorio deberán presentar ante quien los designa, declaración jurada de no estar incurso en ninguno de los supuestos de incompatibilidad referidos y aquella que se recoge en el Art. 122 de la Constitución Política.

Quien designe a dichos miembros remitirá al Presidente de la EP y a la Autoridad Portuaria Nacional, junto con el oficio o acta de designación, copia de dichas declaraciones juradas.

Al abandonar sus cargos estarán obligados a cumplir, asimismo, con la declaración patrimonial juramentada a que se refiere el citado artículo 122 de la Constitución Política.

Acorde con el artículo 123 de la Constitución Política, los miembros del Directorio serán responsables penalmente en caso de incurrir en falsedad en dicha declaración. La Autoridad Portuaria Nacional velará especialmente por el cumplimiento de este precepto en materia de incompatibilidades.

Artículo 26°. Del Gerente de la EP

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 12° de la LRAPN, se determina lo que sigue:

Para acceder al cargo de Gerente de una EP se deberá demostrar fehacientemente cinco años de experiencia a nivel administrativo y directivo en actividades portuarias, del transporte o del comercio exterior o directamente relacionadas con ellas. Adicionalmente a lo anterior deberá estar en posesión de titulación profesional de nivel superior o ser Oficial Superior de la Armada Nacional o Capitán Mercante, en ambos casos en situación de retiro.

Previamente a la propuesta de nombramiento de Gerente de una EP, los currícula vitae de los candidatos correspondientes deberán ser enviados a la Autoridad Portuaria Nacional, por el cauce administrativo establecido, para su análisis, quien no podrá nombrar a aquellos que no demuestren estar en posesión de lo requerido en este artículo.

Se aplicará el mismo régimen de incompatibilidades que se establece para el Directorio de la EP. Al efecto y sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo final del artículo 10° de la LRAPN se aplicará el concepto de usuarios en los mismos términos del artículo 25° de este reglamento, siendo de aplicación asimismo los procedimientos, cautelas y responsabilidades que en él se establecen.

Artículo 27°. Atribuciones y Funciones

Añádase a lo dispuesto en el artículo 13° de la LRAPN las siguientes funciones:

1. El Directorio deberá autorizar al Gerente para la celebración de los contratos de delegación al sector privado, en los procesos de modernización portuaria, acorde con la Ley de Modernización, su Reglamento General, el presente reglamento y el RSP.
2. Conocer en primera instancia las sugerencias u observaciones de la Comunidad Portuaria del puerto, en todo lo que concierne a la prestación de servicios o a las facilidades y funcionamiento de éste. En caso de no considerar atendibles tales sugerencias u observaciones,

deberá así notificarlo fundamentadamente al órgano de representación de la Comunidad Portuaria quien quedará en libertad para agotar las diferentes instancias que se relacionan en este reglamento. De lo notificado se dará cuenta al Directorio y se enviará copia a la Autoridad Portuaria Nacional.

3. Sesionar con el órgano de representación de la Comunidad Portuaria del puerto, al menos una vez al mes y cuando éste lo solicite fundando dicha solicitud en asuntos que no pueden esperar a la sesión ordinaria, debiendo en ese caso convocar la reunión en el plazo improrrogable de una semana desde cursada la solicitud.

Artículo 28°. Empresas Portuarias

Las personas del sector privado que ostenten concesiones de playa y bahía para la construcción y operación de terminales portuarios privados deberán someterse a lo dispuesto para el CNMMP y la Autoridad Portuaria Nacional, en materia de regulación y control de la actividad, aplicación de los principios de la Política Portuaria Nacional y demás competencias de estos órganos que les afecten. Asimismo estarán sujetos al cumplimiento de las obligaciones y regulaciones de cuantos órganos del Estado tengan competencia en su actividad, entre otras, las obligaciones aduaneras, fiscales, ambientales o municipales.

Deberán asimismo actuar en régimen de leal competencia de mercado y cumplir con las exigencias de seguridad, infraestructura, superestructura y equipamiento que se determinen por la DIGMER, para la operación de las naves y las cargas, así como en los aspectos ambientales, con el mismo nivel de exigencia que se establezca para los concesionarios de las EP.

