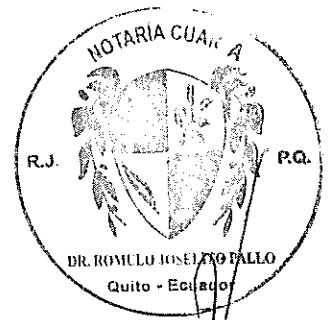


1.81.356	1.364.266	1.446.074	1.535.676	1.116.037	1.104.135	1.090.939	1.078.382	1.056.463	1.055.139	1.044.383	1.034.163	1.024.455	1.015.232	1.005.471	996.147	980.240	967.718
4.742.057	4.851.662	4.931.559	5.020.121	5.130.284	5.333.410	5.385.076	5.444.640	5.553.737	5.564.812	5.778.169	5.893.070	6.011.543	6.131.774	6.264.410	6.379.495	6.507.098	6.637.230
2.350.000	2.350.000	2.350.000	2.350.000	2.350.000	2.350.000	2.350.000	2.350.000	2.350.000	2.350.000	2.350.000	2.350.000	2.350.000	2.350.000	2.350.000	2.350.000	2.350.000	2.350.000
2.060.061	2.184.862	2.264.559	2.380.191	2.480.794	2.563.410	2.688.076	2.794.840	2.903.737	2.914.812	3.128.169	3.243.670	3.361.543	3.481.774	3.604.410	3.729.495	3.857.098	3.987.230

263.977	265.017	268.077	210.158	312.153	245.382	214.536	213.691	210.878	225.037	225.317	227.571	229.846	232.195	234.466	236.811	239.179	241.571
700.000	700.000	700.000	700.000	700.000	700.000	700.000	700.000	700.000	700.000	700.000	700.000	700.000	700.000	700.000	700.000	700.000	700.000
903.977	966.017	906.077	910.158	911.259	914.362	916.536	918.691	920.878	925.037	925.317	927.571	929.846	932.195	934.466	936.811	939.179	941.571
3.336.029	3.421.460	3.507.017	3.594.693	3.685.560	3.778.674	3.874.031	3.962.860	4.057.055	4.168.741	4.272.663	4.379.734	4.489.279	4.601.510	4.716.548	4.834.462	4.955.324	5.079.207

9175.354	9.255.157	9.437.710	9.423.018	9.511.050	9.501.927	9.605.622	9.701.613	9.801.077	9.905.058	10.005.404	10.110.945	10.219.182	10.346.817	10.504.456	10.706.917	10.941.626	
24.905.759	24.909.893	24.929.600	24.950.279	24.977.500	24.999.442	25.000.000	25.000.000	25.000.000	25.000.000	25.000.000	25.000.000	25.000.000	25.000.000	25.000.000	25.000.000	25.000.000	25.000.000
34.141.133	34.845.050	35.567.300	36.308.389	37.068.595	37.848.365	38.645.136	39.462.391	40.309.495	41.173.825	42.065.065	42.982.617	43.931.966	44.914.609	45.932.250	47.000.000	48.120.000	49.300.000



[Handwritten signature]

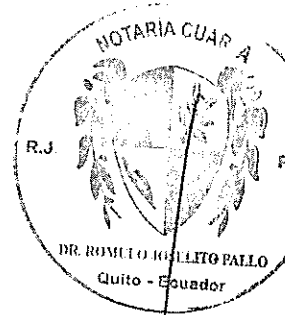
875.592	868.812	962.371	956.253	950.440	944.218	939.672	934.639	929.954
6.769.974	6.905.374	7.043.481	7.184.351	7.328.038	7.472.559	7.624.091	7.776.572	7.932.104
2.350.000	2.350.000	2.350.000	2.350.000	2.350.000	2.350.000	2.350.000	2.350.000	2.350.000
5.119.974	9.255.374	9.393.481	9.534.351	9.678.038	9.824.559	9.974.091	10.126.572	10.282.104
243.887	248.891	248.891	251.380	253.893	256.432	258.997	261.587	264.202
700.000	700.000	700.000	700.000	700.000	700.000	700.000	700.000	700.000
943.887	948.891	948.891	951.380	953.893	956.432	958.997	961.587	964.202
5.206.187	5.316.341	5.469.750	5.606.494	5.746.656	5.890.322	6.037.581	6.188.520	6.343.233
11.039.552	11.170.612	11.304.743	11.441.983	11.582.371	11.725.949	11.872.759	12.022.848	12.176.260
38.938.033	39.911.483	40.909.271	41.932.002	42.980.302	44.054.810	45.156.180	46.285.085	47.442.212
49.977.585	51.082.095	52.214.014	53.373.585	54.562.674	55.780.759	57.028.940	58.307.932	59.618.472



SERVICIOS BÁSICOS	Observación
Uso Muelle a Flote	
Transferencia Contenedores (Shipto Yard)	
Reestiba de Contenedores	
Consultación / Desconsolidación (Contenedores)	Previa autorización de SENAE
Transferencia Carga General	
Carga de Bodega (Gate to Ship)	
Transferencia Contenedores Vacíos	
Revisar Vehículos	
Almacenaje de Contenedores	
Almacenaje Carga General en patios	
Tarifa Almacenaje Carga General en patios (2)	
Almacenaje Carga General no contenerizada en Bodegas	
Almacenaje Carga General no contenerizada en Bodegas especiales	
Conexión y Energía (Cntrs Refrigerados)	
Operac. Afro/Inspección al Exportador	
Operac. Afro/Inspección de Cntrs	
Operac. Afro/Inspección de Cntrs (Servicios al Exportador)	
Operac. Afro/Inspección (Carga General NO contenerizada)	
Porteo de Cntrs (3)	
Porteo de Cntrs (Servicios al Exportador)	
Porteo de Carga General (3) (4)	
Recepción/Despacho de Cntrs (1)	
Recepción de Cntrs (Servicios al Exportador)	
Uso de Facilidades por Remolcadores	

SERVICIOS ESPECIALES	Observación
Transferencia de Contenedores Vacíos (Shipto Yard)	
Transferencia de Contenedores Vacíos (Shipto Yard)	
Transferencia de Contenedores de Transbordo	
Transferencia de Carga General (Shipto Yard)	
Transferencia de Carga General de Transbordo	
Transferencia de Carga General No Convencional (Ship to Gate)	
Transferencia de Carga General No Convencional de Transbordo	
Transferencia de Bultos	
Transferencia de Carga a Granel Sólida	
Transferencia de Carga a Granel Líquida	
Embarque, Desembarque y Tránsito de Pasajeros	
Transferencia de Vehículos de Buques Carreteros (HO/RO) Shipto Yard o Yard to Ship	
Reestiba de Vehículos de Buques Carreteros (HO/RO)	
Reestiba de Carga Suelta en Bodega	
Reestiba de Carga Suelta sin Bodega	
Almacenaje Contenedores Transbordo	
Almacenaje de Contenedores Vacíos	
Uso de Batea de Emergencia	
Uso de Batea de Emergencia Carga (24)	
Almacenaje Carga General No Convencional en patios (3)	
Almacenaje Carga General No Convencional en Bodegas (2)	
Almacenaje Carga General No Convencional en Bodegas especiales (3)	
Almacenaje Carga General No Convencional en Bodegas refrigeradas (2)	
Servicio de utilerías varios	
Servicio de Provisión de Personal	
Servicio de Provisión de Herramientas (Ferru)	
Provisión de equipo	
Conexión a la red de agua	
Suministro de agua	
Provisión de materiales	
Uso de Infraestructura para vehículos terrestres de abastecimiento a buques	
Conexión/desconexión Contenedores Bredex a bordo de la Flote	
Pre-enchado (Contenedores Refrigerados)	
Uso de contenedor	
Conexión/desconexión de unidades de refrigeración	
Inspección Automática de Cntrs	
Plataformas para operaciones de proyectos	
Servicio de Paletaje	
Amarrar y Destamarra a Medios de Transporte Terrestre	
Empacado de contenedores vacíos	
Etiquetado/Desetiquetado Contenedores (Carga HO) (Incluye material)	
Provisión y Colocación Sello	
Inspección Contenedores Refrigerados	
Calentamiento/Refrigeración de Cntrs Refrigerados	
Servicio de Testeo de Carga para Grupos de Buques	
Operac. Afro/Inspección Carga General No Convencional	
Muestreo de bultos	
Clasificación	
Operac. Afro/Inspección Vehículos	
Inventario de vehículos	
Reestiba Contenedores en Terminal	
Recepción/Despacho de Carga General No Convencional	
Mampullos Frontales / Tapa de Bodega	
Traslado de unidades	
Recepción/Despacho de Vehículos (movimiento y destino) los a buques carreteros (HO/RO)	
Servicio de Despachaje	
Fuera de Forma	
Pesaje Contenedores	
Pesaje Carga General	
Operac. Inspección (Banano)	
Porteo de Carga (Banano)	
Almacenaje de Cntrs en patios especiales	
Porteo Carga General No Convencional	
Traslado de Carga General No Convencional	
Transferencia de Carga General (HO/RO / HO/RO)	
Transferencia de Carga General No Convencional (HO/RO / HO/RO)	
Desconsolidación de Bultos	Previa autorización de SENAE
Provisión de equipo	
Alujador de Contenedores	
Ensayado de Grapas	

OTROS SERVICIOS	Observación
VGM 100% Verificado	
Emisión de VGM	
Corrección en VGM	
Carga Peligosa / Contenedores IMO (2)	
Contenedores con Carga Submarina (PAG)	
Contenedor Alto Cubaje (High Cube, 9'6" de altura)	
Carga por arribotardo - Servicio de Cntrs después del cut-off	
Pesaje adicional	
Servicio Especial a Estarga o embarque directo "valor camion" (HOT GATE)	



Handwritten signature or scribble in black ink, extending vertically from the notary stamp area down the right side of the page.

Punto 3. TARIFAS GENERALES PUERTO POSORIA				
Servicios generales				
Servicios	Unidad	Tarifa Vigente (Conten)	Detalle	Tarifa DP World
Uso Muelle a Bordo	\$/ (M2) / (H)	\$ 1,30		\$ 158
Transferencia de Contenedores Blem (Ship to Gate)	\$/ (Hora)	\$ 169,83		\$ 202,86
Recepción de Contenedores	\$/ (Hora)	\$ 64,80		\$ 79,20
Consolidación / Desconsolidación (Contenedores) S (Hr.) 130,49	\$/ (Hora)	\$ 130,49		\$ 163,10
Consolidación de Carga por Arrastre (Servicios al Exportador)	\$/ (Hora)	\$ 121,18		\$ 150,43
Transferencia Carga General (Ship to Gate) (1)	\$/ (Ton)	\$ 6,52		\$ 8,27
Carga de Banano (Gate to Ship)	\$/ (Ton)	\$ 6,09		\$ 7,62
Transferencia Contenedores Vastos	\$/ (Hora)	\$ 169,49		\$ 207,59
Paseo Vehículos	\$/ (Hr) / (H)	\$ 11,91		\$ 14,89
Tarifa Almacenaje de Cont. Isl (1)	\$/ (Ton/día)	\$ 3,26	Hasta 10 días	\$ 4,08
Tarifa Almacenaje de Cont. Isl (2)	\$/ (Ton/día)	\$ 3,81	Hasta 11 - 20 días	\$ 4,76
Tarifa Almacenaje de Cont. Isl (3)	\$/ (Ton/día)	\$ 5,27	Mas de 20 días	\$ 6,59
Tarifa Almacenaje Carga General en patios (1)	\$/ (Ton/día)	\$ 0,36	Hasta 10 días	\$ 0,45
Tarifa Almacenaje Carga General en patios (2)	\$/ (Ton/día)	\$ 0,39	11 - 20 días	\$ 0,49
Tarifa Almacenaje Carga General en patios (3)	\$/ (Ton/día)	\$ 0,52	Mas de 20 días	\$ 0,65
Tarifa Almacenaje Carga General no contenida en bodegas (1)	\$/ (Ton/día)	\$ 0,59	Hasta 10 días	\$ 0,74
Tarifa Almacenaje Carga General no contenida en bodegas (2)	\$/ (Ton/día)	\$ 0,78	Mas de 10 días	\$ 0,98
Tarifa Almacenaje Carga General no contenida en bodegas especiales (1)	\$/ (Ton/día)	\$ 0,52	Hasta 10 días	\$ 0,65
Tarifa Almacenaje Carga General no contenida en bodegas especiales (2)	\$/ (Ton/día)	\$ 0,78	Mas de 10 días	\$ 0,98
Tarifa Almacenaje Carga General no contenida en bodegas especiales (3)	\$/ (Ton/día)	\$ 1,04	Mas de 20 días	\$ 1,29
Conexión y Energía (Recepción Cont. Refrigerados)	\$/ (Ton/día)	\$ 3,91		\$ 4,89
Conexión y Energía (Servicios al Exportador)	\$/ (Ton/día)	\$ 3,91		\$ 4,89
Operac. Alarce/Inspección de Cont.	\$/ (Hora)	\$ 92,87		\$ 115,44
Operac. Alarce/Inspección de Cont. (Servicios al Exportador)	\$/ (Hora)	\$ 91,20		\$ 113,76
Operac. Alarce/Inspección Carga General no contenida	\$/ (Hr) / (H)	\$ 1,57		\$ 1,96
Planteo de Cont. (1)	\$/ (Hr) / (H)	\$ 45,87		\$ 57,34
Planteo de Cont. (Servicios al Exportador)	\$/ (Hr) / (H)	\$ 49,98		\$ 62,48
Recepción Carga General (1) (1)	\$/ (Hr) / (H)	\$ 1,26		\$ 1,58
Recepción/Despacho de Cont. (1)	\$/ (Hr) / (H)	\$ 35,15		\$ 43,94
Recepción de Cont. (Servicios al Exportador)	\$/ (Hr) / (H)	\$ 35,13		\$ 43,91
Recepción/Despacho de Carga General (1)	\$/ (Hr) / (H)	\$ 3,56		\$ 4,45
Uso de Fachadas por Remolcadores	\$/ (Operación)	\$ 43,24	buscas/velocidad	\$ 54,05

Servicios especiales				
Servicios	Unidad	Tarifa Vigente (CGR/TECOS)	Detalle	Tarifa DP World
Transferencia de Contenedores Blem (Ship to Yard)	\$/ (Hr) / (H)	\$ 170,49		\$ 213,10
Transferencia de Contenedores Vastos (Ship to Yard)	\$/ (Hr) / (H)	\$ 91,34		\$ 114,18
Transferencia de Contenedores de Transbordo	\$/ (Hr) / (H)	\$ 112,44		\$ 140,55
Transferencia de Carga General (Ship to Yard)	\$/ (Ton)	\$ 6,52		\$ 8,27
Transferencia de Carga General de Transbordo	\$/ (Ton)	\$ 6,54		\$ 8,28
Transferencia de Carga General No Convencional (Ship to Gate)	\$/ (Ton) / (H)	\$ 9,29		\$ 11,61
Transferencia de Carga General No Convencional (Ship to Yard)	\$/ (Ton) / (H)	\$ 8,87		\$ 11,09
Transferencia de Carga General No Convencional de Transbordo	\$/ (Ton) / (H)	\$ 9,31		\$ 11,63
Transferencia de Gitanos	\$/ (Ton) / (H)	\$ 4,81		\$ 6,01
Transferencia de Carga a Granel bodega	\$/ (Ton) / (H)	\$ 4,81		\$ 6,01
Transferencia de Carga a Granel Bodega	\$/ (Ton) / (H)	\$ 4,83		\$ 6,04
Embárgo, Desembárgo y Tránsito de Pasajeros	\$/ (Persona)	\$ 26,10		\$ 32,63
Transferencia de Vehículos de buques carreos (RO/RO) (Ship to Yard o Yard to Ship)	\$/ (Veh) / (H)	\$ 26,10	(menos 2 Trans/Unidad)	\$ 32,63
Transferencia de Vehículos de buques carreos (RO/RO) (Ship to Yard o Yard to Ship)	\$/ (Veh) / (H)	\$ 39,15	(mas 2 Trans/Unidad)	\$ 48,94
Recepción de Vehículos de buques carreos (RO/RO)	\$/ (Veh) / (H)	\$ 39,15		\$ 48,94
Recepción de Carga Blem en Bodega	\$/ (Ton) / (H)	\$ 4,81		\$ 6,01
Recepción de Carga Blem en Bodega	\$/ (Ton) / (H)	\$ 4,84		\$ 6,05
Almacenaje Contenedores Transbordo	\$/ (Ton/día)	\$ 3,26		\$ 4,08
Almacenaje de Contenedores Vastos	\$/ (Ton/día)	\$ 3,25	Hasta 10 días	\$ 4,07
Almacenaje de Contenedores Vastos	\$/ (Ton/día)	\$ 3,91	11 - 20 días	\$ 4,89
Almacenaje de Contenedores Vastos	\$/ (Ton/día)	\$ 5,27	Mas de 20 días	\$ 6,59
Uso de Balsa de emergencia	\$/ (Hr) / (H)	\$ 130,49		\$ 163,10
Uso de Balsa de emergencia Carga LMO	\$/ (Hr) / (H)	\$ 130,49		\$ 163,10
Almacenaje Carga General No Convencional en patios (1)	\$/ (Ton/día)	\$ 0,39	Hasta 10 días	\$ 0,49
Almacenaje Carga General No Convencional en patios (2)	\$/ (Ton/día)	\$ 0,39	11 - 20 días	\$ 0,49
Almacenaje Carga General No Convencional en patios (3)	\$/ (Ton/día)	\$ 0,52	Mas de 20 días	\$ 0,65
Almacenaje Carga General No Convencional en bodegas (1)	\$/ (Ton/día)	\$ 0,39	Hasta 10 días	\$ 0,49
Almacenaje Carga General No Convencional en bodegas (2)	\$/ (Ton/día)	\$ 0,59	11 - 20 días	\$ 0,74
Almacenaje Carga General No Convencional en bodegas especiales (1)	\$/ (Ton/día)	\$ 0,78	Mas de 20 días	\$ 0,98
Almacenaje Carga General No Convencional en bodegas especiales (2)	\$/ (Ton/día)	\$ 1,04	Mas de 20 días	\$ 1,29
Almacenaje Carga General No Convencional en bodegas especiales (3)	\$/ (Ton/día)	\$ 1,04	Mas de 20 días	\$ 1,29
Almacenaje Carga General No Convencional en bodegas refrigeradas (1)	\$/ (Ton/día)	\$ 1,04	Mas de 20 días	\$ 1,29
Almacenaje Carga General No Convencional en bodegas refrigeradas (2)	\$/ (Ton/día)	\$ 1,04	Mas de 20 días	\$ 1,29
Almacenaje Vehículos	\$/ (Ton/día) / (H)	\$ 4,52	(menos 2 Trans/Unidad)	\$ 5,65
Almacenaje Vehículos	\$/ (Ton/día) / (H)	\$ 2,61	(mas 2 Trans/Unidad)	\$ 3,26
Servicio de utilidades varios	\$/ (Hr) / (H)	\$ 62,44		\$ 78,05
Servicio de Provisión de Personal	\$/ (Hr) / (H)	\$ 18,65		\$ 23,32
Servicio de Provisión de Personal (Técnico)	\$/ (Hr) / (H)	\$ 21,40		\$ 26,76
Provisión de equipo	\$/ (Hr) / (H)	\$ 91,24		\$ 114,05
Provisión de equipo	\$/ (Hr) / (H)	\$ 118,91	MVC (11 - 20 Tons)	\$ 148,64
Provisión de equipo	\$/ (Hr) / (H)	\$ 26,86	(hasta 1 Tons)	\$ 33,58
Provisión de equipo	\$/ (Hr) / (H)	\$ 34,81	(6 Tons)	\$ 43,52
Provisión de equipo	\$/ (Hr) / (H)	\$ 49,23	(10 - 22 Tons)	\$ 61,54
Conexión a la red de agua	\$/ (Operación)	\$ 39,49		\$ 49,37
Suministro de agua	\$/ (Ton) / (H)	\$ 3,26		\$ 4,08
Provisión de materiales	\$/ (Ton) / (H)	\$ 17,94		\$ 22,43
Uso de Infraestructura para vehículos terrestres de abastecimiento a navas	\$/ (Operación)	\$ 26,10		\$ 32,63
Conexión/Desconexión Contenedores Pesados a Borda de la Navas	\$/ (Hr) / (H)	\$ 6,52		\$ 8,27
Pre-enlase (Contenedores Refrig.)	\$/ (Operación)	\$ 3,81		\$ 4,76
Implica de contenedor	\$/ (Operación)	\$ 26,10		\$ 32,63
Conexión/Desconexión de unidad a clip o a gener.	\$/ (Operación)	\$ 19,97		\$ 24,97
Transferencia Automática de Cont.	\$/ (Operación)	\$ 2,29		\$ 2,86
Planificación para operaciones de puerto	\$/ (Operación)	\$ 130,49		\$ 163,10
Servicio de Paletaje	\$/ (Operación)	\$ 19,97		\$ 24,97
Armas y Equipos a Medio de Transporte Terrestre	\$/ (Operación)	\$ 19,97		\$ 24,97
Chargamiento de certificados y/o copias	\$/ (Documento)	\$ 13,95		\$ 17,44
Coloración Strip	\$/ (Operación)	\$ 3,26		\$ 4,08
Equipado/Desequipado Contenedores/Carga (NO incluye material)	\$/ (Operación)	\$ 11,65		\$ 14,57
Provisión y Coloración Strip	\$/ (Operación)	\$ 10,44		\$ 13,05
Inspección Contenedores Refrigerados	\$/ (Operación)	\$ 22,29		\$ 28,12
Coloración/Wash de Cont. en Fronteras	\$/ (Operación)	\$ 26,10		\$ 32,63
Servicio de Taxis de Carga para Gruas de Bague	\$/ (Operación)	\$ 408,13		\$ 510,17
Operac. Alarce/Inspección Carga General No Convencional	\$/ (Hr) / (H)	\$ 1,37		\$ 1,71
Recepción de Bultos	\$/ (Ton) / (H)	\$ 6,52		\$ 8,27
Clasificación	\$/ (Ton/día) / (H)	\$ 2,61		\$ 3,26
Operac. Alarce/Inspección Vehículos	\$/ (Operación)	\$ 2,61		\$ 3,26
Inventario de vehículos	\$/ (Operación)	\$ 13,95		\$ 17,44
Inventario Contenedores en Terminal	\$/ (Operación)	\$ 32,63		\$ 40,79
Recepción/Despacho de Carga General No Convencional	\$/ (Ton) / (H)	\$ 9,91		\$ 12,39
Mantenimiento/Repuesto / Tipo de Bodega	\$/ (Operación)	\$ 130,49		\$ 163,10
Tiempo de unidad	\$/ (Operación) / (H)	\$ 62,44		\$ 78,05
Recepción/Despacho de Vehículos provenientes/destinados a buques carreos (RO/RO)	\$/ (Veh) / (H)	\$ 26,10	(menos 2 Tons/unidad)	\$ 32,63
Recepción/Despacho de Vehículos provenientes/destinados a buques carreos (RO/RO)	\$/ (Veh) / (H)	\$ 39,15	(mas 2 Tons/unidad)	\$ 48,94
Servicio de Despaletaje	\$/ (Operación)	\$ 13,95		\$ 17,44
Fuente de Norma	\$/ (Operación)	\$ 6,20		\$ 7,75
Paseo Contenedores	\$/ (Operación)	\$ 39,15		\$ 48,94
Paseo Carga General	\$/ (Operación)	\$ 9,91		\$ 12,39
Operac. Inspección (Banano)	\$/ (Ton) / (H)	\$ 3,56		\$ 4,45
Planteo de Carga (Banano)	\$/ (Ton) / (H)	\$ 1,85		\$ 2,32
Almacenaje de Cont. en patios especiales	\$/ (Ton/día)	\$ 3,91	Hasta 10 días	\$ 4,89
Almacenaje de Cont. en patios especiales	\$/ (Ton/día)	\$ 7,83	11 - 20 días	\$ 9,80
Almacenaje de Cont. en patios especiales	\$/ (Ton/día)	\$ 10,44	Mas de 20 días	\$ 13,05
Planteo Carga General No Convencional	\$/ (Ton) / (H)	\$ 1,56		\$ 1,96
Planteo de Carga General No Convencional	\$/ (Ton) / (H)	\$ 32,63		\$ 40,79
Transferencia de Carga General (HODE / HODE)	\$/ (Ton) / (H)	\$ 2,61		\$ 3,26
Transferencia de Carga General No Convencional (HODE / HODE)	\$/ (Ton) / (H)	\$ 3,91		\$ 4,89
Desenlase/Enton de Furgones	\$/ (Operación)	\$ 221,63		\$ 277,04
Provisión de equipo	\$/ (Operación)	\$ 391,46	MVC	\$ 489,33
Alarce de Contenedores	\$/ (Operación)	\$ 3,56		\$ 4,45
Planteo de Gitanos	\$/ (Operación)	\$ 1,37		\$ 1,71

Otros Servicios				
Servicios	Unidad	Tarifa Vigente (CC/FEEDS)	Detalle	Tarifa DP World
USUAL 20% Verificado	\$/ (Unidad)	\$ 11,50		\$ 14,38
Emisión de VGM	\$/ (Operación)	\$ 1,00		\$ 1,25
Operación en BUA	\$/ (Operación)	\$ 1,00		\$ 1,25
Corte de Fichas / Contenedores PBD DC	\$/ (Operación)	\$ 1,00		\$ 1,25
Contenedores con Carga Excediendo Landa (ODS)	\$/ (Operación)	\$ 1,00		\$ 1,25
Transferencia de Atm. Carga (High Cube / 9.6 m altura)	\$/ (Operación)	\$ 1,00		\$ 1,25
Carga por arrastre (altura total del cliente desescribiendo el tipo de arrastre)	\$/ (Operación)	\$ 1,00		\$ 1,25
Paseo y Pallet	\$/ (Operación)	\$ 1,00		\$ 1,25
Servicio Flete/Derecho de muelle directo (valor estimado para LCL)	\$/ (Operación)	\$ 1,00	Se Transfere a los Contenedores Blem	\$ 1,25