Al efecto de hacer la liquidación de las tasas que corresponden por su actividad, de acuerdo con el artículo 8° de la LGP, los capitanes de los buques que operen en terminales portuarios privados, previamente a recibir la autorización de zarpe, deberán presentar a la DIGMER o a quien ésta delegue para este fin, los manifiestos de carga y listas de embarque definitivos de los buques operados y, en cada liquidación que se efectúe, se acompañarán las facturas oficiales del valor de las operaciones y servicios que se liquiden.

La Autoridad Portuaria Nacional velará por el cumplimiento de estos preceptos, ejerciendo los mismos controles que en el caso de los concesionarios de las EP.

SECCION 4°

De las Comunidades Portuarias

Artículo 29°. La Comunidad Portuaria Nacional

Estimúlase la creación de una Comunidad Portuaria Nacional, que represente los intereses y derechos de todos los usuarios y afectados por la actividad de los puertos, a nivel nacional.

Una vez constituida, la CPN actuará como órgano de consulta y asesoramiento de la Autoridad Portuaria Nacional, para cuantas actividades se relacionen con sus competencias en materias que afecten a los usuarios de los puertos.

La CPN se entiende configurada como una entidad asociativa abierta en cuya composición cabrán cuantas entidades asociativas nacionales, representantes de intereses profesionales, comerciales, industriales, agrícolas o regionales, tengan interés en los puertos y deseen integrarla.

Este órgano de representación podrá estructurarse, entre otros, con representantes de las EP, la Cámara Marítima del Ecuador (CMAE), la Asociación Ecuatoriana de Operadores de Terminales Privados (ASOTEP), la Federación de Cámaras de Comercio del Ecuador, la Federación Nacional de Cámaras de Industrias del Ecuador, la Federación Nacional de Cámaras de Agricultura del Ecuador y la Federación Ecuatoriana de Exportadores (FEDEXPOR).

La CPN podrá establecer sus estatutos, su órgano de Secretaría y Administración y su sede propios y elegir a su Coordinador General, entre sus componentes.

Artículo 30°. Régimen de sesiones de la CPN

Como el órgano consultivo de la Autoridad Portuaria Nacional en la materia, una vez constituida la CPN sesionará a estos efectos bajo la Presidencia del DIMER como máximo responsable de aquélla; estas sesiones se establecerán con periodicidad mínima mensual a convocatoria de DIMER, o cuando sea solicitado por la mitad más uno de los miembros de la CPN.

La CPN podrá presentar, por su propia iniciativa, sugerencias a la Autoridad Portuaria Nacional en materia de puertos y actividades portuarias; la Autoridad Portuaria Nacional podrá aceptarlas, o rechazarlas mediante escrito fundado dirigido a la CPN con copia al CNMMP, dando lugar al procedimiento de elevación al CNMMP para resolución de diferendos, que se recoge en el presente reglamento.

Artículo 31°. La Comunidad Portuaria de cada Puerto (CPP)

Estimúlase la constitución de una Comunidad Portuaria en cada puerto estatal, a los mismos efectos que se crea la CPN.

Una vez creada, la CPP actuará como órgano consultivo y de representación ante la EP de los intereses y derechos de los usuarios y afectados por la actividad portuaria.

Este órgano de representación se concibe bajo la consideración de una entidad asociativa abierta, que podrá estar constituida por las entidades asociativas locales de representación profesional o de la industria, comercio o agricultura que tengan intereses en el buen funcionamiento del puerto. Entre otros, podrá estar integrado por las cámaras más representativas de la comunidad local, que tengan relación con las actividades portuarias. Y representantes locales, si existen de entidades como la Federación Ecuatoriana de Exportadores (FEDEXPOR), la Cámara Marítima del Ecuador (CMAE), la Asociación Ecuatoriana de Operadores de Terminales Privados (ASOTEP) en el caso que exista este tipo de terminales en la zona de influencia del puerto público.

La CPP podrá establecer sus estatutos, su órgano de Secretaría y Administración y su sede propios y elegir a su Coordinador General, entre sus componentes.