CP World Investments BV

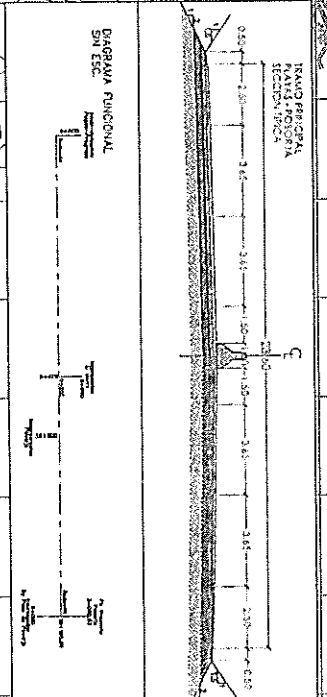
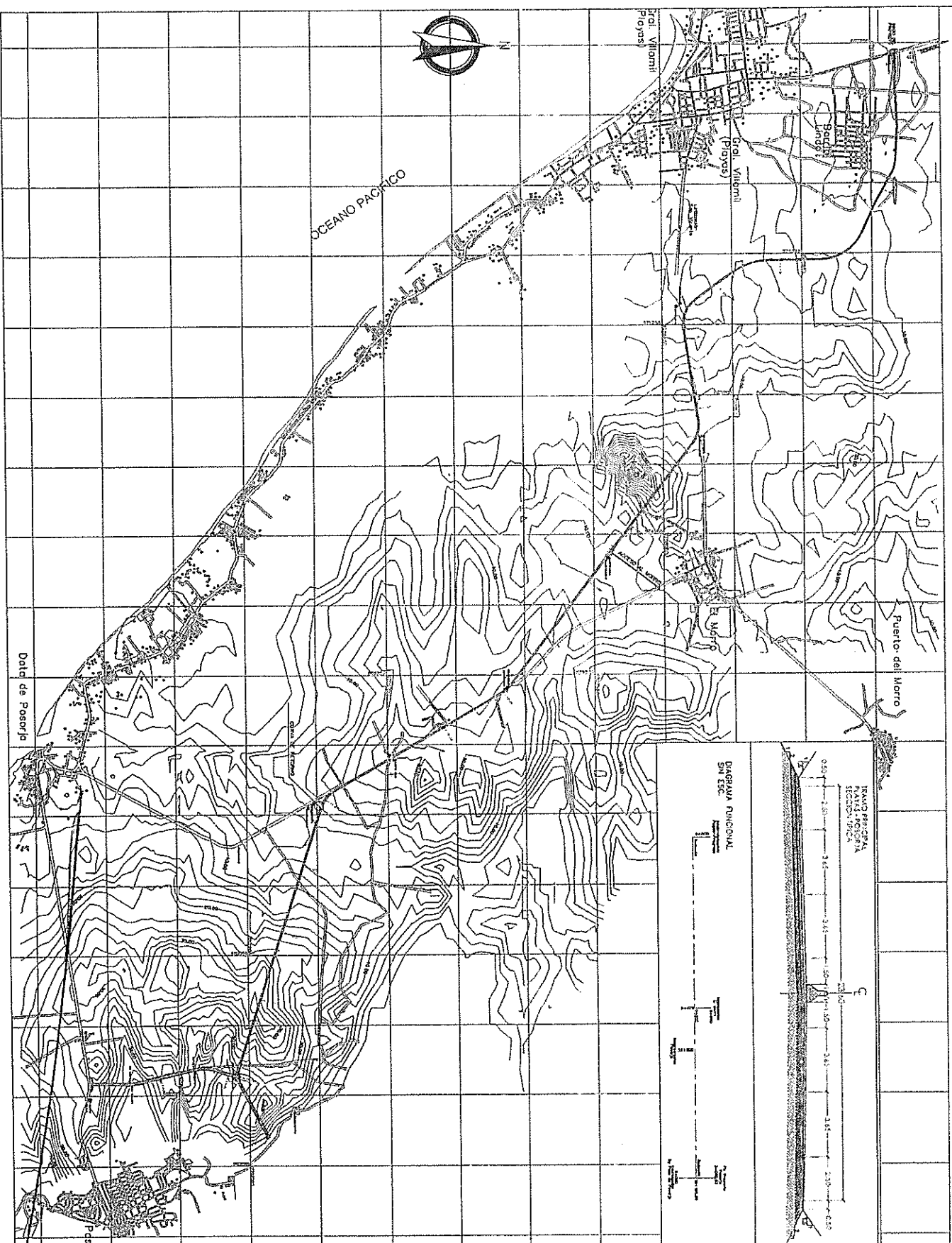
Result of Property Meeting No. 133/2011

CP World Investments BV
 Property Meeting No. 133/2011
 Results of Property Meeting No. 133/2011

Item	Value	Value	Value	Value	Value	Value
CP World Investments BV	43,367	18,244	42,369	12,271	8,774	1,222
Property Meeting No. 133/2011	28,225	1,121	51,759			2,215
Equipment						129
Inventory						1,677
Accounts Payable	1,803	4,470	2,306			
Accounts Receivable	8,123	2,711	4,474			
Other Assets						
Total	53,195	20,776	99,138	12,271	8,774	3,036



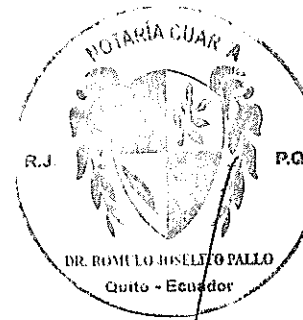
PROYECTO: VIA PLAYAS - POSORJA
 ESC. 1:25000



INFORMACIÓN DEL PROYECTO TRENADO VIA PLAYAS POSORJA	
DISEÑADO POR: [] REVISADO POR: [] APROBADO POR: [] FECHA: []	ESCALA: 1:25000 PROYECTO N°: [] HOJA N°: []
DE DATOS DATOS DE LA OBRERA: NOMBRE: [] FECHA: [] LUGAR: []	DE DATOS DATOS DE LA OBRERA: NOMBRE: [] FECHA: [] LUGAR: []
DE DATOS DATOS DE LA OBRERA: NOMBRE: [] FECHA: [] LUGAR: []	DE DATOS DATOS DE LA OBRERA: NOMBRE: [] FECHA: [] LUGAR: []



Ministerio Coordinador
de Producción, Empleo
y Competitividad



Resolución No CIAPP-R-006-JUNIO-2016

EL COMITÉ INTERINSTITUCIONAL DE ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS

Considerando:

Que el Art. 261 de la Constitución de la República establece que el Estado central tendrá competencias exclusivas sobre "(...) *El espectro radioeléctrico y el régimen general de comunicaciones y telecomunicaciones; puertos y aeropuertos (...)*";

Que, el segundo inciso del artículo 316 de la Constitución de la República señala que el Estado podrá, de forma excepcional, delegar a la iniciativa privada y a la economía popular y solidaria el ejercicio de servicios públicos como la infraestructura portuaria y aeroportuaria, en los casos que establezca la ley;

Que, el artículo 100 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones dispone que, de forma excepcional debidamente decretada por el Presidente de la República, cuando sea necesario y adecuado para satisfacer el interés público, colectivo o general, cuando no se tenga la capacidad técnica o económica o cuando la demanda del servicio no pueda ser cubierta por empresas públicas o mixtas, el Estado o sus instituciones podrán delegar a la iniciativa privada o a la economía popular y solidaria, la gestión de los sectores estratégicos y la provisión de los servicios públicos de electricidad, vialidad, infraestructuras portuarias o aeroportuarias, ferroviarias y otros;

Que, de conformidad con el artículo 1 del Reglamento del Régimen de Colaboración Público-Privada, emitido mediante Decreto Ejecutivo No. 582 de 18 de febrero de 2015, y publicado en el Registro Oficial No. 453 de viernes 6 de marzo de 2015, la iniciativa de un Proyecto Público puede provenir de cualquier entidad pública o de un sujeto de Derecho Privado;

Que, el artículo 2 del Reglamento ibídem dispone que las Iniciativas Privadas pueden referirse a cualquier Proyecto relacionado con sectores estratégicos, servicios públicos o cualquier otro servicio de interés general;

Que, según lo previsto en el artículo 1 de la Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público-Privadas y la Inversión Extranjera, publicada en el Registro Oficial No. 652 Suplemento de 18 de diciembre de 2015, el objeto de la Ley consiste en establecer incentivos para la ejecución de proyectos bajo la modalidad de asociación público-privada y los lineamientos e institucionalidad para su aplicación;

Que, el artículo 13 de la Ley ibídem establece que serán objeto de los contratos de gestión delegada, los proyectos públicos desarrollados en los sectores de interés general. Estos, para efectos de la aplicación de la Ley, serán aquellos bienes, obras o servicios provistos por el Gobierno Central o los Gobiernos Autónomos Descentralizados, determinados en las leyes o por el Comité Interinstitucional de Asociaciones Público-Privadas, tales como infraestructura, desarrollo urbano, proyectos inmobiliarios y aquellos vinculados con vialidad e infraestructuras portuaria y aeroportuaria;

Que, el artículo 4 de dicha Ley dispone la creación del Comité Interinstitucional de Asociaciones Público-Privadas como un órgano colegiado de carácter intersectorial de la Función Ejecutiva, encargado de la coordinación y articulación de políticas, lineamientos y regulaciones vinculados a las asociaciones público-privadas;

Que, el artículo 6 de la Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público-Privadas y la Inversión Extranjera establece como una de las atribuciones del Comité Interinstitucional de Asociaciones Público-Privadas aprobar, a propuesta de la entidad delegante, los proyectos que se desarrollarán bajo la modalidad de asociación público-privada y el régimen de incentivos previstos en la Ley;



Que, el artículo 9.3 de la Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno dispone que las sociedades que se creen o estructuren en el Ecuador, para el desarrollo de proyectos públicos en asociación público-privada ("APP"), gozarán de la exoneración del pago del impuesto a la renta durante el plazo de diez años, siempre que el proyecto se realice en uno de los sectores priorizados por el Comité Interinstitucional de Asociaciones Público-Privadas y cumplan con los requisitos fijados en la ley que regula la aplicación de los incentivos de las Asociaciones Público-Privadas;

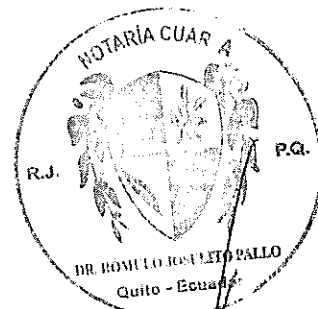
Que, el artículo 159.1 de la Ley Reformativa para la Equidad Tributaria establece que están exentos del impuesto a la salida de divisas los pagos al exterior que efectúen las sociedades que se creen o estructuren para el desarrollo y ejecución de proyectos públicos en asociación público-privada, que cumplan con los requisitos fijados en la ley que regula la aplicación de los incentivos de las APP, cualquiera sea el domicilio del receptor del pago;

Que, de acuerdo al último inciso del artículo 125 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, las importaciones directamente destinadas para la ejecución de proyectos públicos ejecutados en la modalidad de asociación público-privada que efectúen los participantes privados responsables, de conformidad con los contratos de gestión delegada celebrados con el Estado y sus instituciones, gozarán de los mismos beneficios, sean de carácter tributario o de cualquier otra naturaleza, que goza la entidad pública delegante en sus importaciones, siempre que el monto total de importaciones se ajuste a los criterios determinados por el Comité Interinstitucional de Asociaciones Público-Privadas para cada sector priorizado;

Que, según la Disposición Transitoria Novena de la Ley Orgánica para el Equilibrio de las Finanzas Públicas, publicada en el Registro Oficial No. 744 de 29 de abril de 2016, podrán acceder a los incentivos tributarios establecidos en la legislación tributaria reformada por la Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público-Privadas y la Inversión Extranjera, las sociedades que se creen o estructuren en el Ecuador para el desarrollo de proyectos públicos en asociación público-privada cuyo procedimiento de contratación haya iniciado al amparo de lo dispuesto en el artículo 100 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones y el Decreto Ejecutivo 582 de 18 de febrero de 2015, publicado en el Registro Oficial No. 453 de viernes 6 de marzo de 2015 de acuerdo con las políticas y lineamientos que determine el Comité Interinstitucional de Asociaciones Público-Privadas; y siempre que no se haya suscrito el contrato de gestión delegada respectivo a la fecha de la vigencia de la Ley Orgánica para el Equilibrio de las Finanzas Públicas;

Que, la Disposición Transitoria del Reglamento para el Funcionamiento del Comité Interinstitucional de Asociaciones Público-Privadas y de su Secretaría Técnica, emitido mediante Resolución No. 001-2016 de 18 febrero de 2016 publicada en el Registro Oficial No. 713 de 16 de marzo de 2016, dispone que los proyectos de asociación público-privada que se hayan planteado como iniciativas privadas, previo a la vigencia de la Ley Orgánica de Incentivos para las Asociaciones Público Privadas y la Inversión Extranjera, y que se encuentren en trámite en base al procedimiento previsto en el Decreto Ejecutivo No. 582, del 18 de febrero de 2015, podrán ser conocidos y aprobados por el Comité Interinstitucional, siempre que cumplan con los preceptos y parámetros de la mencionada Ley;

Que, el 26 de mayo de 2016, mediante Oficio No. s/n, la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, remite oficio al Comité Interinstitucional de Asociaciones Público-Privadas, relacionado con el proyecto para el Desarrollo del Puerto de Aguas Profundas de Posorja, y sobre el cual expresamente señala: "... autorizamos a la Autoridad Portuaria de Guayaquil a continuar con el proceso legal pertinente para la delegación del servicio público portuario de la Terminal Portuaria de Aguas Profundas de Posorja, ... Adicionalmente, por considerar que los incentivos previstos en la Ley Orgánica de Incentivos a las Asociaciones Público Privadas son esenciales para el desarrollo del proyecto en referencia, es pertinente que la Autoridad Portuaria de Guayaquil solicite al Comité Interinstitucional de Asociaciones Público Privadas, el otorgamiento de los incentivos aplicables a este proyecto.";



Que la Autoridad Portuaria de Guayaquil, mediante Oficio APG-G-2016-000340-O de 31 de mayo de 2016, remitió al Presidente del Comité Interinstitucional de Asociaciones Público Privadas, la solicitud para la aprobación de la modalidad de Asociación Público Privada y de los incentivos previstos en la Ley Orgánica de Incentivos a las Asociaciones Público Privadas, al proyecto público para el desarrollo del "Puerto de Aguas Profundas de Posorja". A esta petición, la Secretaría Técnica del Comité APP contestó solicitando información adicional mediante Oficio No. MCPEC-DESP-2016-0997-O; todo lo cual fue contestado en dos comunicaciones por parte de la Autoridad Portuaria de Guayaquil.

Que, mediante Acuerdo Ministerial No. MCPEC-2016-016 de 1 de abril de 2016, se designó al Econ. Santiago León Abad como Secretario Técnico del Comité Interinstitucional de Asociaciones Público-Privadas;

Que, de acuerdo a lo dispuesto en el literal c) de las atribuciones técnicas del Reglamento para el Funcionamiento del Comité Interinstitucional de Asociaciones Público-Privadas y de su Secretaría Técnica, le corresponde a la Secretaría Técnica del Comité Interinstitucional de Asociaciones Público-Privadas elaborar los informes técnicos correspondientes, respecto de las solicitudes de proyectos públicos sobre la aplicación de incentivos;

Que luego de la revisión de los informes de ANÁLISIS JURÍDICO No STCIAPP-ITJ-006-JUNIO-2016 y de ANÁLISIS TÉCNICO ECONÓMICO-FINANCIERO No. STCIAPP-ITF-002-JUNIO-2016, el Secretario Técnico del Comité Interinstitucional, mediante Informe NO. STCIAPP-IST-005-JUNIO-2016, dirigido al Presidente del Comité Interinstitucional, expone que luego de cotejar las conclusiones del informe legal y del informe técnico financiero, concluye sobre el proyecto presentado lo siguiente: "...1. Al Comité Interinstitucional le compete únicamente aprobar si es pertinente o no que dicho proyecto se desarrolle bajo la modalidad de Asociación Público Privada y aprobar sus incentivos, mas no le compete la aprobación de la delegación del proyecto ni su evaluación técnica, al ser competencia exclusiva de la entidad delegante. 2. De acuerdo al Informe jurídico, la petición de la Autoridad Portuaria de Guayaquil es procedente dado que existe la base constitucional, legal y reglamentaria suficientes para determinar que el proyecto es una asociación público-privada y, por lo tanto, le son aplicables los incentivos y beneficios de la Ley Orgánica de Incentivos a las Asociaciones Público Privadas, aun cuando dicho proceso se inició previo a la vigencia de la Ley APP. 3. De acuerdo al informe técnico económico-financiero, el proyecto cumple los principios de valor por dinero, distribución adecuada de riesgos y cobertura e inclusión social, pilares fundamentales reconocidos en el artículo 3 de la Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público-Privadas y la Inversión Extranjera para que el proyecto pueda ser desarrollado bajo la modalidad de APP..." En base a estas consideraciones, el informe recomienda al Comité APP lo siguiente: "...1. Aprobar la modalidad de Asociación Público Privada al proyecto de "Diseño, planificación, financiamiento, construcción, equipamiento operación y mantenimiento del nuevo canal de acceso y vía ingreso al Terminal Portuario de Aguas Profundas de Posorja" para que se desarrolle bajo la modalidad de asociación público-privada. 2. Aprobar la aplicación de los incentivos reconocidos en la Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público-Privadas y la Inversión Extranjera, al proyecto en referenci, en particular los siguientes que se citan:..." A continuación el informe cita la base legal de los incentivos tributarios que recomienda aprobar, contenidos en el Art. 9.3 de la Ley Orgánica de Régimen Tributario, en el Art. 125 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones; y el Art. 159.1 de la Ley Reformativa de la Ley para la Equidad Tributaria del Ecuador;

Que, mediante alcance al Informe NO. STCIAPP-IST-005-JUNIO-2016, el Secretario Técnico informa al Comité Interinstitucional que con motivo de la presentación de información adicional por parte de la Autoridad Portuaria de Guayaquil, fue necesario hacer una ampliación al análisis económico-financiero del proyecto, para verificar el cumplimiento de todos los principios y lineamientos del Art.



3 de la Ley APP. Sobre este análisis adicional, el Secretario Técnico concluye lo siguiente: *"...Finalmente, cabe señalar que si bien este alcance al informe técnico amplía el análisis realizado anteriormente por esta Secretaría, no se contraponen a las conclusiones previamente alcanzadas. Por el contrario, las complementa en forma importante, pues se detalla de manera pormenorizada como este proyecto cumple con los principios de valor por dinero, sostenibilidad fiscal, inclusión social, respeto a los intereses de los usuarios y demás previstos en la ley APP y en su Reglamento. Por lo antes expuesto, esta Secretaría se ratifica en las recomendaciones señaladas en nuestro informe original..."*

Que, de acuerdo al artículo 6.7 de la Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público-Privadas y la Inversión Extranjera, una de las atribuciones del Comité Interinstitucional de Asociaciones Público-Privadas y la Inversión Extranjera, es disponer la inscripción de los proyectos públicos que se ejecutarán bajo la modalidad de asociación público-privada, en el registro a cargo de la Secretaría Técnica;

Que, el día 2 de junio de 2016, se realizó la Cuarta Sesión del Comité Interinstitucional de Asociaciones Público-Privadas, en la cual se conoció el contenido íntegro de los Informes mencionados en los párrafos precedentes, así como la información adicional presentada por la Autoridad Portuaria de Guayaquil; de cuyo análisis concluyen unánimemente que es pertinente la aprobación de la modalidad de Asociación Público Privada y la aplicación de los incentivos tributarios previstos en la Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público-Privadas y la Inversión Extranjera, al proyecto en referencia;

En ejercicio de las atribuciones establecidas en el Artículo 6 de la Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público-Privadas y la Inversión Extranjera,

RESUELVE:

Artículo 1.- Aprobar la modalidad de Asociación Público Privada y la aplicación de los incentivos tributarios previstos en el Art. 9.3 de la Ley Orgánica de Régimen Tributario, en el Art. 125 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones; y en el Art. 159.1 de la Ley Reformatoria de la Ley para la Equidad Tributaria del Ecuador, al proyecto público del *"Puerto de Aguas Profundas de Posorja"*, presentado al Comité Interinstitucional y aprobado bajo responsabilidad de la Autoridad Portuaria de Guayaquil y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a través de su Subsecretaría de Puertos y Transporte Fluvial; sin perjuicio del cumplimiento de los requisitos establecidos en la legislación tributaria, de finanzas públicas y demás normativa aplicable.

Artículo 2.- Disponer la inscripción del proyecto público de iniciativa privada del *"Puerto de Aguas Profundas de Posorja"*, aprobado por la Autoridad Portuaria de Guayaquil, en el Registro de la Secretaría Técnica del Comité Interinstitucional de Asociaciones Público Privadas, de acuerdo con el numeral 7, del artículo 6 y el numeral 4, del artículo 16, de la Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público-Privadas y la Inversión Extranjera.

Artículo 3.- Disponer que, en caso de adjudicarse el proyecto en referencia, la Autoridad Portuaria de Guayaquil haga constar expresamente en el contrato de gestión delegada, los incentivos tributarios aprobados en el artículo uno de esta resolución, los mecanismos necesarios para verificar que la inversión comprometida se cumpla en los plazos previstos, los requisitos de verificación posterior contemplados en los artículos 3 y 4 de la Ley Orgánica de Incentivos a las Asociaciones Público Privadas y la Inversión extranjera, así como los establecidos en el artículo 4 del Reglamento General



Ministerio Coordinador
de Producción, Empleo
y Competitividad



de Aplicación de dicha Ley, con el objetivo de asegurar la efectiva aplicación de los incentivos otorgados en la presente resolución. Para ello, la entidad delegante remitirá a la Secretaría Técnica del Comité Interinstitucional de Asociaciones Público Privadas el contrato de gestión delegada, una vez suscrito por las partes contratantes.

Disposición Final.- La presente resolución entrará en vigencia desde su notificación a la entidad delegante, sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial.

Dada en la ciudad de Portoviejo, a los 2 días del mes de junio de 2016.

Dr. Vinicio Alvarado Espinel
Presidente del Comité APP
Ministro Coordinador de la
Producción, Empleo y
Competitividad.

Econ. Patricio Rivera Yáñez
Ministro Coordinador de
Política Económica

Ing. Adolfo Salcedo Glukstadt
Delegado de la Secretaría
Nacional de Planificación y
Desarrollo

Econ. Santiago León Abad
Secretario Técnico del Comité

**VICEMINISTERIO DE GESTIÓN DEL TRANSPORTE
SUBSECRETARÍA DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO Y FLUVIAL**

**PROCESO DE DELEGACIÓN
PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS**

Resolución Nro. MTOP-SPTM-2016-001-RD

Guayaquil, 03 de junio de 2016

MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

LA SUBSECRETARÍA DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO Y FLUVIAL

CONSIDERANDO:

Que, la Constitución de la República del Ecuador, artículo 227 establece: *"Principios de la Administración Pública: "La administración pública constituye un servicio a la colectividad que se rige por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, desconcentración, descentralización, coordinación, participación, planificación, transparencia y evaluación".*

Que, el artículo 314 de la Carta Magna determina que el Estado será responsable de la provisión de los servicios públicos de agua potable y de riego, saneamiento, energía eléctrica, telecomunicaciones, vialidad, infraestructuras portuarias y aeroportuarias, y los demás que determine la ley;

Que, la Ley General de Puertos en el artículo 4 literal b) dispone: *El Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos es el más alto Organismo de asesoramiento del Gobierno en materia naviera y portuaria y le corresponde, las siguientes atribuciones: b) Decidir sobre la conveniencia del establecimiento de nuevos puertos, de acuerdo con los intereses nacionales, tomando en cuenta las zonas de influencia, la Política Nacional de Transporte y el Plan de Desarrollo.*

Que, el artículo 8 literal f), de la Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional, determina: *"Art. 8.- Son funciones del Directorio de las Autoridades Portuarias las siguientes: f) Autorizar al Gerente la celebración de contratos, inversiones, adquisiciones, estudios y otros actos necesarios para el cumplimiento de los fines de la Entidad, cuyo monto requiere del Concurso de Ofertas, sujetándose a la Ley de Licitaciones y al Presupuesto aprobado."*

Que, mediante Decreto Ejecutivo 810 del 05 de julio del 2011 en su artículo 2 dispone: *"Artículo 2.- Fundamentos de la excepcionalidad.- Procede la delegación de la facultad de proveer y gestionar de forma integral los servicios públicos de transporte de manera excepcional y previamente declarada por el Presidente de la República cuando la máxima autoridad de la*



**VICEMINISTERIO DE GESTIÓN DEL TRANSPORTE
SUBSECRETARÍA DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO Y FLUVIAL**

Resolución Nro. MTOP-SPTM-2016-001-RD

Guayaquil, 03 de junio de 2016

entidad delegante, a través de una resolución motivada, basada en estudios técnicos especializados, demuestre la oportunidad, conveniencia y viabilidad técnica-económica de tal proceso, de conformidad con el artículo 100 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones...".

Que, el Decreto Ejecutivo 287 de fecha 03 de abril de 2014, publicado en el Registro Oficial No. 231 Segundo Suplemento de fecha 23 de abril de 2014, establece: "... Artículo 1.- Suprímase los Directorios de las Autoridades Portuarias de Guayaquil, Manta, Puerto Bolívar y Esmeraldas. Artículo 2.- En consecuencia de lo establecido en el artículo anterior, la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial del Ministerio de Transporte y Obras Públicas asumirá las funciones que la ley otorga a los Directorios de las Autoridades Portuarias de Guayaquil, Manta, Puerto Bolívar y Esmeraldas, a excepción de las funciones descritas en los literales a, c, y h del artículo 8 de la Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional, que serán asumidas por el Gerente de cada autoridad portuaria...".

Que, mediante Decreto Ejecutivo 723, de 9 de julio de 2015 publicado Registro Oficial No. 561, Viernes 07 de Agosto de 2015, en el artículo 2 establece que *"El Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a través de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, en su calidad de Autoridad Portuaria Nacional y del Transporte Acuático, tendrá las siguientes competencias, atribuciones y delegaciones: 2. Todas las relacionadas con el transporte marítimo y la actividad portuaria nacional, constantes en leyes, reglamentos y demás instrumentos normativos, en especial las establecidas en los siguientes cuerpos legales: a) Ley General de Puertos;"*

Que, la compañía DP WORLD INVESTMENTS B.V., presentó el 09 de Marzo de 2015, ante la Autoridad Portuaria de Guayaquil, una propuesta para la construcción, operación, mantenimiento y provisión de servicios del Puerto de Aguas Profundas de Posorja.

Que, el 23 de mayo de 2015, la Autoridad Portuaria de Guayaquil declaró la viabilidad del proyecto para la construcción, operación y mantenimiento del Puerto de Aguas Profundas de Posorja, con transferencia de propiedad de todas las instalaciones a favor de la entidad portuaria al finalizar el contrato, con inclusión de dragado y construcción de un nuevo canal de acceso marítimo.

Que, mediante Decreto Ejecutivo 1060 de 25 de mayo de 2016, se autoriza de manera excepcional el desarrollo, construcción y mantenimiento de instalaciones la operación del servicio público del



VICEMINISTERIO DE GESTIÓN DEL TRANSPORTE
SUBSECRETARÍA DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO Y FLUVIAL

Resolución Nro. MTOP-SPTM-2016-001-RD

Guayaquil, 03 de junio de 2016

Puerto de Aguas Profundas de Posorja, el dragado, construcción, mantenimiento y operación de un canal de navegación de acceso hasta Posorja(...);

Que, mediante Oficio Nro. APG-2016-000342-O-M de fecha 01 de junio de 2016, suscrito por el Gerente General de la Autoridad Portuaria de Guayaquil, solicita que esta Subsecretaría de Estado emita la Resolución pertinente para proceder con la firma del contrato;

En virtud de las atribuciones conferidas en la Ley General de Puertos, Decreto Ejecutivo 810 suscrito el 05 de julio de 2011; Decreto Ejecutivo 723, de 9 de julio de 2015 publicado Registro Oficial No. 561, viernes 07 de agosto de 2015 y en virtud del mandato contenido en el Decreto Ejecutivo 1060 de 25 de mayo de 2016, la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial:

RESUELVE:

Art. 1.- Autorizar que la Autoridad Portuaria de Guayaquil, a través de su Gerente, efective la ejecución, elaboración y suscripción del contrato que se deriva del *Decreto Ejecutivo 1060 de 25 de mayo de 2016* con la pertinente empresa seleccionada, de conformidad con las negociaciones mantenidas.

Art. 2.- Las especificaciones técnicas, el proceso pre-contractual y contractual han sido y son de entera responsabilidad y competencia de Autoridad Portuaria de Guayaquil quien lleva adelante dicho proceso en forma autónoma.

Art. 3.- La presente Resolución entrará en vigencia desde su suscripción, sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial.

Dado y firmado en la ciudad de Guayaquil, en el despacho de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, Subrogante, a los tres días del mes de junio del año dos mil dieciséis.


Ing. Mery Fierro Aguilera



SUBSECRETARIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO Y FLUVIAL SUBROGANTE

RESOLUCIÓN N° G-038-2016

AUTORIDAD PORTUARIA DE GUAYAQUIL

CONSIDERANDO:

Que, el artículo 226 de la Constitución de la República del Ecuador dispone: *“Las instituciones del Estado, sus organismos, dependencias, las servidoras o servidores públicos y las personas que actúen en virtud de una potestad estatal, ejercerán solamente las competencias y facultades que les sean atribuidas en la Constitución y en la Ley. Tendrán el deber de coordinar acciones para el cumplimiento de sus fines efectivos el goce y ejercicio de los derechos reconocidos en la Constitución”*;

Que, al tenor del artículo 227 de la antedicha Carta Magna, prescribe que la Administración Pública, constituye un servicio a la colectividad que se rige en los principios de eficiencia, calidad, jerarquía, desconcentración, descentralización, coordinación, participación, planificación, transparencia y evaluación;

Que, el artículo 314 ibídem, preceptúa que el Estado central tendrá competencias exclusivas, entre otras, sobre los puertos;

Que, de conformidad con lo establecido en el artículo 314 de la Constitución de la República el Estado será responsable, de acuerdo a los principios establecidos en el mismo, de la provisión de servicios públicos entre otros, los de infraestructuras portuarias y los demás que determine la Ley; pudiendo, acorde con lo previsto en el artículo 316 ibídem, delegar de forma excepcional, a la iniciativa privada y a la economía popular y solidaria, el ejercicio de los servicios públicos, en los casos que establezca la Ley;

Que, El Artículo 5 literal h) del Código Orgánico de la Producción, Comercio e inversiones, publicado en el Suplemento del Registro Oficial N° 351 del 29 de diciembre del 2012, prescribe, que el Estado promoverá un desarrollo logístico y de infraestructura y generar las condiciones para promover la eficiencia del transporte marítimo, aéreo y terrestre, bajo un enfoque integral y una operación de carácter multimodal;

Que, el artículo 100 del Código citado en el considerado anterior, regula la excepcionalidad que prescribe la disposición constitucional citada en el considerando anterior, al disponer que deber ser decretada por el Presidente de la República cuando sea necesario y adecuado para satisfacer el interés público, colectivo o general, cuando no se tenga la capacidad técnica o económica, o cuando la demanda del servicio no pueda ser cubierta por empresas públicas o mixtas, en cuyo caso los servicios públicos determinados en aquella norma pueden ser delegados a la iniciativa privada o la economía pública popular y solidaria; y, el tercer inciso del mismo artículo, prevé la posibilidad de delegar de forma directa a empresas de propiedad estatal de los países que forman parte de la comunidad internacional.

Que, Mediante Decreto - Ley de Emergencia No. 15 del 10 de abril de 1958, publicado en el Registro Oficial No. 486 del 12 de los mismos mes y año, y reformado con Decreto - Ley de Emergencia No. 1 de 17 de diciembre de 1959,

publicado en el Registro Oficial No. 95 de igual fecha, se creó la Autoridad Portuaria de Guayaquil;

Que, de conformidad con lo previsto en el Artículo 2 de la referida Ley de Creación, en concordancia con lo previsto en el Art. 3 de la Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional, Autoridad Portuaria de Guayaquil, tiene como fines específicos dentro de su respectiva jurisdicción, planear, construir, mejorar, financiar, operar los servicios y las facilidades en el Puerto de Guayaquil, así como las obras portuarias que se construyeren dentro de su jurisdicción, sujetándose a las limitaciones establecidas en la ley; y, para el cumplimiento de sus fines y para el ejercicio de sus atribuciones, en atención a lo dispuesto en el artículo 3 de su Ley de Creación, tiene jurisdicción sobre la zona marítima y fluvial y sobre el área terrestre portuaria. La zona marítima y fluvial comprende todo el río Guayas, todo el Estero Salado, y el Canal de Unión que se constituye entre el Estero Salado y el río Guayas.

Que, en el Decreto Ejecutivo N° 810, que contiene el Reglamento de Aplicación del Régimen Excepcional de Delegación de Servicios Públicos de Transporte, publicado en el Registro Oficial N° 494 del 19 de Julio del 2011, consta el procedimiento a seguirse para que el Estado, a través de sus Instituciones dentro del ámbito de sus competencias, pueda delegar a empresas privadas o de economía popular y solidaria, la facultad de proveer y gestionar de manera integral servicios públicos del sector transporte, entre ellos, los servicios previstos mediante la Infraestructuras y Facilidades Portuarias;

Que, en el artículo 2 ibídem, señala que procede la delegación: *"1. Cuando de manera justificada se demuestre la necesidad o conveniencia de satisfacer el interés público, colectivo o general mediante la modernización y desarrollo de infraestructuras para la prestación y/o gestión integral de servicios de transporte y logística"*;

Que, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a través de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, conforme lo previsto en el Decreto Ejecutivo Nro. 723 del 9 de julio de 2015, tiene a su cargo la rectoría, planificación y control técnico de los puertos;

Que, el Estado Ecuatoriano a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, ha desarrollado el Plan Estratégico de Movilidad -PEM-, con el propósito de generar una planificación de inversión y preservar lo realizado en infraestructura multimodal. En este contexto, se ha considerado como alternativa válida la conjunción de la Participación Público-Privada (PPP) para la gestión del servicio público de vialidad en el Puerto de Posorja, razón por la cual, DP WORLD INVESTMENTS BV. Presentó el 9 de marzo de 2015, ante Autoridad Portuaria de Guayaquil, una propuesta para la construcción, mantenimiento y provisión de servicios del Puerto de Aguas Profundas de Posorja.

Que, luego del análisis realizado por parte de la Autoridad Portuaria de Guayaquil conjuntamente con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, el 15 de febrero de 2016, se firmó con DP WORLD INVESTMENTS B.V., el Memorando de Entendimiento para la construcción, operación y mantenimiento del Puerto de Aguas Profundas de Posorja, iniciando con ello las mesas de negociaciones sobre la propuesta económica, técnica y financiera del proyecto.

Que, Con fecha 23 de mayo de 2016, Autoridad Portuaria de Guayaquil, declaró la viabilidad del proyecto para la construcción, operación y mantenimiento del Puerto de Aguas Profundas de Posorja, con transferencia de propiedad de todas las instalaciones a favor de la entidad portuaria al finalizar el contrato, con inclusión del dragado y construcción de un nuevo canal de acceso marítimo desde la boya marina

hasta Posorja, en iguales condiciones, así como de una carretera que une la ciudad de Playas con Posorja, vía Morro.

Que, de los informes de viabilidad presentados por las Direcciones de Control de Concesionarias y de Gestión Técnica, contenidos en los memorandos APG-DTEC-2016-0002014-M de 23 de mayo de 2016 y APG-UCG-2016-000236-M de 23 de mayo de 2016, respectivamente, se concluye que existe viabilidad económica-financiera y viabilidad técnica, respecto del "Proyecto para el Desarrollo del Puerto de Aguas Profundas de Posorja, para la construcción y mantenimiento de una carretera de acceso al puerto entre la ciudad de Playas y Posorja y el dragado, construcción y mantenimiento de un canal de acceso (hidrovía) su ("Obras Anexas"). Presentado por DP WORLD INVESTMENT B.V. ("Proponente Privado" o DPW").

Que, del informe jurídico, presentado por la Dirección de Asesoría Jurídica mediante memorando No. APG-UAJ-2016-000196-M del 23 de mayo de 2016, se concluye que al amparo de lo previsto en el tercer inciso del artículo 100 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, es legalmente factible, delegar de forma directa a empresas de propiedad estatal de los países que forman parte de la comunidad internacional.

Que.- Con fundamento en los informes de viabilidad técnica, económica y jurídica elaborados por Autoridad Portuaria de Guayaquil, el señor Ministerio de Transporte y Obras Públicas, con oficio MTOP-DM-16-374-OF del 23 de mayo de 2016, solicitó la declaratoria de excepcionalidad para que la entidad portuaria prosiga con este emprendimiento, en asocio con la empresa DP WORLD INVESTMENT B.V, con arreglo al Artículo 100 del Código Orgánico de la Producción Comercio e Inversiones, en coherencia con el marco jurídico aplicable a los procesos de delegación bajo la modalidad de asociación público-privada.

Que, Mediante Decreto Ejecutivo Nro. 1060 del 25 de mayo de 2016, el señor Presidente Constitucional de la República, autorizó *de manera excepcional, el desarrollo, construcción y mantenimiento de instalaciones, la operación del servicio público del puerto de aguas profundas de Posorja, el dragado, construcción y mantenimiento de un canal de navegación de acceso hasta Posorja, así como de la carretera que une Playas y Posorja vía El Morro, en la Provincia del Guayas, encargando la ejecución del mismo, al Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la Autoridad Portuaria de Guayaquil, entrará en vigencia a partir de la presente fecha, sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial.*"

Que, con fecha 27 de mayo de 2016 se suscribió en instalaciones de la entidad delegante el Acta de Acuerdos y Negociaciones entre las partes, contentiva de los acuerdos y aspectos técnicos y económicos que deberán ser contenidos en las cláusulas contractuales, producto de las reuniones de trabajo sostenidas en múltiples ocasiones, ahí detalladas, con personal de Autoridad Portuaria de Guayaquil, Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, entre otras.

Que, con Oficio Nro. APG-G-2016-000337-O del 31 de mayo de 2016 se procedió a realizar la Invitación a presentación de propuesta Puerto de Aguas Profundas Posorja conforme a los acuerdos llegados, mismo que fue respondido con oficio sin número

de fecha 01 de junio del año aludido, ratificándose en los términos de la propuesta para la construcción, operación y mantenimiento del Puerto de Aguas Profundas de Posorja, con inclusión del dragado del nuevo canal de acceso y construcción de la carretera de acceso al mismo, presentada el 29 de enero y 21 de marzo de 2016.

Que, mediante Resolución No. CIAPP-R-006-JUNIO-2016 de fecha 02 de junio de 2016, el Comité Interinstitucional de Asociaciones Público-Privadas, aprobó los incentivos que les compete a tales asociaciones a la propuesta de iniciativa presentada, en virtud de la solicitud que generó Autoridad Portuaria de Guayaquil mediante oficio No. APG-2016-000340-O de fecha 31 de mayo de 2016, documento al que se adjuntó la propuesta de proyecto de Puerto de Aguas Profundas de Posorja para que sea evaluado por los miembros del referido comité, en virtud de la existencia de informes de viabilidad económica y financiera, en habida consideración de la ausencia de recursos institucionales para invertir en tal proyecto

Que, a través de la resolución No. 190-2016 de fecha 03 de junio de 2016, la Mgs. Tania Castro Ruiz, en su calidad de Subsecretaria de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, resolvió autorizar a Autoridad Portuaria de Guayaquil llevar a cabo el dragado y mantenimiento del canal de acceso a las instalaciones del "Puerto de Aguas Profundas de Posorja" y delegar la competencia de que realice o contrate el dragado del "Puerto de Aguas Profundas de Posorja".

Que, mediante Acuerdo Ministerial No. 022-2016 de fecha 03 de junio de 2016, el Ministro de Transporte y Obras Públicas resolvió delegar a la Autoridad Portuaria de Guayaquil, la facultad para que lleve adelante en su totalidad, el proceso público de contratación para la construcción, operación y mantenimiento de la vía Playas – Posorja por el Morro, destacando que el Delegado procederá en armonía con las políticas de esta Cartera de Estado, observando para este efecto las disposiciones constitucionales, legales y reglamentarias pertinentes. Deberá mantener informado permanentemente a la Máxima Autoridad del Ministerio, sobre el ejercicio de la delegación conferida, y que el Delegado será responsable administrativa, civil y penalmente por los actos realizados en uso de la presente delegación.

Que, mediante Resolución No. MTOP-SPTM-2016-001-RD de fecha 03 de junio de 2016 la Subsecretaria de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, Subrogante, Ingeniera Mery Fierro, resolvió autorizar que la Autoridad Portuaria de Guayaquil a través de su gerente, efectivice la ejecución, elaboración y suscripción del contrato que se deriva del Decreto Ejecutivo No. 1060 de fecha 25 de mayo de 2016, con la pertinente empresa seleccionada, de conformidad con las negociaciones mantenidas.

Que, de conformidad con lo previsto en el artículo 12 de la Ley de Régimen Administrativo Portuario, el Gerente de Autoridad Portuaria de Guayaquil, es el principal ejecutivo de la entidad y será su representante legal, ejerciendo las funciones y atribuciones que le concede el artículo 13 ibídem; y,

En uso de sus facultades constitucionales, legales y reglamentarias

RESUELVE:

Art. 1.- Adjudicar mediante delegación directa al proponente DP World Investments B.V. el "Contrato de Gestión Delegada, bajo la modalidad de Asociación Público-Privada, para llevar a cabo, el desarrollo, construcción y mantenimiento de instalaciones, la operación del servicio público del Puerto de Aguas Profundas de Posorja, el dragado, construcción y mantenimiento de un canal de navegación de acceso hasta Posorja, así como de la carretera que une

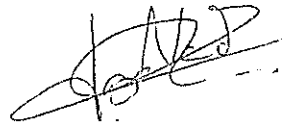


Playas y Posorja vía El Morro, en la Provincia del Guayas.”, por el plazo de 50 años.

Art. 2.- El adjudicatario, deberá suscribir dicho instrumento a través de la Sociedad Anónima de nacionalidad ecuatoriana, domiciliada en el país, que se constituirá para el efecto, y que desde la firma del contrato de Gestión Delegada, y durante toda la vigencia de su plazo, pasará a ser la Sociedad Gestora, para todos los efectos contractuales derivados del aludido contrato.

Art. 3.- De la presente Resolución que entrará en vigencia a partir de la presente fecha, encárguese a la Dirección de Gestión de Control de Concesionarias

Dado y firmado en la ciudad de Guayaquil, a los tres días del mes de junio del año dos mil dieciséis.



Ing. Jorge Vera Armijos
GERENTE DE AUTORIDAD PORTUARIA DE GUAYAQUIL

Oficio N° 00378

Quito DM, - 3 JUN. 2016

Señor Ingeniero
Jorge Xavier Vera Armijos
GERENTE
AUTORIDAD PORTUARIA DE GUAYAQUIL
En su despacho.-

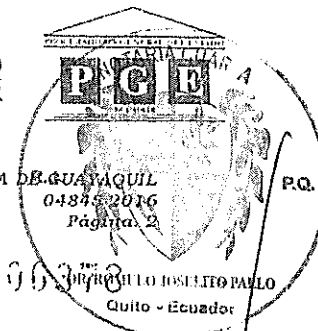
Señor Gerente:

Me refiero a su Oficio No. APG-G-2016-000338-O de 31 de mayo de 2016 ingresado a esta Procuraduría con el trámite No. 04845-2016-AD-DG el 02 de junio de 2016, así como a los alcances al mismo remitidos con Oficios No. APG-G-2016-000341-O y APG-G-2016-000343-O de 01 y 02 de junio de 2016, respectivamente, ingresados con los trámites No. 04856-2016-AD-DG y 04857-2016-AD-DG el 03 de junio de 2016, en su orden. Mediante el primero se solicitó a esta Institución: "...se sirva emitir el informe correspondiente al contenido del proyecto del contrato, el cual adjunto al presente oficio, y a su vez emita su informe favorable para proceder con la cláusula de 'Mecanismos de resolución de controversias', el cual se encuentra contenido en este oficio y en el documento adjunto; informe que será incluido como documento habilitante para la formalización de la Escritura Pública", para lo cual adjunta el proyecto de Contrato de Gestión Delegada.

Al respecto, cúmpleme manifestar lo siguiente:

1. ANTECEDENTES.-

- 1.1** En su comunicación de 31 de mayo de 2016, Autoridad Portuaria de Guayaquil informa a esta Procuraduría que: "El Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a través de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial y de la Subsecretaría de Delegaciones y Concesiones del Transporte, como órgano rector del quehacer portuario del país, se encuentra liderando la gestión del proyecto para el desarrollo del Puerto Multipropósito de Posorja (Puerto de Aguas Profundas), mismo que se encuentra en la fase de evaluación de la viabilidad técnica, jurídica y económica del Proyecto, una vez que fue calificada la Propuesta de Iniciativa Privada para la "Construcción y



Operación del Puerto de Aguas Profundas de Posorja” como de interés público, conforme consta en los antecedentes del presente informe. Dentro de esta Etapa, el Proponente ha presentado la información adicional que ha sido requerida por Autoridad Portuaria de Guayaquil, posterior al convenio de entendimiento, conforme requerimientos de parte y parte, con el objetivo de que el producto final, la concesión de lo referido, sea lo más óptimo a los beneficios del Estado”.

1.2 Su representada en oficio de 01 de junio de 2016, indica que el Contrato de Gestión Delegada se suscribirá “con una empresa pública dubait” y remite los datos del gestor delegado DP WORLD POSORJA S.A., en los cuales se indica que es de nacionalidad ecuatoriana con domicilio en Guayaquil, parroquia rural de Posorja.

1.3 Mediante comunicación de 02 de junio de 2016, Autoridad Portuaria de Guayaquil, señala que el accionista mayoritario (99.99%) de DP WORLD POSORJA S.A. es la compañía DP WORLD INVESTMENTS B.V. de nacionalidad holandesa, la misma que es propiedad del Emirato de Dubai. Adicionalmente, manifiesta que el gestor delegado con quien se suscribirá el contrato es la compañía DP WORLD POSORJA S.A.

1.4 El proyecto de Contrato de Gestión Delegada remitido por el solicitante, establece en el Capítulo (sin número) denominado “REGIMEN DE SOLUCION DE CONTROVERSIAS” las cláusulas (sin número) “Reglas Generales para la Resolución de Controversias” y “Mecanismos de resolución de controversias” que señalan lo siguiente:

“CAPITULO.....- REGIMEN DE SOLUCION DE CONTROVERSIAS

Cláusula.....: Reglas Generales para la Resolución de Controversias.-

..... Las Partes renuncian a la jurisdicción ordinaria, domicilio y fuero y acuerdan someterse a los mecanismos de resolución de controversias contemplados en esta cláusula, salvo en los siguientes asuntos:

- a. Las materias que no estén sujetas a la competencia de la Entidad Contratante, de conformidad con el Régimen Jurídico Aplicable, especialmente, los asuntos de carácter tributario.
- b. Los asuntos para los que las Partes hayan renunciado a su acción de manera expresa.

00378

..... Las Partes expresamente declaran que los procedimientos de solución de controversias previstos en este Contrato sustituyen a cualquier otro al que pudieran acceder en virtud de cualquier otro instrumento contractual o de carácter internacional.

..... Salvo disposición en contrario consignada en el Contrato, las controversias serán tratadas a través de los siguientes procesos secuenciales y en ese orden:

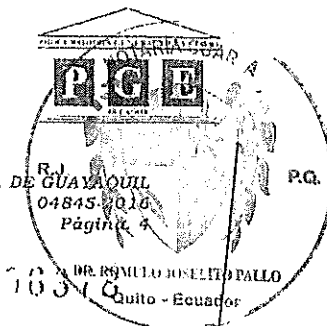
- 26.16.1. Negociaciones directas;
- 26.16.2. Mediación; y,
- 26.16.3. Arbitraje.

..... Los Usuarios no serán parte en los procedimientos previstos en esta cláusula incluso aquellos que pudieren resultar afectados por alguna acción u omisión de LA SOCIEDAD GESTORA sin perjuicio de que sean oídos y que se los tenga en cuenta al momento de señalar las reparaciones a las que haya lugar. Tampoco podrán hacerse parte en dichos procedimientos, organizaciones no gubernamentales, aun cuando tuvieran legitimación para actuar en defensa de los consumidores. Las cuestiones que involucran a los Usuarios se dilucidarán siguiendo las pautas de la Ley Orgánica de Defensa del Consumidor y, en general, el Régimen Jurídico Aplicable.

“Cláusula Mecanismos de resolución de controversias

Negociaciones directas

- a) Las Partes consienten que cualquier desacuerdo, demanda, discrepancia controversia o reclamo que surja de o se relacione con este Contrato (en adelante a cualquiera de estos escenarios se lo denominará indistintamente como “la Controversia” o como “las Controversias”), incluyendo pero sin limitarse a su interpretación, ejecución, terminación, liquidación o validez, será, en primer lugar, sometida al procedimiento de Negociaciones Directas. En tal virtud, las Partes se obligan a procurar llegar a un arreglo directo para solucionar cualquier tipo de controversia.
- b) La Parte interesada en iniciar Negociaciones Directas deberá enviar a la otra Parte una solicitud en la que se establezca, con suficientes detalles, la naturaleza de la Controversia y la solicitud de iniciar Negociaciones Directas, de conformidad con la Sección 74.1 de este Contrato.



- c) *Las Partes deberán reunirse en el plazo de diez (10) días desde que se recibió la solicitud mencionada en el punto anterior.*
- d) *Si la Controversia no ha sido resuelta dentro de treinta (30) días, desde la recepción de la solicitud de Negociaciones Directas, la Parte afectada podrá promover los procedimientos de Mediación Facultativa o el Arbitraje, a su elección.*

..... **Mediación Facultativa:**

- a) *A falta de alcanzar un arreglo mediante Negociaciones Directas, cualquiera de las Partes podrá, si lo considerara conveniente para sus intereses, someter las Controversias al proceso de mediación ante cualquier centro de mediación registrado ante el Consejo de la Judicatura.*
- b) *Iniciado el procedimiento de Mediación Facultativa, las Partes no podrán promover el Arbitraje, mientras el procedimiento no concluya con la suscripción de un acta de imposibilidad de acuerdo, un acta de imposibilidad de mediación o un acta de acuerdo parcial. Sin perjuicio de lo anterior, cualquiera de las Partes podrá iniciar el procedimiento de Arbitraje establecido en esta cláusula, si el procedimiento de Mediación Facultativa no hubiere terminado de acuerdo con alguna de las formas antes descritas en plazo de tres meses contados desde la fecha en que se notificó a la Contraparte con la petición de Mediación Facultativa, por intermedio de alguno de los Centros autorizados.*
- c) *La Mediación Facultativa se ajustará al Régimen Jurídico Aplicable, especialmente a la Ley de Arbitraje y Mediación vigente a la fecha en que se promueva el procedimiento y a la Ley Orgánica de la Procuraduría General del Estado en lo que respecta a las autorizaciones previas para que una entidad pública pueda arribar a un acuerdo directo.*

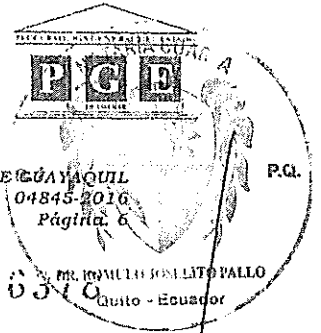
..... **Arbitraje**

- a) *En todas las Controversias que no hayan sido resueltas mediante Negociaciones Directas o, en su caso, mediante la Mediación Facultativa, las partes acuerdan que serán definitivamente resueltas mediante arbitraje internacional ad-hoc de conformidad con las siguientes reglas:*
 - (i) *El arbitraje estará sujeto, en todo aquello que no se haya previsto en esta cláusula, al Reglamento de Arbitraje de la*

10376

Corte Internacional de Arbitraje de la CCI (en adelante el Reglamento CCI).