La CPN, en caso de existir, deberá coordinarse con las CPP y éstas entre sí, para que los estatutos de todas ellas sean acordes con los principios inspiradores de la actividad portuaria y los de su creación y asimismo reflejen una homogeneidad e igualdad de conceptos en las materias que abarquen, especialmente la de defensa de los usuarios. Podrá recurrirse a la coordinación de la Autoridad Portuaria Nacional para facilitar esta homogeneidad en los Reglamentos de Funcionamiento de las Comunidades Portuarias.

Artículo 32°. Régimen de sesiones de la CPP de cada puerto

Una vez creada, la CPP sesionará con el Gerente de la EP correspondiente, al menos una vez al mes, convocada por éste o cuando lo solicite la mayoría de sus integrantes.

La CPP podrá presentar, por su propia iniciativa, sugerencias a la EP correspondiente, a través de las sesiones a celebrar con su Gerente tal como se dispone en el artículo 27 de este reglamento, en asuntos relativos al funcionamiento del puerto y de las actividades que en él se desarrollan; el Gerente de la EP podrá aceptarlas, o rechazarlas mediante escrito fundado dirigido a la CP, con copia al Directorio y a la Autoridad Portuaria Nacional, dando así lugar al procedimiento de elevación para la resolución de diferendos que se recoge en el presente reglamento.

Capítulo III

DE LA GESTION DEL DOMINIO PUBLICO PORTUARIO

MODALIDADES DE DELEGACION

Artículo 33°. Definición y estructuración

A los efectos de este Reglamento, entiende como Dominio Público Portuario el conjunto de los bienes, terrenos y aguas que se requieren para el ejercicio de la actividad portuaria, la aproximación de naves a los puertos, las zonas de cuarentena y maniobra y los sistemas de señalización, balizamiento y seguridad correspondientes.

Forman parte del Dominio Público Portuario:

1. Los terrenos, obras e instalaciones fijas con destino al abrigo y atraque de buques; operación, almacenamiento y operaciones logísticas de mercaderías y los accesos a los mismos, afectos al servicio de los puertos comerciales estatales del Ecuador o conexos con ellos; así como las aguas marítimas o fluviales contenidas dentro de las zonas de jurisdicción de las entidades portuarias estatales, cuyos límites serán determinados por el CNMMP de acuerdo con la Ley General de Puertos.
2. Los terrenos, obras o instalaciones fijas que las entidades portuarias estatales generen, construyan o adquieran o el Estado les asigne por cualquier acto traslativo de dominio, para el cumplimiento de sus fines.
3. Los terrenos, obras e instalaciones asignados a la función de señalización marítima asignados a la jurisdicción de las entidades portuarias estatales para tal fin.

4. Los terrenos, obras e instalaciones fijas que se generen, construyan o adquieran por los titulares de concesiones en el Dominio Público Portuario.
5. Los terrenos, aguas y fondos de los mares, ríos y zonas lacustres que se conceden al sector privado para la construcción de terminales portuarios por su cuenta y riesgo, sin perjuicio de la titularidad de lo que construyan.

Artículo 34°. Condiciones y modalidades de utilización

Mantiénese lo que determina el artículo 154 del RLM en lo tocante a que la DIGMER será quien establezca el Reglamento de Servicios Portuarios, donde se determinará y detallará su estructuración, ejercicio, modalidades y relaciones con el uso del Dominio Público Portuario, acorde con lo dispuesto en las leyes aplicables al sector, la LM, el RLM y el presente reglamento.