- (ii) La sede del arbitraje será Santiago de Chile, Chile.
- (iii) Las Partes renuncian a cualquier recurso o acción contra el laudo, en la medida en que dicha renuncia sea legalmente posible.
- (iv) La autoridad nominadora (la "**Autoridad Nominadora**") será la Corte Internacional de Arbitraje de la CCI.
- (v) Cada parte nombrará su árbitro conforme lo previsto en el Reglamento CCI, y acto seguido, los árbitros nominados por la Demandante y la Demandada, que acepten la nominación y la confirmen, convendrán en la nominación de un tercer árbitro que actuará como Presidente del Tribunal (el "**Tribunal Arbitral**"), en un periodo de treinta (30) días contados desde el nombramiento del segundo árbitro. Si los árbitros no se pusieran de acuerdo en el nombramiento del Presidente en el plazo señalado, este será nombrado por la Autoridad Nominadora. El mismo mecanismo se empleará en caso de ausencia definitiva de cualquiera de los árbitros, sea esta por renuncia, incapacidad, muerte o cualquier otra circunstancia. El acuerdo, si hubiera, será comunicado a las partes arbitrales, haciendo constar la aceptación del presidente del Tribunal Arbitral.
- (vi) Si cualquiera de los árbitros de parte no fuere nominado o si nominado no confirmare su aceptación, de conformidad con las anteriores estipulaciones, le corresponde a la Autoridad Nominadora nombrar a dicho árbitro o árbitros a pedido de cualquiera de las partes del arbitraje. En este caso, la Autoridad Nominadora informará de tal designación a las partes arbitrales en los domicilios señalados.
- (vii) El arbitraje se sustanciará en español y de acuerdo con las órdenes procesales emitidas por el Tribunal Arbitral, en el caso de que las partes arbitrales no hayan acordado el calendario y las diligencias que deban realizarse.
- (viii) El Tribunal Arbitral decidirá en Derecho y el laudo final será definitivo.



- (ix) *Para todos los propósitos, el derecho sustantivo aplicable será el Régimen Jurídico Aplicable.*
- (x) *El procedimiento arbitral será confidencial hasta la expedición del correspondiente laudo final.*
- b) *Para efectos de lo establecido en el Art. 20.2 de la Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público Privadas se entenderá que la vía administrativa se ha agotado cuando tuviere lugar cualquiera de los siguientes supuestos:*
 - (i) *La resolución de los recursos de reposición, apelación o revisión se ejecutorie de conformidad con el siguiente inciso de esta cláusula.*
 - (ii) *Feneciere el plazo del administrado para presentar un recurso de reposición, apelación o revisión.*
 - (iii) *Las partes mediante acuerdo definan las circunstancias en que esta vía se entienda agotada.*

Para los efectos de lo previsto en el literal b) del numeral 20.2 del artículo 20 de la Ley APP, se entenderá que el plazo de notificación al interesado con la resolución que agota la vía administrativa, será aquel establecido para su ejecutoria. Transcurrido este plazo se entenderá efectuada la notificación de pleno derecho.

Una vez agotada la vía administrativa, el inversionista podrá demandar inmediatamente por la vía arbitral. Para buscar una solución amigable a la Controversia a través de negociaciones directas con su contraparte y/o mediación facultativa no será necesario el agotamiento de la vía administrativa.

En las Controversias puramente contractuales en las que no medie un acto administrativo no será necesario el agotamiento de la vía administrativa.

..... **Dictamen técnico.-**

..... En caso de discrepancias puramente fácticas en materias técnicas o económicas que se originen en la aplicación del Contrato, en lugar del Arbitraje, las Partes podrán someterlas al juicio de un experto en el área de la que se trate el desacuerdo (el "Perito Técnico").

76578

..... El Perito Técnico no podrá pronunciarse sobre los derechos u obligaciones de las Partes y, en general, los aspectos jurídicos del Contrato o el Régimen Jurídico Aplicable.

..... Para estos efectos, la Parte afectada deberá notificar a la otra su decisión de someter el desacuerdo al dictamen de un Perito Técnico, detallando las preguntas que deban ser contestadas por el Perito Técnico.

..... Para la elección del Perito Técnico, cada Parte, presentará, en sobre cerrado, a la Autoridad Nominadora una lista con cinco nombres de candidatos dentro del plazo de quince (15) días contados a partir de la presentación de la solicitud inicial.

..... La apertura de los sobres y designación del Perito Técnico se hará en audiencia convocada por la Autoridad Nominadora.

..... Si uno o más de los candidatos propuestos aparecieren en ambas listas, el Perito Técnico será seleccionado por la Autoridad Nominadora de entre aquellos que figuren en ambas listas. Si fuere más de uno los coincidentes, la designación se hará mediante sorteo.

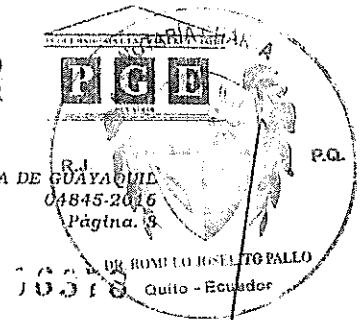
Si no hubiese coincidencia alguna, la Autoridad Nominadora efectuará el sorteo de entre los candidatos institucionales que consten en las listas propuestas por las dos Partes.

..... Si no hubiese coincidencia alguna, la Autoridad Nominadora efectuará el sorteo de entre los candidatos institucionales que consten en las listas propuestas por las dos Partes.

..... Una vez iniciado el procedimiento, no podrán existir reuniones directas entre una de las Partes con el Perito Técnico sin el conocimiento de la otra.

..... Las Partes presentarán sus argumentos al Perito Técnico dentro de los treinta (30) días a partir de la fecha de su designación.

..... Las Partes proporcionarán al Perito Técnico y a su respectiva contraparte, toda la información, por escrito y con la evidencia que consideren que razonablemente requiere para llegar a su dictamen.



..... El Perito Técnico designado elaborará y entregará el dictamen a las Partes en el plazo de cuarenta y cinco (45) días desde la fecha de su designación.

..... Si surgiere una diferencia entre las Partes acerca del sentido, interpretación o alcance del dictamen, cualquiera de ellas podrá solicitar su aclaración o ampliación mediante comunicación dirigida al Perito Técnico y a la otra Parte, dentro del plazo de quince (15) días de notificado el dictamen.

..... El dictamen del Perito Técnico tendrá efecto vinculante y será definitivo para las Partes únicamente en lo que respecta a los hechos de naturaleza técnica o económica, sobre los que se haya pronunciado en el dictamen de manera categórica, sin incluir condición o variables para llegar a sus conclusiones.

..... Dentro del plazo de quince (15) días de notificado el dictamen o la corrección o aclaración, cada Parte podrá solicitar la revisión de la decisión conforme el procedimiento de arbitraje previsto en este Contrato, únicamente en los siguientes casos:

- a. Si el Perito se hubiere extralimitado en el mandato otorgado;
- b. Si se demuestra corrupción, vinculación o conflicto de interés del Perito en la materia objeto de la controversia; y,
- c. En caso de a alguna de las Partes se le hubiese negado el derecho a la defensa, conforme los plazos previstos en esta Cláusula.

..... El inicio del arbitraje suspenderá la decisión del Perito Técnico.

..... Los gastos y honorarios que demande la intervención del Perito Técnico serán por cuenta de la parte solicitante”.

2. BASE CONSTITUCIONAL Y LEGAL:

- 2.1 Los artículos 190, 225, 237 y 261 -10- y 394 de la Constitución de la República preceptúan:

10376

“Art. 190.- Se reconoce el arbitraje, la mediación y otros procedimientos alternativos para la solución de conflictos. Estos procedimientos se aplicarán con sujeción a la ley, en materias en las que por su naturaleza se pueda transigir.

En la contratación pública procederá el arbitraje en derecho, previo pronunciamiento favorable de la Procuraduría General del Estado, conforme a las condiciones establecidas en la ley”.

“Art. 225.- El sector público comprende:

- 1. Los organismos y dependencias de las funciones Ejecutiva, Legislativa, Judicial, Electoral y de Transparencia y Control Social.*
- 2. Las entidades que integran el régimen autónomo descentralizado.*
- 3. Los organismos y entidades creados por la Constitución o la ley para el ejercicio de la potestad estatal, para la prestación de servicios públicos o para desarrollar actividades económicas asumidas por el Estado.*
- 4. Las personas jurídicas creadas por acto normativo de los gobiernos autónomos descentralizados para la prestación de servicios públicos”.*

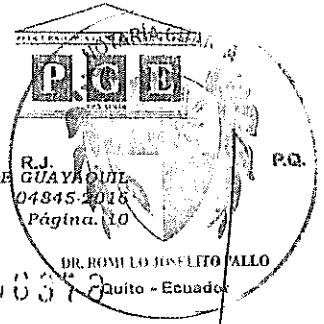
“Art. 237.- Corresponderá a la Procuradora o Procurador General del Estado, además de las otras funciones que determine la ley:

- 1. La representación judicial del Estado.*
- 2. El patrocinio del Estado y de sus instituciones.*
- 3. El asesoramiento legal y la absolución de las consultas jurídicas a los organismos y entidades del sector público con carácter vinculante, sobre la inteligencia o aplicación de la ley, en aquellos temas en que la Constitución o la ley no otorguen competencias a otras autoridades u organismos.*
- 4. Controlar con sujeción a la ley los actos y contratos que suscriban los organismos y entidades del sector público”.*

*“Art. 261.- El Estado central tendrá competencias exclusivas sobre:
(...)*

10. El espectro radioeléctrico y el régimen especial de comunicaciones y telecomunicaciones; puertos y aeropuertos”.

“Art. 394.- El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte



serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias”.

2.2 El artículo 20 de la Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público Privadas dispone:

“Art. 20.- Para la resolución de controversias que surjan entre las partes respecto de contratos de gestión delegada bajo la modalidad de asociación público-privada suscritos en el marco de la presente Ley, se seguirán las siguientes reglas:

20.1. Cuando la parte que se estime afectada comunique a la otra el objeto de la controversia, estas podrán solucionar la disputa mediante diálogos directos o mediación.

20.2. Si las partes no llegan a un acuerdo que solucione la controversia mediante diálogos directos o mediación y previo agotamiento de la vía administrativa, la controversia podrá ser resuelta mediante arbitraje nacional o internacional regional, como última instancia, conforme con lo dispuesto en el contrato de gestión delegada.

No se someterán a arbitraje los asuntos tributarios, así como ningún otro acto que se derive directamente de la potestad legislativa y regulatoria del Estado ecuatoriano.

Le corresponde a la jurisdicción contencioso-administrativa la resolución de las controversias que se susciten respecto de contratos de gestión delegada:

a. Cuando no se haya pactado arbitraje nacional o internacional regional en el contrato de gestión delegada.

b. En los casos que corresponda, si transcurrido el plazo previsto para la notificación al interesado con la resolución que agota la vía administrativa, no se ha ejercido la acción ante la jurisdicción arbitral pactada en el correspondiente contrato de gestión delegada.

Las partes podrán pactar arbitrajes o dictámenes técnicos de conformidad con términos y estipulaciones previstos en el contrato de gestión delegada para resolver controversias puramente fácticas surgidas durante la ejecución o liquidación del respectivo contrato”.

2.3 El artículo 1 de la Ley de la Autoridad Portuaria de Guayaquil, promulgada mediante Decreto Ley de Emergencia 15, publicado en el Registro Oficial 486 de 12 de abril de 1958, establece:

76378

“Art. 1.- Créase, con domicilio en Guayaquil, la Autoridad Portuaria de Guayaquil, como Entidad Autónoma de Derecho Privado con finalidad pública, con personería jurídica, patrimonio y fondos propios y plena capacidad para adquirir derechos y contraer obligaciones”.

- 2.4 Los artículos 1 y 7 de la Ley General de Puertos, promulgada mediante Decreto Supremo 289 publicado en el Registro Oficial 67 del 15 de abril de 1976, disponen:

“Art. 1.- Todas las instalaciones portuarias del Ecuador, marítimas y fluviales, así como las actividades relacionadas con sus operaciones que realicen organismos, entidades y personas naturales o jurídicas se registrarán por las disposiciones contenidas en esta Ley”.

“Art. 7.- Las Entidades Portuarias en cuanto a su organización y administración se registrarán por las disposiciones contenidas en la Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional”.

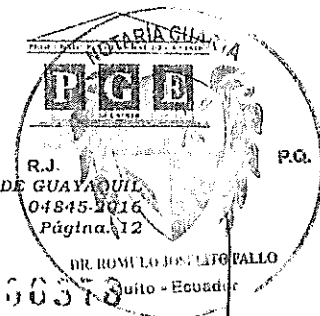
- 2.5 El artículo 1 de la Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional, promulgada mediante Decreto Supremo 290 publicado en el Registro Oficial 67 del 15 de abril de 1976, dispone:

“Art. 1.- Los puestos de la República del Ecuador contarán para su administración, operación y mantenimiento como Autoridades Portuarias, organizadas como entidades de derecho público, personería jurídica, patrimonio y fondos propios, y sujetas a las disposiciones de la Ley General de Puertos, de la presente Ley, y a las normas generales o especiales que afecten su vida administrativa”.

- 2.6 El artículo 11 de la Ley Orgánica de la Procuraduría General del Estado establece:

“Art. 11.- Del arbitraje y la mediación.- Los organismos y entidades del sector público podrán someterse a procedimientos de arbitraje de derecho y a la mediación nacional o internacional, de acuerdo a lo establecido en la Ley de Arbitraje y Mediación, o en instrumentos internacionales que los faculte, previa la suscripción del respectivo convenio.

Surgida la controversia, los organismos y entidades del sector público pueden someterse a arbitraje de derecho o mediación, de conformidad con las leyes pertinentes. Para someterse al arbitraje internacional



requerirán además la autorización de la Procuraduría General del Estado”.

2.7 Los artículos 4, 41 y 42 de la Ley de Arbitraje y Mediación establecen:

“Art. 4.- Podrán someterse al arbitraje regulado en esta Ley las personas naturales o jurídicas que tengan capacidad para transigir, cumpliendo con los requisitos que establece la misma.

Para que las diferentes entidades que conforman el sector público puedan someterse al arbitraje, además de cumplir con los requisitos que establece esta Ley, tendrán que cumplir los siguientes requisitos adicionales:

- a) Pactar un convenio arbitral, con anterioridad al surgimiento de la controversia; en caso de que se quisiera firmar el convenio una vez surgida la controversia, deberá consultarse al Procurador General del Estado, dictamen que será de obligatorio cumplimiento;*
- b) La relación jurídica a la cual se refiere el convenio deberá ser de carácter contractual;*
- c) En el convenio arbitral deberá incluirse la forma de selección de los árbitros; y,*
- d) El convenio arbitral, por medio del cual la institución del sector público renuncia a la jurisdicción ordinaria, deberá ser firmado por la persona autorizada para contratar a nombre de dicha institución.*

El incumplimiento de los requisitos señalados acarreará la nulidad del convenio arbitral someterse al arbitraje regulado en esta Ley las personas naturales o jurídicas que tengan capacidad para transigir, cumpliendo con los requisitos que establece la misma”.

“Art. 41.- Sin perjuicio de lo dispuesto en los tratados internacionales un arbitraje podrá ser internacional cuando las partes así lo hubieren pactado, siempre y cuando se cumplan cualquiera de los siguientes requisitos:

- a) Que las partes al momento de la celebración del convenio arbitral, tengan sus domicilios en estados diferentes;*
- b) Cuando el lugar de cumplimiento de una parte sustancial de las obligaciones o el lugar en el cual el objeto del litigio tenga una relación más estrecha, esté situado fuera del estado en que, por lo menos una de las partes, tiene su domicilio; o,*

16578

c) Cuando el objeto del litigio se refiera a una operación de comercio internacional que sea susceptible de transacción y que no afecte o lesione los intereses nacionales o de la colectividad”.

“Art. 42.- El arbitraje internacional quedará regulado por los tratados, convenciones, protocolos y demás actos de derecho internacional suscritos y ratificados por el Ecuador.

Toda persona natural o jurídica, pública o privada, sin restricción alguna es libre de estipular directamente o mediante referencia a un reglamento de arbitraje todo lo concerniente al procedimiento arbitral, incluyendo la constitución, la tramitación, el idioma, la legislación aplicable, la jurisdicción y la sede del tribunal, la cual podrá estar en el Ecuador o en país extranjero.

Para que el Estado o las instituciones del sector público puedan someterse al arbitraje internacional se estará a lo dispuesto en la Constitución y leyes de la República.

Para que las diferentes entidades que conforman el sector público puedan someterse al arbitraje internacional se requerirá la autorización expresa de la máxima autoridad de la institución respectiva, previo el informe favorable del Procurador General del Estado, salvo que el arbitraje estuviere previsto en instrumentos internacionales vigentes.

Los laudos dictados dentro de un procedimiento de arbitraje internacional, tendrán los mismos efectos y serán ejecutados de la misma forma que los laudos dictados en un procedimiento de arbitraje nacional”.

3. NATURALEZA:

De conformidad con las normas antes transcritas, la Autoridad Portuaria de Guayaquil es una persona de derecho público, con personería jurídica, patrimonio y fondos propios, por lo que debe someterse a las disposiciones de orden público señaladas en el acápite precedente. En tal virtud, requiere de la autorización previa del Procurador General del Estado para pactar arbitraje internacional, para la solución de divergencias relativas a los contratos que suscriba con entidades públicas o privadas extranjeras.

4. ANÁLISIS:

De la revisión de la Cláusula (sin número) denominada “Mecanismos de resolución de controversias” contenida en el proyecto de Contrato de



AUTORIDAD PORTUARIA DE GUAYAQUIL

04845-2016

Página: 14

DR. ROMULO JOSE LITO PALLO

Quito Ecuador

10/3/16

Gestión Delegada, se desprende que las partes renuncian a la jurisdicción ordinaria, domicilio y fuero y acuerdan someter "cualquier desacuerdo, demanda, discrepancia controversia o reclamo que surja de o se relacione con este Contrato (en adelante a cualquiera de estos escenarios se lo denominará indistintamente como "la Controversia" o como "las Controversias"), incluyendo pero sin limitarse a su interpretación, ejecución, terminación, liquidación o validez" a los siguientes procedimientos:

4.1 Negociaciones Directas: Las partes se obligan a procurar arribar a un arreglo directo que ponga fin a la controversia que surgiere. Para lo cual, la parte interesada en iniciar las negociaciones directas, deberá remitir una solicitud a la otra parte, en que se establezca con suficientes detalles la naturaleza de disputa y deberán reunirse en el plazo de 10 días desde que se reciba tal solicitud. Sino lograren arribar a un acuerdo en el plazo de 30 días desde la recepción de la solicitud, la parte afectada podrá promover los procedimientos de "Mediación Facultativa" o "Arbitraje" a su elección.

4.2 Mediación Facultativa: En caso de no lograr llegar a un acuerdo mediante Negociaciones Directas, cualquiera de las partes podrá someter las controversias al procedimiento de mediación ante cualquier centro de mediación registrado ante el Consejo de la Judicatura. Mientras el procedimiento de mediación no concluya con la suscripción de un acta de imposibilidad de acuerdo, acta de imposibilidad de mediación o acta de acuerdo parcial, las partes no podrán promover el arbitraje. Sin embargo, si la mediación no concluyere de alguna de las formas antes señaladas en el plazo de tres meses contados desde la petición de Mediación Facultativa, cualquiera de las partes podrá iniciar el procedimiento de arbitraje. El procedimiento de Mediación Facultativa se ajustará al Régimen Jurídico Aplicable.

4.3 Arbitraje: En caso de controversias no resueltas mediante las Negociaciones Directas o, en su caso, mediante la Mediación Facultativa, las partes acuerdan que sean resueltas definitivamente mediante arbitraje internacional *ad-hoc* bajo las siguientes reglas:

- En todo lo no previsto en dicha cláusula, se estará a lo dispuesto en el Reglamento de Arbitraje de la Corte Internacional de Arbitraje de la Cámara de Comercio Internacional (Reglamento de la CCI).
- La sede del arbitraje será Santiago de Chile, Chile.
- La Autoridad Nominadora será la será la Corte Internacional de Arbitraje de la CCI.
- Cada parte nombrará su árbitro conforme lo previsto en el Reglamento CCI, y los árbitros designados por las partes, que acepten la nominación y la confirmen, convendrán en la nominación

56573

de un tercer árbitro que actuará como Presidente del Tribunal en un periodo de treinta (30) días contados desde el nombramiento del segundo árbitro. Si los árbitros no se pusieran de acuerdo en el nombramiento del Presidente en el plazo señalado, este será nombrado por la Autoridad Nominadora. Asimismo, si cualquiera de los árbitros de parte no fuere nominado o no confirmare su aceptación, deberá la Autoridad Nominadora nombrar a dicho árbitro o árbitros a pedido de cualquiera de las partes del arbitraje.

- El arbitraje será confidencial y se llevará a cabo en español y de acuerdo con las órdenes procesales emitidas por el Tribunal Arbitral, en caso de que las partes no hayan acordado el calendario y diligencias que deban realizarse.
- El Tribunal Arbitral decidirá en Derecho y el laudo final será definitivo.

4.4 Dictamen técnico: En caso de discrepancias puramente fácticas en materias técnicas o económicas que se originen en la aplicación del Contrato, en lugar del Arbitraje, las Partes podrán someterlas al juicio de un experto en el área de la que se trate la controversia. El Perito Técnico no podrá pronunciarse sobre derechos y obligaciones de las Partes ni en general sobre aspectos jurídicos del Contrato o el Régimen Jurídico Aplicable. Además, se establece que dentro del plazo de 15 días de notificado el dictamen o su corrección o aclaración, cada Parte podrá solicitar la revisión de la decisión mediante el procedimiento de arbitraje previsto en este Contrato, únicamente en los casos que constan en dicha cláusula en el acápite correspondiente y se señala que el inicio del arbitraje suspenderá la decisión del Perito Técnico.

Autoridad Portuaria de Guayaquil, manifiesta en su comunicación de 02 de junio de 2016, que el accionista mayoritario de la compañía constituida en el Ecuador, DP WORLD POSORJA S.A., es la compañía DP WORLD INVESTMENTS B.V. es de nacionalidad holandesa y propiedad del Emirato de Dubai con lo cual se da cumplimiento a lo previsto en la letra a) del artículo 41 de la Ley de Arbitraje y Mediación.

5. OBSERVACIONES:

5.1 En la Cláusula "Mecanismos de resolución de controversias" objeto de este análisis se establece:

"(...) b) Para efectos de lo establecido en el Art. 20.2 de la Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público Privadas se entenderá que la vía administrativa se ha agotado cuando tuviere lugar cualquiera de los siguientes supuestos:



(i) La resolución de los recursos de reposición, apelación o revisión se ejecutorie de conformidad con el siguiente inciso de esta cláusula.

(ii) Feneciere el plazo del administrado para presentar un recurso de reposición, apelación o revisión.

(iii) Las partes mediante acuerdo definan las circunstancias en que esta vía se entienda agotada.

Para los efectos de lo previsto en el literal b) del numeral 20.2 del artículo 20 de la Ley APP, se entenderá que el plazo de notificación al interesado con la resolución que agotó la vía administrativa, será aquel establecido para su ejecutoria. Transcurrido este plazo se entenderá efectuada la notificación de pleno derecho.

Una vez agotada la vía administrativa, el inversionista podrá demandar inmediatamente por la vía arbitral. Para buscar una solución amigable a la Controversia a través de negociaciones directas con su contraparte y/o mediación facultativa no será necesario el agotamiento de la vía administrativa.

En las Controversias puramente contractuales en las que no medie un acto administrativo no será necesario el agotamiento de la vía administrativa".

El artículo 20 del Reglamento General de Aplicación de la Ley Orgánica de Incentivos Para Asociaciones Público-Privadas y la Inversión Extranjera establece cuando se considera que ha concluido la vía administrativa, por lo que no cabe ninguna estipulación contractual ni para ampliar ni para restringir esta disposición, por lo que la cláusula antes transcrita deberá ser eliminada.

5.2 Adicionalmente, el convenio arbitral establece:

- "[...] las materias que no estén sujetas a la competencia de la Entidad Contratante, de conformidad con el Régimen Jurídico Aplicable, especialmente los asuntos de carácter tributario"; y,
- "Para todos los propósitos, el derecho sustantivo aplicable será el Régimen Jurídico Aplicable".

Sin embargo, en el proyecto de Contrato de Gestión Delegada remitido por el solicitante, no hace referencia a cuál es el Régimen Jurídico Aplicable por lo que se deberá precisar de manera concluyente que el Régimen Jurídico Aplicable es la legislación ecuatoriana. Dicha determinación

00378

deberá hacérsela en el Contrato y en el Anexo correspondiente que contiene los "Términos definidos" y que forma parte integrante del mismo.

5.3 Finalmente, el convenio arbitral establece que las partes podrán someter sus discrepancias puramente fácticas en materias técnicas o económicas al juicio de un perito técnico y que su decisión es vinculante y estipula específicamente que:

"... Dentro del plazo de quince (15) días de notificado el dictamen o la corrección o aclaración, cada Parte podrá solicitar la revisión de la decisión conforme el procedimiento de arbitraje previsto en este Contrato, únicamente en los siguientes casos:

- a. Si el Perito se hubiere extralimitado en el mandato otorgado;*
- b. Si se demuestra corrupción, vinculación o conflicto de interés del Perito en la materia objeto de la controversia; y,*
- c. En caso de a alguna de las Partes se le hubiese negado el derecho a la defensa, conforme los plazos previstos en esta Cláusula."*

Al establecer que la decisión del perito técnico solo podrá ser objeto de impugnación vía arbitraje si se cumplieren las causales expresamente establecidas en la cláusula, este informe se convierte prácticamente en una instancia final, salvo las excepciones que determina la propia cláusula. En vista de lo expuesto, deberá eliminarse tal limitación, y por tanto suprimirse el texto en negritas constante en la cita que antecede.

6. RECOMENDACIONES:

Finalmente, en uso de la facultad asesora prevista en el Artículo 237 de la Constitución de la República, me permito llamar su atención sobre dos temas atinentes al contrato:

6.1. De la revisión del contrato y de la información constante en los oficios a los que respondo, se desprende que el contrato se suscribirá con la compañía DP WORLD POSORJA S.A., de nacionalidad ecuatoriana, cuyo accionista mayoritario es la compañía DP WORLD INVESTMENTS B.V. de nacionalidad holandesa la cual es propiedad del Emirato de Dubai, que no suscribirá el contrato.