1. Podrán utilizar el Dominio Público Portuario:
 - a) Las entidades portuarias titulares del mismo.
 - b) Los concesionarios y permisarios que disfruten de un contrato de ocupación y uso exclusivos de partes del mismo, para fines relacionados con las actividades portuarias, de acuerdo con lo prescrito en la Ley de Modernización, su reglamentación, el presente reglamento y el RSP de la DIGMER.
 - c) El otorgamiento de estos derechos se entenderá siempre sin perjuicio de terceros.
 - d) Las personas del sector privado matriculadas como operadores portuarios, cuando gocen de la correspondiente autorización de la Entidad Portuaria estatal con jurisdicción en el puerto correspondiente.
2. La utilización privativa del Dominio Público Portuario, en todos los casos en que las personas del sector privado requieran la construcción de obras o instalaciones fijas o la realización de cualesquiera inversiones que incrementen su valuación cuantitativa o su superficie útil, requerirá el otorgamiento de una concesión en la forma establecida.
3. Autorízase expresamente el otorgamiento de concesiones en zonas portuarias en condiciones de exclusividad regulada, de acuerdo con lo establecido en el artículo 47 de la Ley de Modernización y lo determinado en el presente reglamento.
4. Sólo se podrá otorgar una concesión en una parte del Dominio Público Portuario si las personas del sector privado que aspiran a ella, se comprometen a la realización de obras e inversiones por su cuenta y riesgo, destinadas a la prestación de nuevos servicios o la ampliación de los existentes. Al efecto se tendrá especialmente en cuenta en las cláusulas concesionales lo dispuesto en el artículo 69 del RLM.
5. La utilización temporal por corto plazo de partes del Dominio Público Portuario, en los casos de actividades de tipo coyuntural o puntual y cuando las personas del sector privado no requieran la realización de inversiones en instalaciones fijas para el uso al que se destinen, exigirá en todo caso el otorgamiento de un permiso, en la forma establecida.

Se exceptúan de lo establecido en el párrafo anterior las inversiones relativas a instalaciones móviles o desmontables, mantenimiento extraordinario o mejoras menores del inmovilizado destinadas al logro de mayor eficiencia en la operación, cuyo beneficio recibirá directamente el permisario y que no comportarán en ningún caso derecho, ni indemnización alguna respecto de la EP.

Los permisos otorgados se entienden, en todo caso, como precarios y revocables de forma unilateral por parte de la administración, por razones fundamentadas de necesidad o planificación portuaria.

Los permisos no serán renovables, salvo que, tras la petición fundada del permisario, al solo criterio de la administración resulte de interés el mantenimiento de la actividad que se desarrolle en el área permitida.

En todo caso esta renovación sólo se podrá otorgar por una vez y si el cómputo total del tiempo en que se otorga el permiso y su renovación, no supera el plazo máximo establecido de cinco (5) años.

En los casos en que, no obstante, el permisario desee transformar en permanente la actividad para la que obtuvo el permiso, deberá solicitar la concesión de la zona de dominio público correspondiente y, en caso de considerarse de interés para la administración, se convocará la correspondiente licitación pública para el otorgamiento de una concesión.

Siempre que se cumpla con los requisitos que a continuación se exponen, podrá reconocérsele al permisario los beneficios de la iniciativa privada a los que se refiere el artículo 35° del presente reglamento:

- a) Que no haya existido previamente petición de otra persona del sector privado para el ejercicio de actividades portuarias en la misma zona.
 - b) Que resulten positivos los resultados de los mismos estudios previos establecidos para la decisión de conceder, según lo que establece el artículo 36° de este Reglamento, aplicados a la iniciativa del permisario.
 - c) Que no exista un proyecto o plan previo de la administración, en los que se haya determinado un uso diferente para la zona en cuestión.
 - d) Que no se dé lugar, mediante la concesión, a violación del derecho de terceros.
6. El ejercicio de actividades o la prestación de servicios en el Dominio Público Portuario que necesiten de su utilización en régimen de uso común, requerirá en todo caso el otorgamiento de una autorización, en la forma establecida en el RSP.
 7. La matriculación de una persona jurídica del sector privado en la DIGMER y su autorización por una Entidad Portuaria estatal como Operador Portuario, no eximen a las personas del sector privado, de la necesidad de obtener un permiso o concesión para el uso exclusivo de zonas del Dominio Público Portuario.

8. Dentro de los recintos portuarios sólo podrán realizarse actividades, construcciones o instalaciones que sean acordes con los usos a los que se destina el Dominio Público Portuario.
9. Queda expresamente prohibida la residencia o habitación permanente de personas en los recintos portuarios. Asimismo se prohíbe la venta al por menor de cualquier tipo, salvo la de carácter fijo que se establezca por las entidades portuarias o por los concesionarios en sus zonas concedidas, para el exclusivo uso de alimentación y servicios a los trabajadores, que sean necesarios para su atención en el trabajo que desarrollan. Estos puntos fijos de venta deberán ser estrictamente controlados en su funcionamiento bajo la responsabilidad directa y exclusiva de quien los estableció.
10. El tendido de líneas aéreas o subterráneas o el emplazamiento de señalización o publicidad de cualquier tipo en el dominio público portuario, requerirá en todo caso la expresa aprobación de la entidad portuaria estatal con jurisdicción en esa parte del mismo.
11. Cuando una actividad, instalación o uso de las existentes pueda significar un riesgo potencial o real de contaminación ambiental terrestre, aérea o acuática, ello deberá ser puesto en conocimiento de la Entidad Portuaria titular, quien deberá aprobar este uso, instalación o actividad en forma expresa y tras el análisis de los estudios de impacto, mitigación del mismo y medidas de seguridad que aporte el peticionario.

En todo caso, la Entidad Portuaria pondrá este extremo en conocimiento de la APN y vigilará estrictamente el cumplimiento de las condiciones en las que se aprobó la instalación, uso o actividad.

Artículo 35°. La solicitud de concesiones en los puertos comerciales estatales, por iniciativa privada

Cuando una persona privada solicite el otorgamiento de una concesión no prevista en la planificación del puerto estatal correspondiente, se estará a lo previsto en el artículo 47 de la Ley de Modernización y en los artículos 175 y 176 del RLM.

Añádase a lo previsto los extremos siguientes:

1. Los autores de la iniciativa, en caso de ser ésta aceptada y desear presentarse a la licitación correspondiente, obtendrán los pliegos de bases de la licitación sin costo alguno.
2. Los autores de la iniciativa incluirán en la misma el valor en dólares USA de todos los costos incurridos en el desarrollo de la misma y, en caso de no resultar adjudicatarios de la licitación, tendrán el derecho a ser resarcidos de los mismos por parte de los adjudicatarios.

Artículo 36°. Modelo general del proceso de concesión a aplicar en los puertos. Tipo y condiciones generales

Para el otorgamiento de concesiones en el Dominio Público Portuario, se estará a lo dispuesto en la Ley de Modernización y en su Reglamento, especialmente en lo relativo a las que en éste se denominan como "Concesiones de Uso".

Sin perjuicio de las atribuciones y funciones legalmente establecidas para el CONAM, determinase que en los procesos de concesión será obligatoria la cooperación del ente concedente con el CONAM, para garantizar la homogeneidad y generalidad de los procesos, así como la calidad e idoneidad de los mismos en el contexto general de las acciones de cooperación público-privada en el Ecuador.

Establécense los principios de transparencia, imparcialidad y objetividad como los principales a tener en cuenta en el desarrollo del proceso de concesión.

Antes de iniciar el proceso de una concesión, la EP y la Autoridad Portuaria Nacional deberán comprobar la existencia de planificación portuaria al respecto y comunicar al CONAM la intención de iniciar el proceso de concesión, a efectos de coordinación de la modernización.

Posteriormente se deberá establecer claramente la necesidad, oportunidad y viabilidad técnica, económica y financiera de la concesión, basándose en estudios de especialistas independientes y de reconocida solvencia profesional. Asimismo se realizarán los estudios previos de impacto ambiental y social de las obras y actividades que, potencialmente, se desarrollarán en la concesión.

Previamente a la aprobación de todos estos estudios, el CONAM los conocerá y podrá plantear objeciones a los estudios y sus resultados, si no cumplen en forma satisfactoria con sus objetivos o con los objetivos del Estado en el sector.

A partir de los resultados de dichos estudios se identificará cuál es el mayor interés de la administración en el otorgamiento de la concesión y, basados en la salvaguardia de dicho interés, se determinarán los componentes del procedimiento a seguir y los elementos que servirán de base para la valoración y adjudicación.