Hago notar a usted que en el caso del contrato de concesión para el uso del puerto internacional de carga de Manta celebrado entre la Autoridad Portuaria de Manta y Terminales Internacionales de Ecuador Sociedad Anónima (TIDE), los accionistas de TIDE: Hutchison Port Investments



Limited y Hutchinson Port Holdings del grupo Hutchison Whampoa Limited de nacionalidad china, al no haber suscrito el contrato de concesión, ante la demanda arbitral presentada en contra de ellos por el abandono unilateral de las concesiones y de las instalaciones, han alegado que los incumplimientos al contrato no les son oponibles al no ser suscriptores del mismo así como tampoco la cláusula arbitral constante el mismo. Dicha afirmación la realizaron, aun cuando participaron en las negociaciones previas al mismo y uno de sus representantes suscribió el contrato como testigo de honor.

Dichas alegaciones, aunque no fueron aceptadas en el laudo de mayoría, fueron recogidas de manera favorable en el voto disidente de un miembro del Tribunal, en donde determina que el principal propósito de la constitución de una compañía en el Ecuador es limitar la responsabilidad de la sociedad matriz, limitando la exposición al riesgo por parte de los accionistas.

Bajo estas consideraciones, de ser la intención de la contratante el incluirlas en el compromiso arbitral, se debe evaluar la inclusión de las compañías accionistas como partes suscriptoras del contrato.

6.2. De acuerdo al Artículo 15 de la Ley Orgánica de Incentivos Para Asociaciones Público-Privadas y la Inversión Extranjera, los contratos deberán contener de manera obligatoria las causales de terminación y caducidad de los contratos, las mismas que no constan en la versión del contrato remitida a este Despacho.

7. PRONUNCIAMIENTO:

De conformidad con el análisis expuesto, en virtud de lo dispuesto en las normas precitadas, en particular, del artículo 190 de la Constitución de la República del Ecuador, artículo 11 de la Ley Orgánica de la Procuraduría General del Estado y artículos 4, 41 y 42 de la Ley de Arbitraje y Mediación, se autoriza a Autoridad Portuaria de Guayaquil, a someterse a arbitraje internacional, en el Contrato de Gestión Delegada a suscribirse con DP WORLD POSORJA S.A., previo se subsanen las observaciones en el acápite quinto.

Este pronunciamiento se refiere única y exclusivamente a lo estipulado en la Cláusula denominada "Régimen de Solución de Controversias" del referido Contrato, por lo tanto, las demás condiciones financieras, operativas y técnicas, así como el cumplimiento de los requisitos legales necesarios para la suscripción del mismo son de exclusiva responsabilidad de Autoridad Portuaria de Guayaquil.

00578

La Procuraduría General del Estado se reserva la facultad de verificar la redacción final de la cláusula objeto de este pronunciamiento; para lo cual, una vez que el mismo sea suscrito por Autoridad Portuaria de Guayaquil, deberá remitírselo a esta Institución.

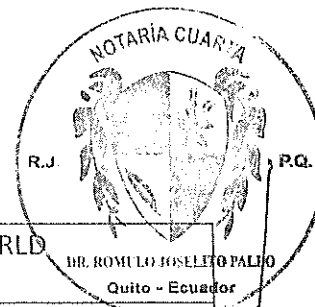
Adicionalmente, se advierte que cualquier modificación a la cláusula "Mecanismos de resolución de controversias" o la inclusión de cualquier estipulación que pueda afectar su sentido, aplicación o alcance, deberá ser previamente autorizada por esta Procuraduría.

Atentamente,



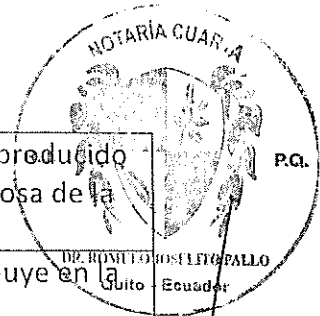
Dr. Diego García Carrión.
PROCURADOR GENERAL DEL ESTADO

ANEXO A: DEFINICIONES



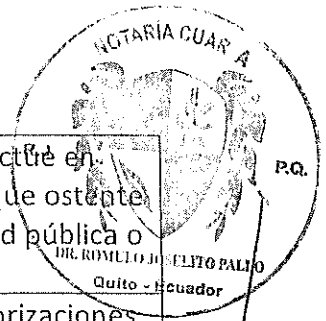
Accionista Mayoritario	significa la compañía DP WORLD INVESTMENTS B.V.
Acta de Acuerdo y Negociaciones Técnicas y Económicas	significa el Acta que atestigua los resultados del proceso de negociación para la concesión de la construcción y operación del Puerto de Aguas Profundas de Posorja,
Acto de Autoridad	significa cualquier acto realizado por el Gobierno del Ecuador.
Acuerdo de Variación	significa el documento que contenga el acuerdo entre las Partes para modificar el Proyecto de conformidad con los requisitos del Contrato, según la cláusula 7.6.4
Acuerdos Conexos	significa cualquier contrato que el Gestor Privado puede contratar a su sola discreción y bajo su responsabilidad para las actividades puestas a su cargo en el presente Contrato.
Anexos	significa todos los documentos que forman parte de este Contrato, lo complementan, y se añaden como adjuntos, o que de conformidad con el Contrato se aprobarán con posterioridad a su suscripción e pasarán a conformarlo.
APG	significa la Autoridad Portuaria de Guayaquil, en su calidad de entidad pública delegante del Proyecto.
APP	significa la Alianza Público Privada entre el Gestor Privado y la Entidad Delegante para el desarrollo del Proyecto.
Arbitraje	significa el mecanismo de resolución de controversias previsto en la cláusula 58 del Contrato.
Auditor Externo	significa una de las compañías de auditoría reconocidas a nivel internacional, a ser elegida por la Entidad Delegante.
Autoridad Competente	significa cualquier autoridad pública, ente, agencia, ministerio, organismo, u otra entidad del Ecuador con jurisdicción con respecto a las Partes;
Bienes de la Entidad Delegante	tiene el significado que se le atribuye en la cláusula 16.1.1 del Contrato.
Bienes de Terceros	tiene el significado que se le atribuye en la cláusula 16.3.1 del Contrato.

Bienes del Gestor Privado	tiene el significado que se le atribuye en la cláusula 16.2.1 del Contrato.
Bienes del Proyecto	tiene el significado que se le atribuye en la cláusula 16.
Bienes Públicos	significa todos aquellos bienes detallados en el Inventario de Bienes Públicos.
Canal	significa la hidrovía de acceso descrita en el Proyecto Técnico Definitivo
Certificado de Aprovisionamiento de Equipos	significa el documento por escrito a ser otorgado por el Administrador del Contrato a la entrega definitiva del Equipamiento.
Certificado de Inicio de Construcción	significa el documento por escrito entregado por la Entidad Delegante al Gestor Privado autorizando el inicio de la Construcción.
Certificado de Inicio de Operación	significa el documento por escrito a ser otorgado por la Entidad Delegante en el que conste el cumplimiento de las condiciones para el inicio del Período de Operación y Mantenimiento
Certificado Final de Obra Concluida	significa el documento por escrito a ser otorgado por el Administrador del Contrato a la entrega definitiva de una obra.
Certificado Provisional de Obra Concluida	significa el documento por escrito a ser otorgado por el Administrador del Contrato a la entrega provisional de una obra.
Condiciones de la Operación	tiene el significado que se le atribuye en la cláusula 37.1.
Contrato	significa este contrato celebrado entre la Entidad Delegante y el Gestor Privado para el desarrollo del Proyecto, incluidos sus anexos y habilitantes.
Contratos Modificatorios	significa cualquier adición, enmienda o variación al Contrato, distintas a un Acuerdo de Variación.
Controversias	significa cualquier desacuerdo, demanda, discrepancia controversia o reclamo que surja de o se relacione con el Contrato.
COPCI	significa el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones publicado en el Registro Oficial Suplemento 351 del 29 de diciembre de 2010 y sus reformas.



Daño Emergente	significa pérdida o daño efectivo producido por la conducta negligente o culposa de la otra parte.
Derecho a Recaudar	tiene el significado que se le atribuye en la cláusula 7.1.7
Deuda	<p>(a) todos los montos (incluyendo capital, intereses, honorarios, costos, gastos y ajustes razonables y proporcionados, deuda principal y capital de trabajo, si los hubiere) pendientes de pago por DPWorld Posorja a cualquier Financista (o a cualquier agente o fiduciario de cualquier Financista) de conformidad con un Documento de Financiación en la fecha de terminación (de haberlo); y</p> <p>(b) todos los montos, incluyendo costos por la terminación anticipada de acuerdos sobre cobertura de riesgos por tasas de interés y otros costos de compensación pagaderos por DPW Posorja a cualquier Financista (o a cualquier agente o fiduciario de cualquier Financista) como resultado de la terminación, cierre o prepago según los Documentos de Financiación (de haberlos),</p> <p>menos el total de:</p> <p>(i) el monto de cualesquier saldos en efectivo (e inversiones autorizadas) que tenga cualquiera de los Financista (o cualquier agente o fiduciario de cualquier Financista) y que puedan ser utilizados para reducir los montos mencionados en los anteriores párrafos (a) y (b); y</p> <p>(ii) cada monto neto pagadero a DPWorld Posorja a la terminación o cierre de los Documentos de Financiación en la fecha de terminación.</p>

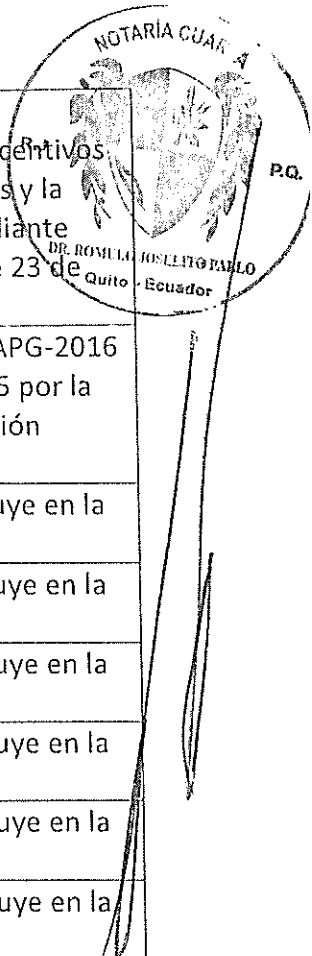
	Se entiende que la Deuda deberá estar siempre relacionada con el Proyecto.
DPW	significa DP WORLD INVESTMENTS B.V.
DPWORLD POSORJA S.A.	significa la sociedad anónima constituida en el Ecuador, que se constituye en el Gestor Privado a cargo del Proyecto
Documento de Financiación	significa la totalidad o cualesquier acuerdos, documentos o instrumentos, incluyendo acuerdos de cobertura de riesgos y de garantía, celebrados por DPWorld Posorja S.A. con un Financista (o un agente o fiduciario en nombre de cualquier Financista) de conformidad con los cuales la financiación se pone a disposición de DPWorld Posorja S.A., para los propósitos del Proyecto.
Entidad Delegante	significa la Autoridad Portuaria de Guayaquil .
Equipamiento	tiene el significado que se le atribuye en la cláusula 7.1.4.
Fase 1	significa los trabajos, derechos y obligaciones detalladas en el punto 8 ("Inversiones"), primer título ("Fase 1") de la Iniciativa Privada.
Fecha de Terminación	significa la fecha en la que se termine el Contrato, ya sea por vencimiento del Plazo Ordinario o por Terminación Anticipada.
Fecha Efectiva	tiene el significado que se le atribuye en la cláusula 2.5.
Financiamiento	tiene el significado que se le atribuye en la cláusula 45.
Financista	significa cualquier persona que celebra un Documento de Financiación con DPWorld Posorja S.A., con relación al Proyecto, representado periódicamente por su agente., y están regidas por la cláusula 45.3 del Contrato.
Fuerza Mayor	tiene el significado que se le atribuye en la cláusula 15.5.
Garantía	significa la garantía de fiel cumplimiento a ser entregada por el Gestor Privado a favor de la Entidad Delegante conforme lo previsto en la cláusula 51.1.1.
Gestor Privado	significa DPWORLD POSORJA S.A.
Gobierno de Ecuador	significa cualquier entidad pública o bajo control público, o cualquier persona que



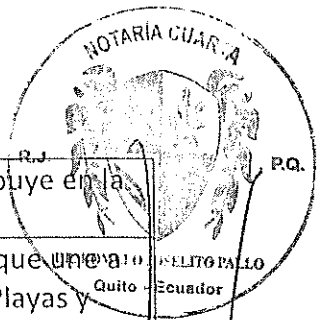
	ostente un cargo público o que actúe en representación de una persona que ostente un cargo público o de una entidad pública o bajo control público.
Habilitaciones Legales	significa todos los permisos, autorizaciones o cualquier informe requerido según el Régimen Jurídico Aplicable.
Hitos de Cumplimiento	tiene el significado que se le atribuye en la cláusula 29.2.
Indicadores de Servicio de la TPPP	significa los parámetros mediante los cuales se determinará el cumplimiento de los objetivos funcionales de la TPPP y que serán entregados por la APG.
Información Relevante	tiene el significado que se le atribuye en la cláusula 60.1.
Ingresos del Proyecto	Tiene el significado que se le atribuye en la cláusula 42.1.
Iniciativa Privada	significa la propuesta de fecha 9 de marzo de 2015, presentada por DPW a la APG, y sus modificaciones.
Instalaciones	significa todas las edificaciones y los espacios internos de éstas, a ser realizadas dentro del Proyecto tal como se encuentran descritas en el Proyecto Técnico Definitivo.
Inventario de Bienes Públicos	Tiene el significado que se le atribuye en la cláusula 16.4
Mantenimiento	tiene el significado que se le atribuye en la cláusula 36.
Manual de Operaciones	significa el documento a ser preparado por el Gestor Privado en el que determine en detalle los procedimientos para llevar a cabo la operación del Proyecto.
Mediación Facultativa	significa el mecanismo de resolución de controversias previsto en la cláusula 58.2.
MTOP	significa el Ministerio de Transporte y Obras Públicas del Ecuador.
Negociaciones Directas	tiene el significado que se le atribuye en la cláusula 58.1.
Notificación de Incumplimiento	significa el documento escrito mediante el cual una Parte notifica a la otra la existencia de un incumplimiento de esta segunda parte según el Contrato.
Obras	tiene el significado que se le atribuye en la cláusula 7.1.3.

Operación	tiene el significado que se le atribuye en la cláusula 7.1.5.
Partes	significa en conjunto la Entidad Delegante y el Gestor Privado
PEM	significa el Plan Estratégico de Movilidad
Período de Construcción	tiene el significado que se le atribuye en la cláusula 14.3.
Período de Liquidación	tiene el significado que se le atribuye en la cláusula 14.5.
Período de Operación y Mantenimiento	tiene el significado que se le atribuye en la cláusula 14.4.
Período de Organización	tiene el significado que se le atribuye en la cláusula 14.2.
Periodos de la APP	tiene el significado que le atribuye la cláusula 14.
Plan de Conservación y Mantenimiento	significa el documento preparado por el Gestor Privado en el que determine a detalle cómo procederá a llevar a cabo la conservación y el mantenimiento del Proyecto.
Plan Económico-Financiero	significa el Plan Económico-Financiero Incluido en la Iniciativa Privada.
Planificación y Diseño	tiene el significado que le atribuye la cláusula 7.1.2.
Plazo de Vigencia	significa el plazo de vigencia del Contrato.
Plazo Ordinario	tiene el significado que se le atribuye en la cláusula 10.2.
Proponente Privado	significa DP WORLD INVESTMENTS B.V.
Proyecto	tiene el significado que le atribuye la cláusula 7.1.
Proyecto Canal	significa la habilitación de un canal de acceso al TPPP con su respectivo peaje.
Proyecto Técnico Definitivo	tiene el significado que le atribuye la cláusula 27.1.1.
Proyecto TPPP	significa la construcción, equipamiento, mantenimiento y operación de la Terminal Portuaria del Puerto de Posorja
Proyecto Vía	significa la construcción, operación y mantenimiento de una vía de acceso al TPPP con su respectivo peaje
Régimen Jurídico Aplicable	tiene el significado que le atribuye la cláusula 6.3.

Reglamento General de Aplicación de la Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Públicas Privadas y la Inversión Extranjera	significa el Reglamento General de Aplicación de la Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Públicas Privadas y la Inversión Extranjera expedido mediante Decreto Ejecutivo número 1040 de 23 de mayo de 2016.
Resolución de Adjudicación	significa la resolución número 38-APG-2016 con fecha 3 de junio de 2016-06-05 por la que la APG procedió a la adjudicación directa del Proyecto.
Retribución de la Entidad Delegante	tiene el significado que se le atribuye en la cláusula 43.
Retribución del Gestor Privado	tiene el significado que se le atribuye en la cláusula 44.
Reversión de la APP	tiene el significado que se le atribuye en la cláusula 56
Servicios de la APP	tiene el significado que se le atribuye en la cláusula 34
Servicios Facultativos	tiene el significado que se le atribuye en la cláusula 34.9
Servicios Facultativos de Canal	tiene el significado que se le atribuye en la cláusula 34.8.4
Servicios Facultativos de Vía	tiene el significado que se le atribuye en la cláusula 34.7.4
Servicios Facultativos Portuarios	tiene el significado que se le atribuye en la cláusula 34.6.5
Servicios Obligatorios de Canal	tiene el significado que se le atribuye en la cláusula 34.8.1
Servicios Obligatorios de Vía	tiene el significado que se le atribuye en la cláusula 34.7.1
Servicios Obligatorios Portuarios	tiene el significado que se le atribuye en la cláusula 34.6
Servicios Portuarios No Delegados	significa los servicios privados a ser prestados por la Entidad Delegante, de conformidad con la cláusula 34.6.6.1.
Sitio Canal	significa el sitio Acceso descrito en el Anexo D
Sitio del Proyecto	tiene el significado que se le atribuye en la cláusula 18.
Sitio TPPP	significa el sitio Acceso descrito en el Anexo B.
Sitio Vía	significa el Sitio descrito en el Anexo C
Sociedad Gestora	significa el Gestor Privado.
Subcontratista	significa cualquier persona natural o jurídica, distinta a las Partes que ejecutará



	cualquier parte de los servicios u otras obligaciones del Gestor Privado.
Suspensión Obligatoria	tiene el significado que se le atribuye en la cláusula 11.
Tarifa por Servicios Facultativos	Significa las tarifas correspondientes a los Servicios Facultativos
Tarifas	significa la las Tarifas por Servicios Obligatorios Portuarios, Tarifas por Servicios Obligatorio de Vía, Tarifas por Servicios Obligatorios de Canal y Tarifas por Servicios Facultativos
Tarifas por Servicios Obligatorios de Canal	significa las tarifas correspondientes a los Servicios Obligatorios de Canal.
Tarifas por Servicios Obligatorios de Vía	significa las tarifas correspondientes a los Servicios Obligatorios de Vía.
Tarifas por Servicios Obligatorios Portuarios	significa las tarifas correspondientes a los Servicios Obligatorios Portuarios.
Terminación Anticipada	tiene el significado que se le atribuye en la cláusula 15.
Términos de Referencia	significa el documento emitido por la APG con la finalidad de establecer los parámetros referenciales para el desarrollo del Proyecto.
Términos Definidos	tiene el significado que se le atribuye en la cláusula 3.1.1
TIR	Porcentaje de Desequilibrio
TIRA	Tasa Interna de Retorno para el Cálculo de Valor de Afectación
TIRB	Tasa Interna de Retorno de Referencia
TPPP	significa la Terminal Portuaria del Puerto de Posorja
Trato Directo	Significa Reuniones entre la Entidad Delegante y el Gestor privado, no incluidas dentro de las cláusulas de resolución de controversias, que tengan como finalidad arribar a un acuerdo sobre el establecimiento del equilibrio económico del contrato.
Tribunal Arbitral	tiene el significado que se le atribuye en la cláusula 58.3.1.5.
Umbral de Ajuste	significa los parámetros que deben superarse y están determinados en la cláusula 48.2, para activar el restablecimiento del equilibrio económico-financiero del Contrato.
Valor de Afectación	Significa las diferencias en ingresos o egresos que permitan alcanzar la TIRA.

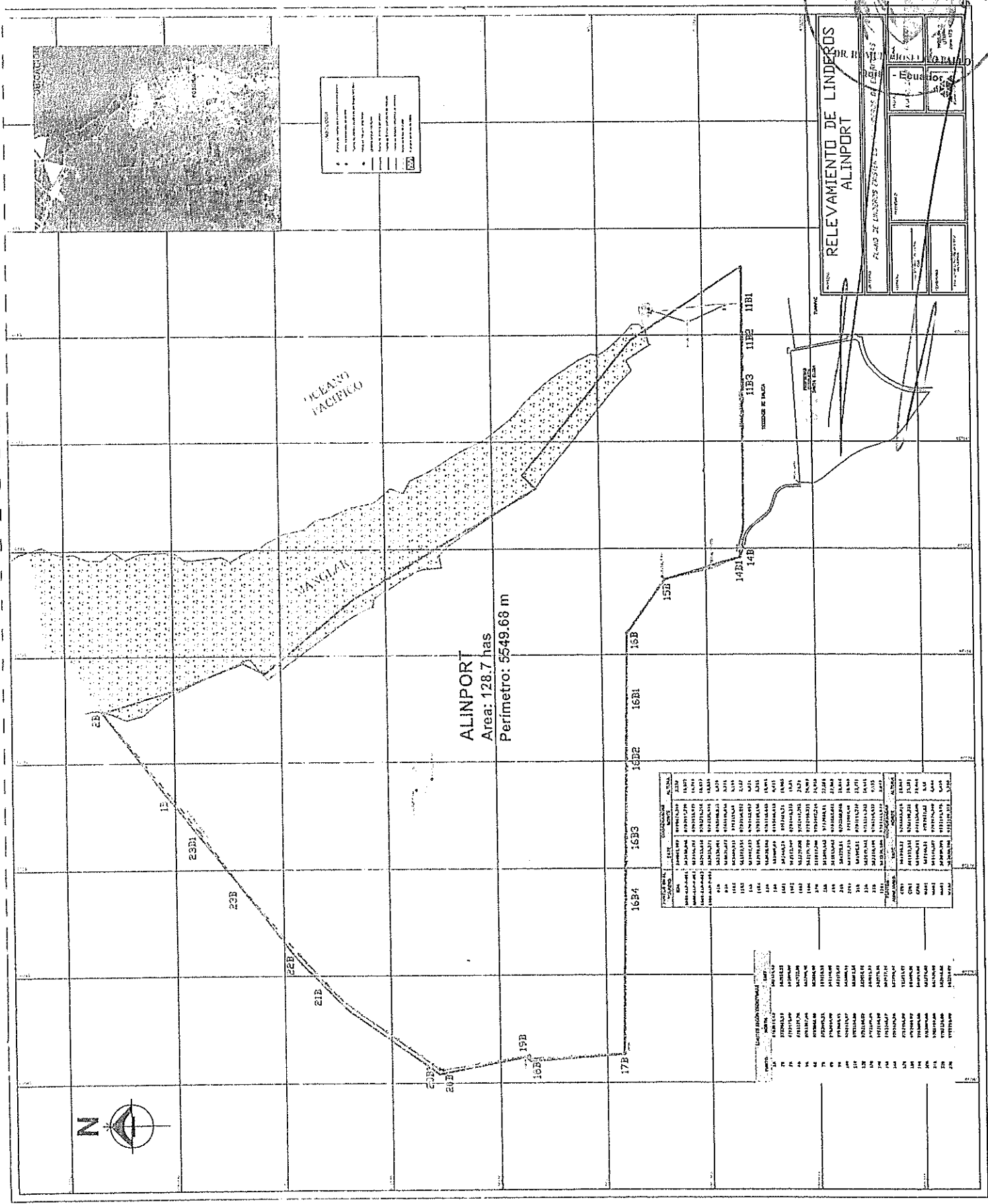
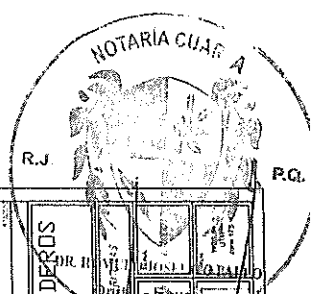


Variaciones Relevantes	Tiene el significado que se le atribuye en la cláusula 48.2.5
Vía	significa la vía de acceso al TPPP que une a las ciudades de General Villamil Playas y Posorja.
ZEDE	significa Zona Especial de Desarrollo Económico de conformidad con lo previsto en el COPCI y en el Régimen Jurídico Aplicable

[Handwritten signature]

ANEXO B





LEGENDA

1	Parcela con linderos
2	Parcela con linderos y superficie
3	Parcela con linderos, superficie y volumen
4	Parcela con linderos, superficie y volumen y otros datos
5	Parcela con linderos, superficie y volumen y otros datos y otros datos
6	Parcela con linderos, superficie y volumen y otros datos y otros datos y otros datos
7	Parcela con linderos, superficie y volumen y otros datos y otros datos y otros datos y otros datos
8	Parcela con linderos, superficie y volumen y otros datos y otros datos y otros datos y otros datos y otros datos
9	Parcela con linderos, superficie y volumen y otros datos y otros datos y otros datos y otros datos y otros datos y otros datos
10	Parcela con linderos, superficie y volumen y otros datos y otros datos y otros datos y otros datos y otros datos y otros datos y otros datos

ALINPORT
 Area: 128.7 has
 Perimetro: 5549.66 m

RELEVAMIENTO DE LINDEROS ALINPORT

Parcela	Superficie	Volumen	Observaciones
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			

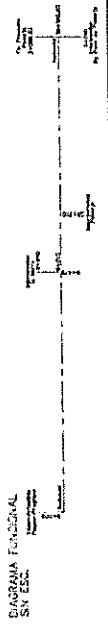
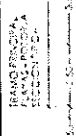
Parcela	Superficie	Volumen	Observaciones
11			
12			
13			
14			
15			
16			
17			
18			
19			
20			
21			
22			
23			
24			
25			
26			
27			
28			
29			
30			
31			
32			
33			
34			
35			
36			
37			
38			
39			
40			
41			
42			
43			
44			
45			
46			
47			
48			
49			
50			
51			
52			
53			
54			
55			
56			
57			
58			
59			
60			
61			
62			
63			
64			
65			
66			
67			
68			
69			
70			
71			
72			
73			
74			
75			
76			
77			
78			
79			
80			
81			
82			
83			
84			
85			
86			
87			
88			
89			
90			
91			
92			
93			
94			
95			
96			
97			
98			
99			
100			



ANEXO C



PROYECTO: VIA PULAVAS - POSORJA
 ESC. 1:2,500



LOS DATOS ESTADOS UNIDOS APLICAN A LOS DATOS ESTADOS UNIDOS APLICAN	
1. ALL ELEVATIONS ARE IN FEET UNLESS OTHERWISE NOTED.	2. ALL ELEVATIONS ARE IN METERS UNLESS OTHERWISE NOTED.
3. ALL ELEVATIONS ARE IN METERS UNLESS OTHERWISE NOTED.	4. ALL ELEVATIONS ARE IN METERS UNLESS OTHERWISE NOTED.

1. ALL ELEVATIONS ARE IN FEET UNLESS OTHERWISE NOTED.	2. ALL ELEVATIONS ARE IN METERS UNLESS OTHERWISE NOTED.
3. ALL ELEVATIONS ARE IN METERS UNLESS OTHERWISE NOTED.	4. ALL ELEVATIONS ARE IN METERS UNLESS OTHERWISE NOTED.

DP WORLD

NOTARIA CHILE

R.J.

R.O.

DE ROMERO J. L. H. T. VALLO

Gufo - Esq. de Posorja

PROYECTO:	LA JALA - PUNTA EL MORRO
FECHA:	14 DE JUNIO DE 2014
HECHO:	EN GUFO - ESQ. DE POSORJA
EN PRESENCIA DE:	ANTONIO BARRERA SOTO



ANEXO D

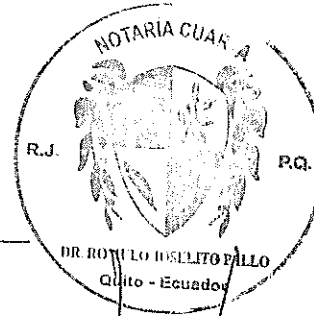


TÉRMINOS DE REFERENCIA





Autoridad
Portuaria
Guayaquil



AUTORIDAD PORTUARIA DE GUAYAQUIL

**TÉRMINOS DE REFERENCIA PARA EL DESARROLLO DEL PROYECTO EXCEPCIONAL,
PARA EL DESARROLLO, LA CONSTRUCCIÓN, MANTENIMIENTO DE INSTALACIONES;
EL DRAGADO, CONSTRUCCIÓN Y MANTENIMIENTO DE UN CANAL DE
NAVEGACIÓN DE ACCESO HASTA POSORJA, ASÍ COMO DE LA CARRETERA QUE
UNE PLAYAS Y POSORJA VÍA EL MORRO, EN LA PROVINCIA DEL GUAYAS; Y LA
OPERACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DEL PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS DE
POSORJA**

30 DE MAYO DE 2016

I. **BASE LEGAL**

1. Mediante Decreto – Ley de Emergencia No. 15 del 10 de abril de 1958, publicado en el Registro Oficial No. 486 del 12 de los mismos mes y año, y reformado con Decreto – Ley de Emergencia No. 1 del 17 de diciembre de 1959, publicado en el Registro Oficial No. 95 de igual fecha, se creó la Autoridad Portuaria de Guayaquil (en adelante “APG”), como una entidad autónoma con personería jurídica, patrimonio y fondos propios y plena capacidad para adquirir derechos y obligaciones, sujeta a las disposiciones de la Ley General de Puertos y en la Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional y demás normativa legal que le es aplicable en su condición de institución del sector público.
2. De conformidad con lo previsto en el artículo 2 de la referida ley de creación, en concordancia con lo previsto en el Art. 3 de la Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional, la APG, tiene como fines específicos dentro de su respectiva jurisdicción, planear, construir, mejorar, financiar, operar los servicios y las facilidades en el Puerto de Guayaquil, así como las obras portuarias que se construyen dentro de su jurisdicción, sujetándose a las limitaciones establecidas en la ley.
3. La APG, para el cumplimiento de sus fines y para el ejercicio de sus atribuciones, en atención a lo dispuesto en el artículo 3 de su Ley de Creación, tiene jurisdicción sobre la zona marítima y fluvial y sobre el área terrestre portuaria. La zona marítima y fluvial comprende todo el Río Guayas y todo el Estero Salado, y el Canal de Unión que se constituye entre el Estero Salado y el Río Guayas.
4. De conformidad con el mencionado Artículo, los términos río Guayas y Estero Salado tienen, en esta Ley, los siguientes significados:
 - a. El Estero Salado significa todo el Estero Salado y todas sus ramificaciones, inclusive el Estero del Muerto, el Estero Santa Ana y el Estero Cobina.
 - b. El Río Guayas significa todo el Río Guayas con todas sus ramificaciones y las desembocaduras de otros Ríos, a partir de la confluencia entre los Ríos Babahoyo y Daule.
 - c. Tanto el río Guayas como el estero Salado se entenderán limitados para los fines de jurisdicción señalados en esta Ley, por una línea recta imaginaria trazada sobre el mar, desde la población General



Villamil (Playas) hasta una punto 10 Kms. más el Sur de Punta Salinas, en la isla Puná y, desde este punto, hasta otro 10 Kms. al sur de Punta Arena, en la misma isla Puná y, desde este último punto, hasta la desembocadura del río Pagua en el Golfo de Guayaquil.

A lo largo de todas las costas y de todas las islas que tocan las aguas, esta zona marítima y fluvial se extiende hasta 10 metros tierra adentro, medidos desde la línea de la más alta marea.

El área terrestre portuaria comprende todas las extensiones de terreno y edificaciones aledañas a la zona marítima y fluvial y será determinada y modificada, en el curso del tiempo, si es necesario conforme al literal e) del Art. 18.

5. Mediante Decreto Ejecutivo No. 582 del 18 de febrero de 2015, publicado en el Registro Oficial No. 453 del 6 de marzo de 2015, se expidió el Reglamento del Régimen de Colaboración Público Privada.
6. El artículo 227 de la Constitución de la República del Ecuador, dispone que la administración pública se rige por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, desconcentración, descentralización, coordinación, participación, planificación, transparencia y evaluación.
7. El capítulo quinto, de los Sectores Estratégicos, Servicios y Empresas Públicas de la Constitución de la República del Ecuador, en su art. 313 dispone:

"El Estado se reserva el derecho de administrar, regular, controlar y gestionar los sectores estratégicos, de conformidad con los principios de sostenibilidad ambiental, precaución, prevención y eficiencia.

Los sectores estratégicos, de conformidad con los principios de sostenibilidad ambiental, precaución, prevención y eficiencia.

Los sectores estratégicos, de decisión y control exclusivo del Estado, son aquellos que por su trascendencia y magnitud tienen decisiva influencia económica, social, política o ambiental, y deberán orientarse al pleno desarrollo de los derechos y al interés social.

Se consideran sectores estratégicos la energía en todas sus formas, las telecomunicaciones, los recursos naturales no renovables, el transporte y la refinación de hidrocarburos, la biodiversidad y el

patrimonio genético, el espectro radioeléctrico, el agua, y los demás que determine la Ley”.

8. De igual manera el Artículo 314 de la Carta Magna Indica:

“El Estado será responsable de la provisión de los servicios públicos de agua potable y de riego, saneamiento, energía eléctrica, telecomunicaciones, vialidad, infraestructuras portuarias y aeroportuarias, de las demás que determine la Ley.

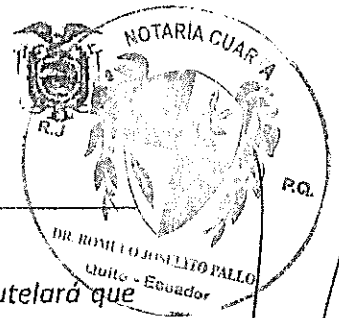
El estado garantizará que los servicios públicos y su provisión respondan a los principios de obligatoriedad, generalidad, uniformidad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad y calidad. El Estado dispondrá que los precios y tarifas de los servicios públicos sean equitativos, y establecerá su control y regulación”;

9. El segundo inciso del Artículo 114 de la Constitución de la República dispone que, a los órganos de la Función Ejecutiva, entre los que se encuentran los Ministerios de Estado, les corresponde cumplir, en el ámbito de su competencia, las atribuciones de rectoría, planificación, ejecución y evaluación de las políticas públicas nacionales y planes que se creen para ejecutarlas.

10. El segundo inciso del Artículo 316 de la Carta Magna dispone que el Estado podrá, de forma excepcional, delegar a la iniciativa privada y a la economía popular y solidaria, la gestión de los sectores estratégicos y servicios públicos, en los casos que establezca la ley.

11. El Artículo 100 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, COPCI, respecto de la excepcionalidad, dispone:

“En forma excepcional debidamente decretada por el Presidente de la República cuando sea necesario y adecuado para satisfacer el interés público, colectivo o general, cuando no se tenga la capacidad técnica o económica o cuando la demanda del servicio no pueda ser cubierta por empresas públicas o mixtas, el Estado o sus instituciones podrán delegar a la iniciativa privada o a la economía popular y solidaria, la gestión de los sectores estratégicos y la provisión de los servicios públicos de electricidad, vialidad, infraestructuras portuarias o aeroportuarias, ferroviarias y otros.



Se garantizará lo dispuesto en la Constitución y se precautelará que los precios y tarifas por los servicios sean equitativos y que su control y regulación sean establecidos por la institucionalidad estatal (...)

12. El tercer inciso del mismo artículo determina:

"(...) La modalidad de delegación podrá ser la de Delegación, asociación, alianza estratégica, u otras formas contractuales de acuerdo a la ley, observando, para la selección del delegatario, los procedimientos de concurso público que determine el reglamento, salvo cuando se trate de empresas de propiedad estatal de los países que formen parte de la comunidad internacional, en cuyo caso la delegación podrá hacerse de forma directa" (lo resaltado en negrilla me pertenece);

13. El Artículo 5 Código Orgánico de la Producción, Comercio E Inversiones, Copci, respecto del Rol del Estado, su literal h determina: "Un desarrollo logístico y de infraestructura que potencie la transformación productiva, para lo que el Estado generará las condiciones para promover la eficiencia del transporte marítimo, aéreo y terrestre, bajo un enfoque integral y una operación de carácter multimodal"


14. Conforme lo previsto en los Artículos 2, 7 y 9 de la Ley General de Puertos y los capítulos I y VI 3 de la Ley de Régimen administrativo Portuario Nacional, corresponderá, en su oportunidad a la APG, la suscripción del contrato del proyecto para el diseño, planificación, financiamiento, construcción, equipamiento, operación y mantenimiento de la Terminal Portuaria de Posorja (de aguas profundas);

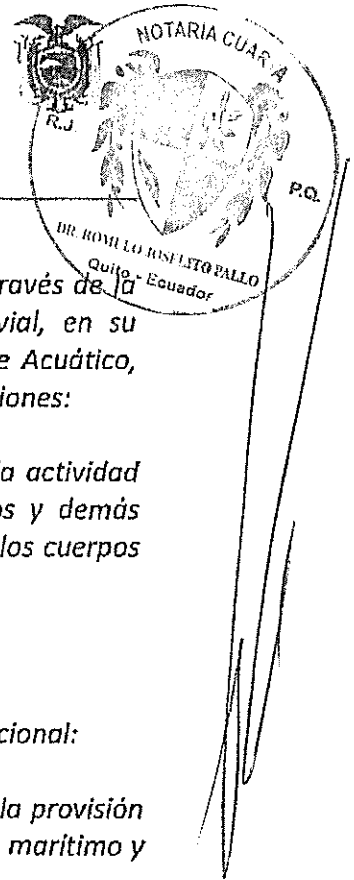
15. Mediante Decreto Ejecutivo número 810, del 5 de julio de 2011, publicado en el Registro Oficial número 494, del 19 del mismo mes y año, se expidió el Reglamento de Aplicación del Régimen Excepcional de Delegación de Servicios Públicos de Transporte, el cual establece el procedimiento para que el Estado, a través de sus instituciones y dentro del ámbito de sus competencias, pueda delegar a empresas privadas o a la economía popular y solidaria, la facultad de proveer y gestionar de manera integral los servicios públicos del sector transporte, cuya parte pertinente indica:

"Art. 3- Competencia.- La facultad de iniciar, organizar y ejecutar los procesos de delegación para prestar servicios públicos mediante la ocupación y, usufructo de bienes, infraestructuras y facilidades

estatales preexistentes, le corresponderá, en el ejercicio de las atribuciones que le otorgan las leyes a:

(...) 3.4. A la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, en representación del Ministerio Rector del Transporte, cuando se trate de la delegación de la provisión de servicios de carácter portuario, fluvial, hidroviario y complementarios.”;

16. A través del Suplemento del Registro Oficial No. 652 del 16 de diciembre del 2015, se publicó la Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público-Privadas y la Inversión Extranjera, cuyo Art. No. 1, establece que la misma tiene por objeto: “Establecer incentivos para la ejecución de proyectos bajo la modalidad de asociación público-privada y los lineamientos e institucionalidad para su aplicación. Así mismo, esta Ley establece incentivos específicos para promover en general el financiamiento productivo, la inversión nacional y la inversión extranjera”, y en su artículo 18 que: “Se promueve el financiamiento productivo e inversión nacional o extranjera, independientemente del lugar en que provengan los recursos lícitos, nacionales o extranjeros que permitan desarrollar, incrementar o implementar inversiones”;
17. El Reglamento del Régimen de Colaboración Público – Privada en su parte pertinente indica: “Art. 3.- De la Propuesta.- Como consecuencia de lo dispuesto en este Reglamento, la empresa privada puede presentar, para consideración y decisión del Promotor Público, propuestas para la gestión delegada de Proyectos, lo que no implica la constitución de derecho alguno a su favor, ni que el Promotor Público tenga la obligación de dar trámite o aceptar la Iniciativa Privada, por acto expreso o silencio administrativo. Tampoco tendrá derecho de exclusividad sobre la idea del Proyecto ni de confidencialidad sobre la propuesta presentada hasta la fecha de conclusión de la evaluación de Interés público”;
18. Mediante Decreto Ejecutivo No. 287 del 3 de abril del 2014, publicado en el Segundo Suplemento del Registro Oficial No. 231 del 23 de abril de 2014, por el que se suprimieron los Directorios de las Autoridades Portuarias de Guayaquil, Manta, Puerto Bolívar y Esmeraldas, e excepción de las funciones descritas en los literales a, c, y h del artículo 8 de la Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional, que serán asumidas por el Gerente de cada autoridad portuaria;
19. El Decreto Ejecutivo No. 723, emitido el 9 de julio de 2015, dispone: 



"Art. 2.- El Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a través de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, en su calidad de Autoridad Portuaria Nacional y del Transporte Acuático, tendrá las siguientes competencias, atribuciones y delegaciones:

1.- Todas las relacionadas con el transporte marítimo y la actividad portuaria nacional, constantes en las leyes, reglamentos y demás instrumentos normativos, en especial las establecidas en los cuerpos legales.

1.- Ley General de Puertos;

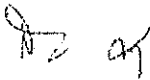
(...) 3. Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional:

10.- Autorizar y supervisar los procesos de delegación de la provisión de servicios públicos de carácter portuario, y en el ámbito marítimo y fluvial; (...)"

20. Dentro de la Ley de Modernización del Estado, Privatizaciones y Prestación de Servicios Públicos por Parte de la Iniciativa Privada, publicada mediante Registro Oficial 349 de 31-dic-1993 y modificada el 27-feb-2009 se establecen las siguientes disposiciones:

"Art. 4.- FINALIDAD.- El proceso de modernización del Estado tiene por objeto incrementar los niveles de eficiencia, agilidad y productividad en la administración de las funciones que tiene a su cargo el Estado; así como promover, facilitar y fortalecer la participación del sector privado y de los sectores comunitarios o de autogestión en las áreas de explotación económica.

Art. 6.- El Estado podrá delegar a empresas mixtas o privadas la prestación de servicios públicos y la exploración y explotación de recursos naturales no renovables de su propiedad. Esta delegación se hará por cualesquiera de los medios establecidos en la Constitución garantizando que, si se tratare de servicios públicos, éstos respondan a principios de eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, con especial énfasis en la determinación equitativa de precios y tarifas; y si se tratare de la exploración y explotación de recursos, se realice en función de los intereses nacionales.



Art. 43.- MODALIDADES.- Los procesos a que se refiere el artículo que antecede, se llevarán a cabo por medio de una o más de las siguientes modalidades: (...) c) Delegación de uso, de servicio público o de obra pública, licencia, permiso u otras figuras jurídicas reconocidas por el derecho administrativo, e) Cualquier otra modalidad que mediante Decreto determine el Ejecutivo y que este amparada por la Ley ecuatoriana”

21. La Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público Privadas, publicada en Registro Oficial Suplemento No. 652 de 18 de diciembre de 2015, prevé que el Gobierno Central o los Gobiernos Autónomos Descentralizados podrán encomendar a un gestor privado la ejecución de proyectos para la provisión de bienes, obras o servicios públicos; y a partir del capítulo segundo que regula todo lo inherente a los Proyectos de Asociación Público Privada.
22. El Reglamento para la Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público Privadas, adoptado mediante Decreto Ejecutivo No. 1040 del 23 de mayo de 2016 regula de forma más específica los procesos de delegación previstos en la Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público Privadas.

II. ANTECEDENTES

1. La APG, mediante Oficio No. APG-G-2015-001-O de fecha 27 de marzo de 2015, dirigido al Apoderado de DP World, en función de lo determinado en el artículo 8 del Reglamento del Régimen de Colaboración Público –Privada, declaró que la propuesta de iniciativa Privada para la construcción y operación del “Puerto de aguas profundas de Posorja”, presentada por DP World Investments B.V. (DPW) es de interés público;
2. Con oficio Nro. SPTM-15-001-OF-M de marzo 27 de 2015, el Ing. José Chamorro Borja, Subsecretario de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, remitió el “Informe de Análisis del Interés Público de la Iniciativa Privada en Puerto Posorja”, por el cual en el mencionado informe concluyó lo siguiente:

“1. Del resultado de la evaluación, se concluye, que la propuesta de iniciativa privada de DP World Investment BV, tiene un alto grado de contribución en función de los instrumentos de planificación del ente rector.

2. La propuesta de iniciativa privada cumple con el 91.8% de la planificación portuaria nacional.

3. La propuesta de iniciativa privada se alinea con:

- a) *Planificación Portuaria Nacional,*
- b) *Planificación de Desarrollo del Polo Industrial y*
- c) *Planificación Portuaria Regional”;*

3. Mediante Oficio s/n, de fecha 29 de enero del 2016, la empresa DP World Investments B.V., solicitó a la APG se sirva instruir la continuación del proceso con la elaboración de los informes previos necesarios para proceder a la firma del contrato de delegación directa, para lo cual expuso los siguientes antecedentes:

“(i) Con fecha 9 de marzo de 2015, DPW presentó a Autoridad Portuaria de Guayaquil (en adelante APG), autoridad competente según el Decreto Ejecutivo No. 287 dictado el 3 de abril de 2014 y publicado en el Registro Oficial No. 231 del 23 de abril de 2014, la propuesta para la construcción y operación del Puerto de Aguas Profundas de Posorja.

(ii) Mediante oficio No. APG-G-2015-000167-0 del 13 de marzo de 2015, APG solicitó a DPW que aclare y complete la información de su propuesta.

(iii) Mediante escritos del 23 y 27 de marzo de 2015 DPW presentó a APG las aclaraciones e Información complementaria solicitada.

(iv) Mediante oficio No. APG-G-2015-0001-0-M del 27 de marzo de 2015, APG comunicó a DPW que su propuesta para la construcción y operación del Puerto de Aguas Profundas de Posorja, había sido calificada como DE INTERES PÚBLICO.

(v) A lo largo del proceso de análisis de la propuesta de DPW, ante las necesarias aclaraciones solicitadas por APG, el proponente demostró documentadamente que es una entidad pública, de propiedad del Gobierno de Dubai.

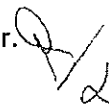
(vi) En efecto, la estructura accionaria demuestra que el Gobierno de Dubai es propietario final de DP World Investments B.V. a través de la Compañía DUBAI WORLD CORPORATION establecida mediante

Decreto Ley No. 3 del 2 de marzo de 2006 suscrito por Mohammed Bin Rashid Al Maktoum, Gobernante del Emirato de Dubai.

(vii) Adicionalmente, mediante escrito presentado a APG el 27 de enero de 2016, se acompañaron sendas certificaciones que acreditan la calidad de pública de DPW.

(viii) Una vez comprobada la calidad de pública de DPW y con el objeto de verificar si al proyecto de construcción y operación del Puerto de Aguas Profundas de Posorja puede aplicarse el "régimen especial" (delegación directa via concesión) previsto en el Art. 100 del Código Orgánico de la Producción, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas consultó tal particular a la Secretaría General Jurídica de la Presidencia de la República. Mediante oficio No. T.6736-SGJ-16-61 del 26 de enero de 2016 el señor Subsecretario General Jurídico, doctor Vicente Peralta León, considera que según los documentos adjuntos a la consulta, "se habrían cumplido los presupuestos para proceder a la contratación directa a la que se refiere el tercer inciso del Artículo 100 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones"

4. Con Oficio Nro. APG-G-2016-000130-O de fecha 03 de marzo de 2016, se le indicó a la proponente lo siguiente referente a la parte económica financiera:
- El Plazo de la APP será definido en la evaluación económica financiera de la propuesta final.
 - Se debe definir explícitamente los servicios que serán cobrados por el Gestor Privado.
 - Se deberán revisar y establecer los KPI's de acuerdo a criterios técnicos y de mercado local e internacional.
 - Se deberá presentar un Cronograma Valorado Detallado de Inversiones para cada una de las fases del proyecto. Dicho cronograma deberá ser justificado y acordado con el concedente.
 - Se debe especificar los diferentes tipos de carga a manejar.



- f. Las tarifas y las tasas máximas se deberán obtener del análisis económico financiero de la propuesta final que deberá entregar DPW.
 - g. Los valores fijados por el Derecho de Delegación se deberán obtener de la evaluación económica financiera de la propuesta final que deberá presentar DPW, ya que guarda una relación directa con las tarifas que se fijen y con el Plazo de la APP. DPW deberá desglosar y justificar detalladamente todos los rubros que se han considerado para la valoración de los estudios.
 - h. La tarifa de uso del canal se determinará de la evaluación económica financiera de la propuesta final que deberá presentar DPW.
 - i. La valoración de la tierra adquirida por DPW, se realizará según la normativa vigente.
 - j. DPW deberá entregar información técnica y económica en detalle acerca de la carretera, y deberá ser aprobada, directamente desarrollada y coordinada con el MTOP.
 - k. DPW deberá presentar la información totalmente desagregada del proyecto por fases y debidamente justificada.
5. Con Memorando Nro. MTOP-SPTMF-2016-1246-ME de fecha marzo 17 de 2016, la Subsecretaria de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, señaló en el numeral 4 del referido documento, lo siguiente:

“que el MTOP, en el año 2013 elaboró estudios definitivos de la vía Playas-El Morro de 19.17 km de longitud. Este diseño propuesto fue desarrollado con la finalidad de facilitar la movilización del tráfico terrestre de contenedores y carga hacia y desde el puerto de aguas profundas, así como, el apoyo de las actividades logísticas del proyecto ZEDE en Posorja, diseño que deberá ser puesto en consideración de los promotores del puerto de aguas profundas, para conocer si cumple con sus requerimientos técnicos (...)”.

6. Así mismo, en el último párrafo de su oficio indicó que:

“También es criterio de esta Subsecretaria , que para lograr culminar con las negociaciones que la Autoridad Portuaria de Guayaquil y el MTOP están realizando para la ejecución del Puerto de Aguas

Profundas con la compañía Gestor Privado DPW, se debe armonizar los objetivos de los proyectos de la ZEDE y de la Delegación del puerto de aguas profundas, tomando en consideración que el desarrollo de la vía debe cumplir con un diseño técnico acorde con las actividades del puerto quienes son los que realizarán la inversión y buscan recuperar la misma, que el puerto es una inversión inmediata y su logro principal es la transferencia y movimientos de carga contenedorizada y especiales, todo lo cual beneficiará las actividades de la ZEDE”.

7. Mediante oficio s/n, de fecha marzo 21 de 2016, DP World Investments B.V., manifestó lo siguiente:
- a. Según lo acordado en la reunión mantenida el día lunes 14 de marzo en la ciudad de Guayaquil, el Plazo de la APP se definirá una vez terminada la evaluación económica financiera del Proyecto.
 - b. Enumeran de forma general las categorías de los servicios que se proporcionarán.
 - c. La modalidad de propiedad de los terrenos en que se desarrollará el proyecto (que actualmente son de propiedad de una compañía subsidiaria de DP World Investments Inc.) será definida en futuras reuniones que tendrán las partes.
 - d. En cuanto a los KPI's, estuvieron de acuerdo en que los mismos deberán obedecer a criterios técnicos y de mercado local e internacional.
 - e. Adjuntan el detalle de las inversiones proyectadas para la Fase 1 y 2 del Proyecto.
 - f. Indican que el Puerto ofrecería servicios a todo tipo de naves, incluyendo carga seca a granel, carga líquida, mercancías, ro-ro y cruceros, entre otras, sustentado en el referente al Plan Económico Financiero presentado el 27 de marzo de 2015.
 - g. Nuevamente presentan la información técnica y financiera respecto al diseño del nuevo canal y la carretera enviada el 1 de junio de 2015, mencionando que DPW financiará la carretera, bajo las estrictas directrices técnicas del MTOP, por lo que el MTOP es quien debe

proporcionar toda la información, diseños y documentación técnica de esta obra.