Dadas las características de las concesiones portuarias, en las que el equilibrio y proporcionalidad de las inversiones con el volumen y requisitos de la operación, la calidad y la eficiencia de los servicios y el menor precio para el usuario relativizado con todo lo anterior, serán generalmente los elementos de mayor interés de la administración, recomiendase el otorgamiento de concesiones portuarias por el procedimiento de consultas y propuestas de modificación previas (*data room*) en la forma siguiente acorde con el artículo 159 del RLM:

1. Los potenciales oferentes serán previamente preseleccionados en base a su solvencia económico-financiera y a su capacidad propia o adquirida para el ejercicio de la actividad, de acuerdo con los parámetros previstos en el Pliego de Bases de la Concesión. Tales informaciones se entregarán en sobre cerrado y se evaluarán por el ente concedente, en forma directa o indirecta, pero siempre por especialistas cualificados para ello. La Comisión de Precalificación se integrará de acuerdo con lo especificado en el párrafo tercero del artículo 159 antes citado.
2. En sesiones conjuntas entre los preseleccionados y la EP, a propuesta de ésta se definirán el proyecto de inversión y gestión de la concesión, que con carácter básico y mínimo deberá ejecutar el concesionario y los términos contractuales de la concesión.

3. Una vez determinados ambos elementos y aprobados sus contenidos por el CNMMP y el CONAM, de acuerdo con la normativa vigente, los preseleccionados que no deseen continuar el proceso se podrán retirar sin costo alguno. Los que deseen continuar en el proceso de licitación, firmarán ambos documentos conjuntamente con la EP, adquiriendo en ese instante la obligación de ofertar, so pena de pérdida de la fianza depositada, que se establecerá en el llamado a precalificación de interesados.
4. Posteriormente se convocará la licitación propiamente dicha mediante la comunicación de las bases de licitación, solamente a los precalificados de acuerdo con el artículo 159 RLM,
5. Corresponderá en esta fase el acto de entrega y apertura del sobre de cada oferente con los precios del servicio o los otros elementos de valoración cuantitativa que se hayan determinado en la fase previa de *data room*, siempre en función del interés de la administración.
6. En el mismo acto público de apertura de los sobres, se procederá directamente a la valoración de lo ofertado o se ejecutarán las operaciones sencillas que, para equilibrar la representatividad de los elementos a valorar en el ejercicio de la actividad, se hayan definido claramente en las bases de licitación.
7. La selección de la oferta ganadora de la licitación se hará en ese mismo acto, sin necesidad de valoración subjetiva alguna, pasando lo actuado a las autoridades para el proceso de aprobación correspondiente. Las autoridades, dado lo mecánico del procedimiento, ejercerán su competencia de adjudicación, sin poder modificar lo actuado, salvo constatación de irregularidades por vía de recurso de alguno de los oferentes.
8. El contrato será adjudicado al menor o al mayor de los guarismos resultantes, que habrá seleccionado la Comisión de Valoración según esté previsto en las bases de la licitación, y se firmará exactamente en las condiciones pactadas en el proceso de *data room*.

En cualquier caso, los funcionarios intervinientes de las EP, su Gerente y los miembros del Directorio que hayan aprobado las bases de la licitación, tendrán la responsabilidad de la expresa introducción en los contratos de todas las cláusulas cuya inclusión se considera obligatoria para los contratos de concesión, a la luz de lo establecido en la Ley de Modernización y su reglamento, sin perjuicio de las específicas de cada caso.

Artículo 37° Obligatoriedad de las Entidades Portuarias de establecer mecanismos de control del cumplimiento de contratos

Las EP quedan obligadas al establecimiento de mecanismos efectivos de control del cumplimiento de sus contratos y de las obligaciones derivadas de la normativa, para las personas del sector privado que disfruten de autorizaciones, concesiones o permisos.

El Gerente de la EP será directamente responsable del establecimiento y correcto funcionamiento de estos controles.

Los controles a los que se refiere el párrafo anterior serán especialmente intensos en materia de la gestión de los contratistas acorde con los términos pactados en el contrato, de los precios aplicados al usuario, del cumplimiento de las condiciones ofertadas para la prestación del servicio, de la determinación del canon concesional a pagar a la EP, en su caso, y de las posibles prácticas contrarias a la leal competencia a las que se refiere el artículo 95 del RLM vigente.