- h. Como lo acordado al inicio de las negociaciones, DPW aportará al proyecto el terreno en el que se desarrollará el mismo, a su valor comercial. Esta aportación sería imputada a la totalidad de las inversiones ofrecidas por DPW para el proyecto”.
8. Mediante correo electrónico de fecha 24 de marzo de 2016, el Gerente de la APG, solicitó a DP World Investments B.V. presentar información económica financiera y técnica requerida por APG para continuar con el proceso de revisión de la viabilidad del proyecto.
9. Con Oficio Nro. APG-G-2016-00178-O del 24 de marzo de 2016, el Gerente de APG, convocó a la Subsecretaria de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial y a su equipo técnico, financiero-económico legal para que participen de las mesas de trabajo, con delegados de la compañía DPW, los días 29 y 30 de marzo del 2016, a efectos de tratar temas relativos al Proyecto de Aguas Profundas en Posorja.
10. Con Oficio Nro. APG-G-2016-00179-O del 24 de marzo de 2016, el Gerente de APG, convocó a al Director Nacional de Espacios Acuáticos, al Director del Instituto Oceanográfico de la Armada; a la Directora Provincial del Ambiente del Guayas, Coordinador Zonal 5 del Ministerio de Industrias y Productividad y a la Directora de Estudios del Transporte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas; el 30 de marzo de 2016 para que participen de las mesas de trabajo en las que participaron delegados de la compañía DPW, a efectos de tratar temas relativos al Proyecto de Aguas Profundas en Posorja.
11. Con memorando APG-G-2016-000028-M, de fecha marzo 24 de 2016, el Gerente de APG, convocó al Director de Gestión de Control de las Concesionarias, Directora de Asesoría Jurídica, Director de Gestión Técnica, Directora de Gestión Financiera; Jefe Departamento de Operaciones; Ingeniero Sección de Construcciones; Director de Gestión de Planificación Institucional para que participen los días 29 y 30 de marzo de 2016, de las mesas de trabajo en las que participaron delegados de la compañía DPW, a efectos de tratar temas relativos al Proyecto de Aguas Profundas en Posorja.
12. Con oficio s/n, de fecha abril 5 de 2016, DPW señaló que, mediante comunicación remitida el 24 de marzo del 2016 por el Gerente General de APG, referente a presentar la información económica financiera y técnica con el fin de validar la misma; para tratamiento y discusión de los puntos y

requerimientos antes referidos, APG convocó los días 28-29 y 30 de marzo a talleres de discusión entre funcionarios de las entidades gubernamentales relacionadas en el Proyecto de Aguas Profundas de Posorja y funcionarios de DPW.

13. Mediante Memorando No. APG-UCG-2016-000236-M del 23 de mayo de 2016, el Director de Gestión de Control de las Concesionarias, remitió al Gerente de la entidad, el Informe de Análisis de viabilidad económica-financiera Propuesta del Desarrollo de Aguas Profundas en Posorja, por el cual, en su último párrafo concluyó que: "Habiendo realizado el análisis del modelo presentado por DPW, podemos concluir que las proyecciones consideradas por la empresa extranjera demuestran que la inversión a realizarse será recuperada en el tiempo indicado en la propuesta, por lo tanto es viable económica y financieramente".
14. Mediante Memorando No. DTEC-UCG-2016-000214-M del 23 de mayo de 2016, el Director de Gestión Técnica, remitió al Gerente de la entidad, el "Informe Técnico: Análisis de la Viabilidad sobre la propuesta para el Desarrollo del Puerto de Aguas Profundas de Posorja", mediante el cual en su apartado no. 5 respecto de la Conclusión y Recomendación, indicó lo siguiente:

"Los documentos técnicos entregados por DPW de forma digital, satisfacen los requerimientos técnicos establecidos por la mesa técnica designada por el Sr. Gerente, considerando que esta documentación, considerando que esta documentación es a nivel de anteproyecto.

Es importante destacar que la propuesta presentada es a nivel de anteproyecto, que una vez que se inicien los estudios y diseños definitivos, los planteamientos técnicos iniciales, podrían presentar otras alternativas, sin alterar la concepción original de la propuesta.

Por lo expuesto en el presente informe, este departamento, recomienda que se dé viabilidad técnica de la propuesta presentada por DPW".

15. Mediante Memorando No. APG-UAJ-2016-000196-M del 23 de mayo de 2016, la Dirección de Asesoría Jurídica, remitió al Gerente de la APG, el criterio jurídico con relación a la Propuesta de Iniciativa Privada para la construcción y operación del "Puerto de aguas profundas de Posorja", por el

cual, en el primer párrafo, respecto de las conclusiones y recomendaciones señaló lo siguiente:

“Acorde con lo señalado anteriormente, esta Unidad considera que es legalmente factible delegar de forma directa, el equipamiento, operación y mantenimiento del Puerto de Aguas Profundas de Posorja (...)”.

16. Mediante oficios No. APG-G-2016-000324-O y Nro. APG-G-2016-000325-O, del 23 y 24 de mayo de 2016, respectivamente, el Gerente de APG, solicitó al Ministro de Transporte y Obras Públicas, máxima autoridad del sistema portuario nacional, su intervención ante el señor Presidente de la República, para conseguir la expedición del Decreto Ejecutivo que declare la excepcionalidad que permita la delegación a la empresa estatal extranjera DP World Investments B.V. la construcción y operación, con transferencia de propiedad a APG al finalizar el contrato, de este proyecto integral que incluye terminal portuario, hidrovía y carretera.
17. Con Oficio No. MTOP-SPTM-16-549-OF de fecha 24 de mayo de 2016, la Ing. Tania Castro Ruíz, Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, expuso los siguientes puntos:

“1. Tal como lo establece el Dr. Vicente Peralta León, Subsecretario General Jurídico de la Presidencia de la República en el Oficio No. T.6736-SGJ-16-61, el Artículo 100 del Código Orgánico de la Producción, Empleo e Inversiones, establece que de forma excepcional decretada por el Presidente de la República, el Estado podrá delegar la gestión de la provisión de servicios públicos entre ellos portuarios; y, en concordancia con el tercer inciso del referido artículo se determinan las diferentes modalidades de delegación, entre ellas la concesión, a través de procedimientos de concurso público exceptuando cuando se trate de empresas de propiedad estatal de los países que formen parte de la comunidad internacional, siendo procedente la contratación directa. Por lo tanto, el Código Orgánico de la Producción, Empleo e Inversiones, de la viabilidad jurídica para contratar directamente con empresas de propiedad estatal de la comunidad internacional.

2. El promotor público respectivo debe de cumplir con lo establecido en el Reglamento de Colaboración Público-Privada, en el orden establecido en el Reglamento:

Dr. [Signature]

- a) *Presentación de la propuesta de Iniciativa Privada (art. 3);*
- b) *Modificación de la Propuesta de la Iniciativa Privada de considerarlo el Promotor Público necesario (inciso final art. 3);*
- c) *Proyecto en la etapa de diseño del Proyecto aplicado a la Iniciativa Privada (art.4);*
- d) *Evaluación por parte del Promotor Público del interés público de la Iniciativa privada (art. 8);*
- e) *Calificación del Promotor Público del interés público de la Iniciativa Privada (art. 8);*
- f) *Contenido de la Iniciativa Privada posterior a la evaluación del Interés Público (art. 9);*
- g) *Estudios Complementarios y validaciones para determinar la viabilidad jurídica técnica y económica de la Iniciativa Privada (art. 10);*
- h) *Informes del Promotor Público (art. 10);*
- i) *Elaboración de los pliegos por parte del Promotor Público (art. 11)"*

18. Con fecha 25 de mayo del año en curso, el Presidente Constitucional de la República del Ecuador, emitió el Decreto Ejecutivo No. 1060, a través del cual mediante un artículo único decretó:

"Autorizar de manera excepcional el desarrollo, construcción y mantenimiento de instalaciones, la operación del servicio público del Puerto de Aguas Profundas de Posorja, el dragado, construcción, mantenimiento y operación de un canal de navegación de acceso hasta Posorja, así como de la carretera que une Playas y Posorja, vía Morro, en la Provincia del Guayas. Este Decreto Ejecutivo, de cuya ejecución se encarga al Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la Autoridad Portuaria de Guayaquil, entrará en vigencia a partir de la presente fecha, sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial."




III. OBJETIVO

1. El objetivo del presente documento de Términos de Referencia es el de establecer los parámetros básicos en cuanto al alcance del proyecto a ser delegado y a los derechos y obligaciones de las partes para el desarrollo de la "Asociación Publico Privada para el Desarrollo Construcción, Mantenimiento de Instalaciones; el Dragado, Construcción y Mantenimiento de un Canal de Navegación de Acceso Hasta Posorja, así como de la Carretera que une Playas y Posorja -Vía El Morro-, en la Provincia del Guayas; y la Operación del Servicio Público del Puerto de Aguas Profundas De Posorja" (en adelante "APP"), los mismos que se desarrollan con más detalle en el modelo de contrato que adjunta a éste documento y que por lo tanto forma parte integrante del mismo.
2. Los parámetros técnicos previstos en el presente documento servirán con base para que el Gestor Privado desarrolle el Proyecto Técnico Definitivo que será aprobado por la APG, así como el Manual de Operaciones y el Plan de Mantenimiento Y EL MANUAL DE SERVICIOS que, junto al contrato, regularán las actividades del Gestor Privado durante el Plazo de la APP.

IV. ALCANCE DE LA DELEGACIÓN

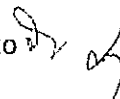
1. La delegación tiene como alcance el desarrollo, construcción y mantenimiento de instalaciones, la operación del Puerto de Aguas Profundas de Posorja, el dragado, construcción, mantenimiento y operación de un canal de navegación de acceso hasta Posorja, así como de la carretera que une Playas con Posorja vía Morro en la Provincia del Guayas, para lo que el Gestor Privado deberá:
 - a. Elaborar todos los estudios y diseños definitivos de Obras Civiles que incluyen las dos fases del proyecto "Puerto de Aguas Profundas en Posorja".
 - b. Elaborar los estudios y diseños definitivos de la propuesta de canal de acceso, incluye alternativas con sus correspondientes ayudas a la navegación.
 - c. Elaborar el diseño de ingeniería de dragado del canal de acceso al Puerto de Aguas Profundas de Posorja o su alternativa.
 - d. Elaborar el diseño del dragado de mantenimiento del canal de acceso al Puerto Aguas Profundas de Posorja, con un horizonte de 50 años.

- e. Elaborar los estudios de impacto ambiental de forma integral del proyecto de la APP -
- f. Obtener la Licencia Ambiental para la construcción y operación del Puerto de Aguas Profundas de Posorja y del canal.
- g. Construir la vía de acceso al Puerto de Aguas Profundas de Posorja que comprende desde el acceso a la población de El Morro hasta el ingreso al Puerto de Aguas Profundas de Posorja, para lo cual podrá tomar como base los estudios previamente elaborados por el MTOP y que le serán entregados, no obstante será el Gestor Privado quien determinará los diseños definitivos de la vía.
- h. Ejecutar las obras de dragado de construcción del canal de acceso propuesto en diseños conforme el Proyecto Técnico Definitivo.
- i. Construir la Fase 1 del Puerto de Aguas Profundas de Posorja conforme el Proyecto Técnico Definitivo.
- j. Construir las obras complementarias a la Fase 1 del Puerto de Aguas Profundas de Posorja conforme el Proyecto Técnico Definitivo.
- k. Construir la Fase 2 del Puerto de Aguas Profundas de Posorja, conforme el Proyecto Técnico Definitivo, una vez superada la capacidad meta establecida para la Fase 1.
- l. Construir las obras complementarias a la Fase 2 del Puerto de Aguas Profundas de Posorja, conforme el Proyecto Técnico Definitivo, una vez superada la capacidad meta establecida para la Fase 1.
- m. Implementar los planes de manejo ambiental de acuerdo a la Licencia Ambiental.
- n. Construir las obras de infraestructura eléctrica – electrónica
- o. Obtener las autorizaciones de las empresas de servicio básico, eléctricas, sanitarias y comunicaciones.
- p. Construir las obras de agua potable y alcantarillado que forman parte Puerto de Aguas Profundas de Posorja. 

- q. Dar cumplimiento al Manual de Operaciones a ser elaborado por el Gestor Privado y aprobado por la APG.
 - r. Implementar el Plan de Mantenimiento a ser elaborado por el Gestor Privado y aprobado por la APG.
2. Conforme la propuesta de DPW, el Estado ecuatoriano recibiría una inversión extranjera de aproximadamente un mil doscientos millones de dólares de los Estados Unidos de América (USD 1,200'000,000) como resultado de la delegación por un periodo de 50 años; estipulándose que al término de la misma, toda la infraestructura desarrollada y equipos instalados a consecuencia de la delegación pasaría a propiedad del Estado ecuatoriano.
 3. Este proyecto debe atender, estudios y diseños definitivos para el desarrollo de las obras de ingeniería civil portuaria, dragado, canal de acceso, ayudas a la navegación que estén dentro de la jurisdicción establecida en las siguientes coordenadas:

Para el lado tierra:

Tabla No. 1: Coordenadas UTM sitio de implantación del proyecto



LIMITES SEGUN ESCRITURAS			
PUNTO	NORTE	ESTE	DISTANCIA
1B	9703519,42	582424,42	
2B	9703663,53	582618,51	240,00
3B	9703470,00	582660,00	202,00
4B	9703339,76	582733,00	142,00
5B	9703287,48	582708,40	58,00
6B	9703080,00	582880,00	270,00
7B	9702665,51	583010,50	250,00
8B	9702650,00	583140,00	250,00
9B	9702680,41	583171,47	42,00
10B	9702420,57	583468,11	410,00
11B	9702156,89	583661,56	316,00
12B	9702160,00	583050,00	610,00
13B	9702169,24	583011,37	40,00
14B	9702168,90	582979,16	32,00
15B	9702348,87	582927,16	220,00
16B	9702439,78	582799,44	145,00
17B	9702458,90	581816,07	1000,00
18B	9702680,00	581800,00	220,00
19B	9702690,00	581810,00	15,00
20B	9702889,00	581770,00	205,00
21B	9703100,00	581920,00	260,00
22B	9703220,00	582040,00	170,00
23B	9703350,00	582210,00	220,00

Fuente: Departamento Técnico APG

Deberá considerarse en el lado tierra los trabajos de construcción de la Vía colectora estatal E-489, tramo Playas – Posorja, con una longitud estimada: 20.00 KM.

Para el lado marítimo:

La zona de influencia establecida en las Cartas Náuticas I.O.A.1070-108 y 107. En esta zona se deberán ejecutar todos los estudios, diseños y posteriores obras de ingeniería marítima portuaria, necesarios para que el Puerto de Aguas Profundas pueda operar de forma eficiente y productiva.

Limitaciones y/o restricciones del EIA: Cuando por razones técnicas y/o jurídicas no pueda ser incluido algún aspecto específico exigido en los presentes términos de referencia, esta situación debe ser informada explícitamente, presentando la respectiva justificación.

Identificar y delimitar los vacíos u omisiones de información en los diferentes medios, que las leyes y normativas vigentes establezcan.

El Gestor Privado podrá mejorar el presente documento, previo la aprobación de la APG.

V. JUSTIFICACIÓN

Siendo el Ministerio de Transportes y Obras Públicas (MTO), la entidad rectora del Sistema Nacional del Transporte, como tal, formuló el Plan Estratégico de Movilidad, en el que se define, entre otros aspectos, la política portuaria, tanto para la infraestructura como para los servicios relacionados.

En el ámbito del transporte marítimo, el objetivo del Ministerio de Transportes y Obras Públicas es impulsar el desarrollo de la actividad marítima y fluvial, planificar, regular y controlar el sistema naviero y portuario en el territorio nacional, asegurando el cumplimiento de objetivos y prioridades definidos en el marco legal vigente.

En concordancia al tercer inciso del artículo 100 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, estas modalidades de delegación, podrán ser delegación, asociación, alianza estratégica, u otras formas contractuales de acuerdo a la ley.

En la actualidad, la APG, no cuenta con la capacidad económica – técnica necesaria y adecuada para satisfacer el interés público de construir y operar un puerto de aguas profundas.

Tampoco cuenta con los recursos para diseñar y construir un nuevo canal de acceso (hidrovía) y una carretera de acceso al nuevo puerto.

Esta incapacidad se justifica con la asignación de recursos que el Estado fijó a la APG para la ejecución de proyectos de inversión tal como se demuestra en el cuadro siguiente:

PRESUPUESTO PARA APG		
AÑO	PRESUPUESTO GENERAL	PRESUPUESTO ASIGNADOS PARA INVERSION
2013	28'576,984.98	14'928,754.15
2014	27'868,376.09	15'986,793.02
2015	26'436,070.31	11'475,898.19
2016	14'674,887.11	6'961,800.61

A su vez, en cifras macro el presupuesto general del Estado se ha visto disminuido en los últimos años como se demuestra en el cuadro a continuación:

Handwritten signature/initials

PRESUPUESTO GENERAL DEL ESTADO	
AÑO	MONTO EN USD.
2015	36,317'637,119.04
2016	29,835'098,320.79

VI. SERVICIOS OBLIGATORIOS

1. El Gestor Privado se obliga a prestar en forma continua y permanente los siguientes servicios a a los cuales se aplicará el Régimen de tarifas:

SERVICIOS AL BUQUE

- *Uso de Canal de Acceso*
- *Uso Muelle x Nave*
- *Uso de Facilidades por Remolcadores*

SERVICIOS A LA CARGA

- *Transferencia Contenedores Llenos (Ship to Gate).*
- *Reestiba de Contenedores*
- *Consolidación / Desconsolidación (Contenedores)*
- *Consolidación de Contenedores (Servicios al Exportador)*
- *Transferencia Carga General (Ship to Gate)*
- *Carga de Banano (Gate to Ship)**
- *Transferencia Contenedores Vacios*
- *Pesaje Vehículos*
- *Almacenaje de Contenedores Full*
- *Tarifa Almacenaje Carga General en patios*
- *Tarifa Almacenaje Carga General no contenerizada en bodegas*
- *Tarifa Almacenaje Carga General no contenerizada en bodegas especiales*
- *Conexión y Energía (Recepción Contenedores Refrigerados)*
- *Conexión y Energía (Contenedores Refrigerados)*
- *Conexión y Energía (Servicios al Exportador)*
- *Operación Aforo/Inspección de Contenedores*
- *Operación Aforo/Inspección de Contenedores (Servicios al Exportador)*
- *Operación Aforo/Inspección (Carga General NO contenerizada)*
- *Porteo de Contenedores*
- *Porteo de Contenedores (Servicios al Exportador)*
- *Porteo de Carga General*
- *Recepción/Despacho de Contenedores*
- *Recepción de Contenedores (Servicios al Exportador)*

[Handwritten signature]

- *Recepción/Despacho de Carga General*

SERVICIOS AL TRANSPORTE TERRESTRE

- *Uso de vía (peaje)*

2. Descripción de los servicios:

- a. Carga y descarga de contenedor lleno: Contempla la operación de transferencia de carga desde el patio de almacenamiento de contenedores llenos hasta su correcto posicionado en el buque portacontenedores o viceversa, es decir, la descarga desde su posición en buque hasta su correcto posicionado en el patio de almacenamiento. Este concepto incluye los servicios de estiba, desestiba, trinca, destrinca, traslados o porteos, carga o descarga a medios terrestres, tarja, control de precintos o sellos.
- b. Conexión a energía de contenedores refrigerados: Consiste en la puesta a disposición de instalaciones especializadas para proveer de energía eléctrica, conexión y monitoreo a contenedores refrigerados o de atmósfera controlada.
- c. Almacenaje de contenedores: Significará el precio unitario, expresado en Dólares de los Estados Unidos de América por día y por contenedor, que se puede cobrar a los Usuarios por almacenaje, en condiciones de seguridad, de contenedores llenos o vacíos.
- d. Recepción y entrega de contenedores: Significará el precio unitario, expresado en Dólares de los Estados Unidos de América por contenedor que el Gestor Privado puede cobrar a los Usuarios por la transferencia de Contenedores desde patio de almacenamiento a camión y viceversa. Comprende los servicios de estiba, desestiba, trinca, destrinca, carga o descarga con medios terrestres, control de precintos y control documental de la entrega.
- e. Consolidación: Significará el conjunto de las actividades de llenado, estiba y trincado, de cualquier tipo de carga en un contenedor, e incluirá la emisión de los documentos que dejan constancia de la operación, su administración y gestión, así como los recursos y actividades necesarios para la prestación de este servicio.
- f. Des-consolidación: Significará el conjunto de las actividades de destrincado, desestiba y vaciado, de cualquier tipo de carga que se

encuentre en el interior de un contenedor, e incluirá la emisión de los documentos que dejan constancia de la operación, su administración y gestión, así como los recursos y actividades necesarios para la prestación de este servicio.

- g. Operación para aforo o inspección de contenedor: Significará el conjunto de las actividades de Porteo y de vaciado y llenado y desestiba y estiba de la carga general contenida en un contenedor, que por requerimiento del SENA, del embarcador o consignatario, policía antinarcóticos, Ministerio de Agricultura u otro Usuario, se requieren para contabilizar, verificar, inspeccionar y/o reconocer la carga contenida o el contenedor, incluyendo carga fraccionada o banano de exportación, personal, elevadores, sustitución de sellos o precintos y la expedición de los documentos que dejan constancia de la operación, su administración y gestión, coordinación con el SENA, y todos los recursos y actividades necesarios para la prestación de dichos servicios.
- h. Operación para aforo o inspección de carga general fraccionada: Significará el conjunto de las actividades de Porteo y de descarga y carga, o desestiba y estiba, de carga general fraccionada, que por requerimiento del SENA, del embarcador o consignatario, policía antinarcóticos, Ministerio de Agricultura u otro Usuario, se requieren para contabilizar, verificar, inspeccionar y/o reconocer la carga contenida o el embalaje, incluyendo personal, elevadores y la expedición de los documentos que dejan constancia de la operación, su administración y gestión, coordinación con SENA, y todos los recursos y actividades necesarios para la prestación de dichos servicios.
- i. Otros Servicios-Peaje: Será el pago que efectuará el usuario por el uso de la carretera de acceso a la terminal. Los servicios deberán prestarse veinticuatro (24) horas al día y los trescientos sesenta y cinco (365) días del año en forma continua y permanente, de manera ininterrumpida.

VII. PROYECTO DE DESARROLLO DE LA DELEGACIÓN

1. El desarrollo de la totalidad del proyecto de la APP deberá someterse estrictamente a lo previsto en Proyecto Técnico Definitivo que es el conjunto de estudios y documentos, tales como, memorias técnicas, planos generales y de detalle, especificaciones técnicas, informes técnicos de especialidades,

cantidades de obra, manuales, entre otros, a través de los cuales se define y especifica inequívocamente todas las características, físicas, espaciales y técnicas, que conforman la infraestructura física, obras y equipamiento, suficientes y necesarios para la correcta ejecución y control del Proyecto, el cual será desarrollado por el Gestor Privado y deberá ser aprobado por la APG ("Proyecto Técnico Definitivo"), para lo que:

- a. El Proyecto Técnico Definitivo deberá ser entregado por el Gestor Privado a la APG en dos fases: 1) Un plazo de seis (6) meses contados desde la fecha de suscripción del contrato adjunto, el cual contara con los estudios definitivos e ingeniería básica para validar y complementar la información sometida a la APG a nivel de factibilidad; estipulándose que este plazo podrá ser prorrogado hasta por seis (6) meses adicionales en caso de que el Gestor Privado así lo solicitare motivadamente; 2) Durante el Periodo de Organización, el cual se extiende por un plazo de 1 año contado desde la "Fecha Efectiva", y en el cual se entregara la ingeniería de detalle la cual contara con el nivel de detalle necesario para ejecutar la obra.
- b. Una vez entregado el Proyecto Técnico Definitivo, la APG o quién ésta designare dispondrá de un plazo de treinta (30) días para aprobar el documento en cada una de las fases definidas en el párrafo VII.1.a.
- c. Manual de Protección Portuaria, que deberá cumplir con todos los requisitos de los Códigos PBIP y BASC para garantizar la mayor seguridad posible en la terminal de aguas profundas y sus tráficos.
- d. Proyecto de sistema informático a ser provisto por el Gestor Privado, para la relación de la terminal de aguas profundas con el Servicio de Aduanas. Dichas terminales deberán poseer las condiciones técnicas necesarias para Interconectarse en su caso, con el sistema de la Aduana para la recepción y envío de informaciones internas con ésta.
- e. Proyecto del sistema de información y procesamiento de datos que usará el Gestor Privado para la gestión de la delegación, cuya instalación quedará a cargo del Gestor Privado, con el diseño adecuado, accesos a datos y salidas de información que permitan ejercer las competencias de control y de fiscalización, de la aduana y de APG.
- f. Programa de Mantenimiento de la Delegación, que deberá estar acorde con el valorado en el Plan de negocios y contener los criterios

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

- g. Plan de Inversión de las obras obligatorias incluyendo cronogramas y valoración de las inversiones.
- h. Plan de Control Ambiental, Seguridad Industrial y Salud Ocupacional. Adicionalmente, monitoreo, calidad de aire, agua y ruido con entidades acreditadas.

- 2. El Proyecto Técnico Definitivo podrá ser sometido a aprobaciones parciales dentro del plazo arriba mencionado, y de ser el caso las la APG y el Gestor Privado podrán acordar el inicio del desarrollo de la APP por partes.

VIII. CONDUCCIÓN DE LAS OPERACIONES

- 1. El Gestor Privado, operará, mantendrá, restaurará, mejorará y reparará los distintos componentes del proyecto y prestará los servicios de forma diligente y prudente, y en concordancia con las prácticas y políticas de un operador de puerto reconocido internacionalmente, y cumpliendo lo siguiente:

- a. todo el Régimen Jurídico Aplicable, incluyendo, sin limitación, las referidas al medio ambiente, laborales, seguridad social y tributarias;
- b. los requerimientos específicos de estos Términos de Referencia;
- c. manual de Operaciones
- d. el Plan de Conservación y Mantenimiento
- e. Indicadores de Servicios;
- f. las exigencias de todas las pólizas de seguro contempladas en estos Términos de Referencia; y

D. J. A.

g. los estándares internacionales de la industria, en todo lo no contemplado en los literales anteriores.

2. El Gestor Privado deberá operar el puerto de modo de evitar o minimizar cualquier amenaza al medio ambiente, y tomará todas las medidas necesarias para prevenir o mitigar cualquier daño ambiental de acuerdo con el Régimen Jurídico Aplicable, y debiendo remediar cualquier daño declarado por autoridad competente causado por él, o sus representantes o empleados, y adicionalmente deberá cumplir con todas las normas que fueran aplicables.

IX. LIBRE ACCESO DE AUTORIDADES


1. El Gestor Privado deberá permitir y facilitar cuantas veces sea necesario a las autoridades aduaneras el acceso y tránsito a las instalaciones del puerto para el control de mercaderías y bienes en las zonas portuarias.
2. De la misma manera, deberá permitir y facilitar, sin más restricciones que las previstas en el numeral siguiente, el acceso y circulación de los funcionarios de APG, DIRNEA, capitanía de puerto, migración, autoridades marítimas, policía, o quienes hagan sus veces, para el cumplimiento de sus responsabilidades.
3. Para el efecto, cada autoridad deberá suministrar al Gestor Privado un detalle actualizado de las personas autorizadas a acceder a las instalaciones de las Terminales, con la indicación de las actividades y funciones que desempeñarán. El Gestor Privado podrá establecer el sistema de identificación y las seguridades pertinentes, sin que las mismas impliquen obstáculos a la gestión y normal desenvolvimiento de las responsabilidades de las personas autorizadas.