Podrán contratarse al efecto compañías auditoras externas de prestigio internacional demostrado, quienes deberán asumir la responsabilidad de la calidad y universalidad de estos controles.

Las EP informarán periódicamente a la Autoridad Portuaria Nacional de los controles efectuados y sus resultados, así como de las medidas tomadas al efecto; ambos extremos citados obligarán y generarán responsabilidad a los funcionarios y responsables de las EP.

Artículo 38°. Relaciones con los concesionarios

Las EP deberán mantener cauces de comunicación permanentes con sus concesionarios, tanto en lo referente a los controles a efectuar, como al seguimiento del cumplimiento de sus contratos y a las incidencias de la concesión en las que puede verse envuelta o tener incidencia la EP.

Deberán auxiliar en lo posible a los concesionarios en cuantas gestiones deban realizar ante autoridades del sector público, para la obtención de permisos, licencias, etc. que afecten al funcionamiento de la concesión, sin perjuicio de las responsabilidades y obligaciones de los concesionarios.

Asimismo las EP actuarán con la mayor diligencia en cuanto sea necesario para solventar consultas y otras comunicaciones recibidas de los concesionarios, de forma que el accionar de la administración no interfiera en el correcto desarrollo de sus cometidos.

CAPITULO IV

DEL REGIMEN DE INFRACCIONES Y SANCIONES

Artículo 39°. Potestad sancionadora de la Administración

La potestad sancionadora de la administración es de principio, estando declarada para las actividades delegadas por el Estado en la Ley de Modernización y sujeta a las limitaciones constitucionales y legales. Esta potestad sancionadora deberá ser expresamente reconocida en las cláusulas correspondientes de todos los contratos que celebren las EP con personas del sector privado.

Al efecto del mantenimiento del poder correctivo de las sanciones, el monto de las mismas se establecerá en dólares de los Estados Unidos de Norteamérica (USD \$).

Al efecto de la correcta adecuación del concepto generador de las sanciones, dado lo amplio de la actividad y la casuística surgente, las infracciones correspondientes se podrán tipificar en términos de la acotación de su trascendencia económica, temporal o de otro tipo, por el daño ocasionado, por el perjuicio causado, por la paralización del uso de las instalaciones que pudieran acarrear o por las lesiones personales derivadas de su comisión, entre otros.

CAPITULO V**OTRAS DISPOSICIONES****Artículo 40°. Transitorias**

1. En el plazo de 30 días desde la entrada en vigencia del presente reglamento, se deberán adaptar los directorios y gerencias de las autoridades portuarias a lo que en él se dispone en el presente reglamento.
2. El CNMMP y la DIGMER deberán revisar y adaptar los reglamentos de su competencia a lo dispuesto en el presente reglamento general en el plazo máximo de sesenta días, a partir de su entrada en vigencia.
3. Asimismo las EP deberán revisar sus normas e instrumentos de gestión a lo previsto en este reglamento general, en el plazo de sesenta días desde la entrada en vigencia del presente reglamento general.
4. En el plazo de 30 días desde la entrada en vigencia de este reglamento general se instaurará a la actual Unidad Técnica y de Modernización (UTYM) de la DIGMER como la Secretaría Técnica del CNMMP, procediendo a la revisión de los perfiles de sus miembros actuales y a la adaptación de los mismos al cumplimiento de los perfiles requeridos.
5. En el plazo de 24 meses desde la entrada en vigencia del presente reglamento, deberán haberse culminado los procedimientos de licitación para la total concesión de los puertos comerciales estatales del Ecuador, sea como puertos completos o como terminales especializadas.
6. Encárgase a la DIGMER para que supervise el cumplimiento de las disposiciones anteriores.

Artículo 41°. Final

El presente Reglamento General de la Actividad Portuaria en el Ecuador entrará en vigencia a partir de su publicación en el Registro Oficial.

Dado en el Palacio Nacional, en Quito a 6 de junio del 2000.

f.) Gustavo Noboa Bejarano, Presidente Constitucional de la República.

Es fiel copia del original.

Lo certifico.- f.) Marcelo Santos Vera, Secretario General de la Administración Pública.