X. ASPECTOS ECONÓMICOS FINANCIEROS

1. Montos de inversión:

La APG, tomando en consideración los escenarios propuestos por la compañía DPW, establece las siguientes condiciones de inversión:

Años de Delegación	50
Inversión Fase I	486'348,149 usd
Inversión Fase II	252'574,562 usd
Inversiones adicionales	535'151,153 usd



(Reposición de equipos)	
Total de Inversión	1,274'073,864 usd

En la tabla a continuación, se muestra el monto de las inversiones detallado por año contractual, así como cada una de las fases.

Inicio de Delegación - FASE I			Inicio Operaciones del Puerto	FASE II			INVERSIONES POR REPOSICIÓN DE EQUIPOS					FIN DE LA DELEGACIÓN
2016	2017	2018	2019	2022	2023	2024	2039	2044	2059	2064	2069	
Year 1	Year 2	Year 3	Year 4	Year 7	Year 8	Year 9	Year 29	Year 29	Year 49	Year 49	Year 59	
Op Year	Op Year	Op Year	Ann Operativo	Op Year 4	Op Year 5	Op Year 6	Op Year 21	Op Year 26	Op Year 41	Op Year 46	Op Year 47	
1	2	3	4	5	6	7	21	26	41	46	47	
111'968,718	220'948,659	145'430,472	8'000,300	17'551,264	87'756,320	147'994,979	105'279,551	111'719,695	152'350,188	165'801,719		

1. Ingresos de la APP:

- La recaudación de las Tarifas por Servicios Obligatorios Portuarios que se presten o ejecuten en el puerto.
- La recaudación de las Tarifas por Servicios Obligatorios de Vía por parte de los usuarios.
- La recaudación de las Tarifas por Servicios Obligatorios de Canal por parte de los usuarios.
- La recaudación de las Tarifas por Servicios Facultativos, que se autorizaren por la APG.

2. Egresos de la APP:

- las Inversiones estimadas del Proyecto y otras inversiones, (ii) los costos y gastos de Planificación y Diseño, (iii) los costos y gastos de Operación,
- los costos y gastos del Mantenimiento;
- los costos y gastos financieros;
- los costos y gastos de fiscalización;
- tributos (impuestos, tasas y contribuciones);
- la retribución de la APG;
- la rentabilidad del Gestor Privado; y,
- cualquiera otro costo y gasto asociado con la ejecución de la APP y el cumplimiento de las obligaciones previstas en este documento y en el contrato a ser suscrito.

3. Retribución de la APG



Las retribuciones que recibirá la APG son las establecidas en la siguiente tabla:

Tiempo de Delegación	Contraprestaciones	Disparador de Ingresos
De 0 a 15 años	1% de ingreso bruto de la operación de la delegación	Si durante los primeros 15 años de la delegación, existiese un incremento mayor o igual al 10% de los ingresos brutos (conforme lo proyectado en la propuesta inicial), el Gestor Privado deberá retribuir a la APG, Delegante el 1% adicional, para cada ejercicio fiscal en que se haya verificado el exceso
De 16 a 30 años	2% de ingreso bruto de la operación de la delegación	
De 31 a 45 años	3% de ingreso bruto de la operación de la delegación	
De 46 a la finalización de la delegación	5% de ingreso bruto de la operación de la delegación	

4. Restablecimiento del equilibrio económico financiero de la APP:

En la elaboración de su Plan Económico-Financiero, el Gestor Privado declara que ha considerado y aprovisionado los recursos necesarios para atender los incrementos ordinarios y extraordinarios en su costos y gastos para el cumplimiento de las obligaciones y riesgos por él asumidos, por lo que en el contrato a ser suscrito se deberá determinar con precisión bajo que condiciones las partes deberán tomar la medidas necesarias para restablecer el equilibrio económico-financiero de la APP.

EQUIPAMIENTO

La adquisición de equipos se divide en dos fases:

La fase I de inversión, estima manejar 750,000 TEUS anuales, mientras la fase II de inversión con la construcción de un segundo muelle, planea transferir 1'600,000 TEUS. El cuadro siguiente muestra el detalle del requerimiento de equipos que DPW debe adquirir para cumplir sus operaciones de acuerdo a la capacidad propuesta de la terminal.

Handwritten signature/initials

Phase I → Phase II equipment	Equipment Quantity		2017	2018	2024
	FASE I	FASE II	Year 2	Year 3	Year 9 Op Year 6
Expenditure schedule					
With payment schedule					
Quay crane - single trolley	3	3	6,798	27,192	39,825
RTG (Eco)	10	10	3,914	15,656	22,929
Terminal Tractor	26	26	624	2,496	3,656
Reachstacker	2	2	200	800	1,172
Empty container handler	5	5	400	1,600	2,343
CFS forklift	1	1	19	75	110
Other utility vehicle	5	10	11	44	129
Chassis	24	24	216	864	1,265
Spare spreaders (QC)	2	2	117	466	683
Spare spreaders (yard equip)	4	4	9	35	52
Workshop & other equipment	1	2	165	660	1,933
Spare parts inventory	1	1	220	880	1,289
Total equipment expenditure	-	-	12,692	50,768	75,385
Value subject to remittance Tax (Before import tariffs)	-	-	-	-	-
VAT	0%	-	-	-	-

Entre el equipamiento necesario para el desarrollo de la actividad se destacan los siguientes equipos:

Grúa Pórtico de muelles para contenedores: Tipo especial de grúa que eleva la carga mediante un montacargas instalado sobre una viga, que a su vez es rígidamente sostenida mediante dos o más patas. Estas patas generalmente pueden desplazarse sobre unos rieles horizontales al nivel del suelo. Está grúa será instalada en caso de que haya demanda de este particular equipo en el último trimestre de la fase I.

RTG para patio de contenedores: La Grúa RTG (Rubber Tyred Gantry) se trata de una grúa pórtico móvil sobre neumáticos de caucho que se desplaza a través de pistas de rodadura.

Reach Stakers para contenedores llenos: Este tipo de máquina es utilizado para distintas funciones en la operación normal de un terminal de contenedores, tales como el traslado de los mismos, y su puesta sobre remolques y tracto - camiones.

Empty Container Handler: Este equipamiento portuario está dedicado a la manipulación de contenedores vacíos.

Cabezas tractoras-chasis: También llamado Tracto camión, es un vehículo concebido y construido para labores de tiro, es decir para el arrastre de un semirremolque. Al conjunto del tractocamión y su semirremolque, se le conoce como vehículo articulado, aunque habitualmente se le denomina tráiler

Equipamientos auxiliares: maquinaria de apoyo al servicio, herramientas, etc.

El número de unidades necesarias para el equipamiento de esta terminal determinada por el escenario de la demanda propuesta por DPW, plantea la adquisición de 3 grúas pórticos por cada fase, siendo necesario que se incluya la

adquisición de una Grúa Móvil por fase para el manejo de carga de contenedores y no contenedores conforme lo mencionan en su texto de fecha 29 de enero de 2016.

XI. GARANTÍAS Y SEGUROS

1. El Gestor Privado mantendrá a favor de la APG una garantía por fiel cumplimiento de contrato por:
 - a. un valor de cinco millones de los Estados Unidos de América (USD 5.000.000,00) por los primeros cinco años del Plazo de la APP;
 - b. por diez millones de dólares de los Estados Unidos de América (USD 10'000.000,00) durante los años seis a diez de la APP; y,
 - c. partir del año once la garantía será ajustada anualmente de acuerdo al Índice de inflación de los Estados Unidos de América (CPI), hasta un tope de quince millones de los Estados Unidos de América (USD 15'000.000,00). Esta garantía será entregada en un término de 15 días contados a partir de la firma de la fecha de firma del contrato a suscribirse.
 - d. Esta garantía será entregada en un término de 15 días contados a partir de la fecha de firma del contrato adjunto

La Garantía de fiel cumplimiento deberá ser irrevocable, incondicional, de cobro inmediato, ejecutable total o parcialmente a simple requerimiento de la Entidad Delegante, y no estar sujeta a trámites administrativos. Será rendida por una institución financiera o de seguros con sede en Ecuador que cuente con una calificación igual o superior a AA+ conforme con Standard and Poors o cualquier agencia de calificación similar.

Renovación de las garantías

El Gestor Privado se obliga irrevocablemente a renovar la garantía al menos con treinta (30) días de anticipación a la fecha de su vencimiento, y entregar dichas renovaciones a APG.

APG podrá, por cuenta y costo del Gestor Privado, solicitar la renovación de la garantía de manera directa a la institución financiera, banco o compañía de seguros que expidió la misma lo cual deberá constar así expresado en el texto de las cartas de garantía. La nueva garantía debe extenderse con las mismas características de la garantía renovada.

Recomposición de la garantía en caso de ejecución

En el supuesto de que deba procederse a la ejecución total o parcial de la garantía, el Gestor Privado deberá completarla u otorgar de inmediato la misma garantía u otra que resultare suficiente y de características similares.

Al momento de la notificación comenzará a correr un plazo de hasta treinta (30) días para la reconstitución de la garantía, hasta que ella alcance los valores que correspondan en esa oportunidad.

En caso de que se incumpla lo previsto en este documento, APG podrá disponer la terminación del Contrato por incumplimiento del Gestor Privado.

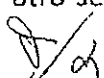
2. Durante el Plazo de la APP, el Gestor Privado tomará y mantendrá en vigor como mínimo las siguientes pólizas de seguro:
 - a. seguro contra todo riesgo de construcción; y
 - b. seguro de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales a favor de todo el personal empleado por ella, debiendo requerir el cumplimiento de esta misma exigencia a sus subcontratistas respecto de los empleados ocupados por estos.

COBERTURA DE PUERTOS Y ASTILLEROS:

Seguros Contra: Todo Riesgo de Incendio, Todo Riesgo de Construcción y/o Montaje, Robo y/o Asalto y/o Hurto, Equipo y Maquinaria, Rotura de Maquinaria, Equipo Electrónico, Casco y Maquinaria de Buques o Casco Marítimo.

Seguro de Responsabilidad Civil

El Gestor Privado deberá contratar la cobertura de responsabilidad civil por daños personales y/o daños materiales derivados de la explotación de la Delegación, u ocurridos en las instalaciones de la misma, que amparará todas las lesiones corporales a terceros, los daños o destrucción a bienes de terceros, incluyendo pero sin limitar los predios que pudieran afectarse por la explotación de la delegación, por cualquier tipo de accidente del cual sea responsable. Cualquier otro seguro exigible de conformidad con las Leyes y Normativas Aplicables.



El Gestor Privado deberá contratar cualquier seguro y/o cobertura que le sea exigible de conformidad con las Leyes y Normativas Aplicables.

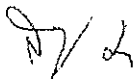
3. Se desarrolla el otorgamiento de garantías conforme se establece en el modelo de contrato.

XII. INFRACCIONES y SANCIONES

1. Las infracciones en las que puede incurrir el Gestor Privado por consecuencia de sus incumplimientos se clasifican en leves y graves, con sujeción a los criterios que se indican en los apartados siguientes y de acuerdo a lo establecido en el Contrato Modelo adjunto a este documento:
 - a. Leves. - Se considerará una infracción leve el incumplimiento de los hitos durante la Fase 1 del periodo de construcción en el plazo de 4 años desde la fecha a ser prevista en el contrato para su inicio.
 - b. Graves. - Se consideran infracciones graves, aquellas acciones u omisiones del Gestor Privado que sean calificadas como perjudiciales para el normal desarrollo de la Operación del Proyecto, y serán calificadas como tal en el contrato a ser suscrito.
2. Para efectos de este documento, se considerarán las siguientes tipologías de sanciones a ser aplicadas, una vez comprobado el cometimiento de una determinada infracción conforme lo que establezca en el contrato a ser suscrito:
 - a. En el caso de falta leve.- Se causará una multa a cargo del Gestor Privado de dos mil dólares de los Estados Unidos de América (USD 2.000,00) por cada día de retraso hasta el día en que se hubiere cumplido íntegramente el hito correspondiente.
 - b. En el caso de faltas graves.- Se causará una multa a cargo del Gestor Privado de cuarenta mil dólares de los Estados Unidos de América (USD 40.000,00) hasta cien mil dólares de los Estados Unidos de América (USD 100.000,00).
3. Para la determinación de la sanción aplicable a un determinado tipo de infracción, se tendrán especialmente en cuenta los siguientes factores, en lo que fuere aplicable:
 - a. la gravedad de la infracción;

- b. la cuantía del beneficio económico obtenido por el Gestor Privado y/o sus accionistas, personas vinculadas o controlantes como consecuencia de la comisión de la infracción;
- c. el lapso durante el cual se verificó el incumplimiento;
- d. los perjuicios ocasionados a los usuarios, APG y terceros en general;
- e. el impacto ambiental de la infracción;
- f. el grado de intencionalidad de los representantes del Gestor Privado en la comisión de la infracción; y,
- g. los antecedentes del Gestor Privado en cuanto al cumplimiento y a la no imposición de sanciones anteriores.

XIII. VIGENCIA DE LA APP

1. El Plazo de la APP será de cincuenta (50) años contados a partir de la fecha en la que se hubieren cumplido la siguientes condiciones ("Plazo de la APP"):
 - a. Que se apruebe por parte de la APG, el Proyecto Técnico Definitivo para la Fase I del Puerto de Aguas Profundas de Posorja.
 - b. Que se autorice el establecimiento como una Zona Especial de Desarrollo Económico ("ZEDE") al área en la cual se desarrolle el Puerto de Aguas Profundas de Posorja.
 - c. Que se hayan obtenido por parte del Gestor Privado, con la colaboración razonable de la APG: (i) la licencia ambiental (o la licencia equivalente), (ii) los permisos de empalmes y conexiones de servicios públicos y (iii) cualquier otro permiso, autorización o licencia necesaria para iniciar la construcción y demás fases de la APP.
 - d. Que el Gestor Privado tenga libre acceso a los distintos sitios en los cuales se desarrollarán las obras objeto de esta delegación.
2. El Plazo de la APP podrá suspenderse o prorrogarse de conformidad con las condiciones y siguiendo el procedimiento establecidos en el modelo de contrato anexo. 

XIV. DERECHOS Y OBLIGACIONES GENERALES DE LA APG

1. Además de lo que se establezca el contrato a ser suscrito, el modelo de contrato adjunto, son derechos generales de la APG, los siguientes:
 - a. Ejercer sus potestades y atribuciones derivadas del Régimen Jurídico Aplicable, de este documento y del contrato a ser suscrito, directamente, mediante de los órganos y organismos bajo su dependencia o adscripción, o mediante terceros contratados para el efecto.
 - b. Dispondrá de facultades razonables de fiscalización y control, en materia técnica, operativa, legal, contable y económico /financiera sobre la gestión del Gestor Privado, así como sobre los bienes, obras e instalaciones afectadas a la ejecución de las actividades objeto de este documento y del contrato a ser suscrito, estando facultada para ejecutar los controles pertinentes e instrumentar los procedimientos que estime adecuados para el logro de esta finalidad, con las limitaciones que establezca el Régimen Jurídico Aplicable. Esta facultad estará limitada a estándares de razonabilidad y siempre que sea requerido para fines comerciales o de operación.
 - c. Organizar y realizar la evaluación del cumplimiento de de este documento y del contrato a ser suscrito.
 - d. Requerir los informes y dictámenes técnicos que considere razonable a los efectos del ejercicio de las funciones de control, los que serán valorados en la oportunidad correspondiente por parte de dicha entidad. Si estos informes fueren necesarios por no contar el Gestor Privado con información suficiente o debidamente estructurada y no poder suministrarla en un plazo de hasta cuarenta y cinco (45) días, la APG podrá requerir que se efectúen con cargo al Gestor Privado, que estará obligado a su pago.
 - e. El derecho a que se le restituya el Proyecto en condiciones de plena operatividad, en la fecha de terminación de la APP.
2. Además de lo que se establezca el contrato a ser suscrito y el modelo de contrato adjunto, son obligaciones generales de la APG, las siguientes:

- a. Garantizar en todo momento el derecho a recaudar del Gestor Privado.
- b. Colaborar con el Gestor Privado, dentro del ámbito de sus competencias y en el marco del Régimen Jurídico Aplicable, para la ejecución cabal del proyecto.
- c. Atender oportunamente las solicitudes de autorización se deban realizar, la cual no podrá ser negada irrazonablemente.
- d. Participar con información que disponga en las tareas de planificación y diseño a cargo del Gestor Privado.
- e. Permitir el cobro oportuno de la retribución del Gestor Privado, con sujeción a los términos, declaraciones, seguridades, condiciones, limitaciones y más estipulaciones de este de este documento y del contrato a ser suscrito.
- f. Buscar el restablecimiento del equilibrio económico financiero de la APP conforme se prevé en de este documento y del contrato a ser suscrito.

XV. DERECHOS Y OBLIGACIONES GENERALES DEL GESTOR PRIVADO

1. Además de lo que se establezca el contrato a ser suscrito, el modelo de contrato adjunto, son derechos generales del Gestor Privado los siguientes:
 - a. La prerrogativa de disfrutar sin perturbación alguna y de forma exclusiva, de los derechos que este de este documento y del contrato a ser suscrito Contrato le pueden llegar a conferir, sin más limitaciones que las derivadas del Régimen Jurídico Aplicable y las previstas en estos documentos.
 - b. El derecho de organizar sus actividades y tareas para el cumplimiento de las obligaciones derivadas de la APP del modo que estime adecuado, pero siempre con sujeción a los términos, declaraciones, seguridades, condiciones, limitaciones y más estipulaciones de este documento y del contrato a ser suscrito este Contrato.
 - c. El derecho a celebrar todos los subcontratos que considere adecuados a sus intereses, bajo su exclusiva responsabilidad y cargo, sin necesidad de autorización de la APG, siempre que se encuentren

dentro del ámbito de los derechos y obligaciones que se derivan de este documento y del contrato a ser suscrito.

- d. La facultad de gravar los derechos de naturaleza económica que le corresponden al Gestor Privado y que adquiere en virtud de la APP para obtener el financiamiento de terceros.
 - e. El derecho de gravar sus propios bienes, aunque estos estuvieran dentro del sitio de la APP o fueran utilizados para llevar a cabo las obligaciones estipuladas en este documento y del contrato a ser suscrito,
 - f. El derecho a recibir y disponer libremente de los ingresos que obtenga como resultado de la Operación y Mantenimiento
 - g. El derecho a recibir cualquier otra prestación económica que en su favor establezca en este documento y del contrato a ser suscrito Contrato.
 - h. El derecho a obtener la colaboración razonable de la APG para el adecuado desarrollo de la Operación.
2. Además de lo que se establezca el contrato a ser suscrito, son obligaciones generales del Gestor Privado, especialmente, los siguientes:
- a. La obligación de asumir a su riesgo, la Inversión, los gastos y costos que se requiera para la ejecución del proyecto.
 - b. La obligación de garantizar la ejecución de las obras y el equipamiento de conformidad con el Proyecto Técnico Definitivo, con los niveles de calidad esperados de un operador portuario internacional.
 - c. La obligación de usar y mantener los bienes de la APG de acuerdo con su naturaleza, asumiendo la responsabilidad hasta por la culpa leve por los daños que ocasionare, por acción u omisión.
 - d. La obligación de garantizar la prestación de los servicios de la APP, en las condiciones previstas en el Régimen Jurídico Aplicable, en función de los principios de obligatoriedad, generalidad, uniformidad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad, calidad, libertad de acceso y seguridad para los

usuarios, con sujeción al Manual de Operación y al Plan de Conservación.

- e. El Gestor Privado será responsable de la inviolabilidad de los bienes de terceros que se encuentren a su cargo o bajo su custodia, debiendo adoptar las respectivas medidas de seguridad y control en la recepción y entrega de los mismos.
- f. Será responsable de la seguridad del buen trato en la manipulación de la mercadería y el orden, la vigilancia y la limpieza del área concedida, para lo cual ejercerá el debido control de entrada y salida de personas, vehículos y de mercadería, cumpliendo las disposiciones de carácter general y específico existentes o que se dicten en el futuro. Especialmente, deberá mantener los requisitos de seguridad y control que le establezca el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, la Policía Nacional, el Ministerio del Interior y cualquier otra entidad que tenga competencia en materia de seguridad nacional e internacional.
- g. Durante el Plazo de la APP, el Gestor Privado estará obligado a prestar todos los servicios portuarios y conexos o accesorios a éstos, a los usuarios que así lo soliciten, siempre que estos últimos no estuvieren en mora o excluidos del servicio, según lo previsto en el Régimen Jurídico Aplicable.
- h. Será responsable del capital y mantenimiento del dragado del Canal en una profundidad de menos 15 metros CD.
- i. Los tarifarios de los servicios que prestará el Gestor Privado deberá hacerse público, al menos una vez al año (al primero de enero de cada año), en los idiomas de español e inglés, mediante texto impreso y además en la página web institucional.
- j. La obligación de permitir la adecuada fiscalización, evaluación, auditoría y control del cumplimiento de sus obligaciones por parte de la APG y, en general, de los inspectores, auditores designados por la APG, admitiendo el acceso a cualquier instalación y facilitando la documentación e información necesarias, previa solicitud por escrito de la APG dentro de parámetros de razonabilidad y colaboración conjunta.

[Handwritten signature]



- k. A entregar previa solicitud de la APG, toda la documentación e información necesarias sobre el movimiento operativo del puerto, así como realizar los controles que entienda convenientes. Entregará por escrito y en medio magnético, con la frecuencia y en la forma que se le solicite, el detalle de buques atendidos y las operaciones efectuadas, con arreglo al modelo que proporcione la APG o acuerden entre las partes dentro de parámetros de razonabilidad y colaboración conjunta.
- l. La obligación de obtener y mantener las habilitaciones legales necesarias para el cumplimiento de las obligaciones derivadas de la APP.

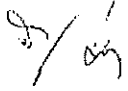
XVI. ASPECTOS TÉCNICOS DEL PROYECTO

1.1. Consideraciones Generales para la presentación de los Estudios y Ejecución de Obras de Infraestructura.

En este documento se presenta la información de carácter técnico que se considerará por parte del Gestor Privado como referencia para la ejecución del proyecto de Diseño, Construcción y Operación del Puerto de Aguas profundas en Posorja.

Dentro de las consideraciones generales, se tendrá lo siguiente:

- La información cartográfica, Topográfica e Hidrográfica deberá ser concordante con las instrucciones establecidas por el Instituto Oceanográfico de la Armada INOCAR y el Instituto Geográfico Militar IGM.
- Los Estudios de Impacto Ambiental - EIA deberán ser desarrollado, de conformidad a la normativa ambiental vigente en el Ecuador; de ser el caso en que la autoridad competente proponga y adopte diferentes metodologías, protocolos y lineamientos que se establezcan para la elaboración de Estudios Ambientales, DPW deberá acogerlos e implementarlos de acuerdo al régimen de transición establecido en cada uno de ellos.
- Los estudios de ingeniería deberán ser concordantes con la Norma Ecuatoriana de la Construcción, y con los códigos internacionales para la ejecución de obras civiles portuarias, incluyendo las Normas IALA para el sistema de Ayudas a la Navegación.



1.2. Metodología

1.2.1. Estudios

Para los estudios y diseños el Gestor Privado deberá trabajar con el buque de las siguientes características:

Tipo de Buque	TPM [ton]	Eslora Total [m]	Manga [m]	Calado Máximo [m]	Cantidad de TEUs
Maersk Clase E	156.907	397.00	56.00	15.50	15.000

1.2.2. Consideraciones Básicas

Análisis general de las condiciones básicas actuales de las áreas de influencia:

- Se deberá presentar a la Autoridad Portuaria de Guayaquil en la fase 1 del Proyecto Definitivo, los proyectos de la solución de configuración portuaria, planta y alzado, memoria de cálculo de cada uno de los componentes, así como del canal de acceso y sus alternativas, además planos arquitectónicos que incluyan cortes elevaciones para que sean evaluados indicando el área de construcción, el área total de terreno utilizado, adicionalmente se deberá realizar la implementación del sistema contra incendio e instalaciones especiales para el sector de carga peligrosa.
- Se elaborarán en la fase 2 del Proyecto Definitivo los cálculos, diseños detallados, dimensionamientos y dibujos de planos definitivos de construcción de todos los componentes del proyecto para lo cual el Gestor Privado contratante y los demás profesionales intervengan de acuerdo a sus especialidades, para posteriormente ser puestos a revisión por parte de Autoridad Portuaria de Guayaquil.

Los estudios de Ingeniería básica a ser entregados en la fase 1 (párrafo VII.1.a.) deben basarse en la propuesta del Gestor Privado presentada por el Gestor Privado, y aprobada por la APG.

Los trabajos de diseño definitivo en cada fase estarán sometidos al control de una fiscalización externa, quien emitirá los informes de revisión y aprobación de APG.

Una vez aprobados los estudios, la APG previo informes respectivos, presentará el reporte final para cada etapa al Gerente de la APG, para que posteriormente se emita un documento técnico, para cada etapa aprobada en la que conste la aceptación y autorización para el inicio de los trabajos de ejecución de obras civiles, portuarias y marítimas. Este documento técnico será suscrito por el Gerente de la Autoridad Portuaria de Guayaquil, y el Representante legal de El Gestor Privado.

Los estudios mínimos a presentar son los siguientes:

1.2.3. Configuración Portuaria

- Resumen Ejecutivo del Proyecto
- Levantamiento Topo-Hidrográfico
- Implantación Georeferenciada
- Climatología
- Sedimentología
- Distribución Geométrica de Muelles y Operación Portuaria (Equipamiento)
- Distribución de Áreas: Zonas – Sistemas – Subsistemas – Accesos
- Diseño de accesorios y amarras.
- Diseño definitivo para el sistema contra incendio e instalaciones especiales para área peligrosa.
- Memorias de Ingeniería
- Especificaciones Técnicas
- Planos Finales

1.2.4. Diseño de Canal de Acceso – Obras Marítimas

- Resumen Ejecutivo del Proyecto
- Levantamientos Batimétricos
- Caracterización Climática: Vientos – Mareas – Corrientes – Olas – Otros
- Geofísica y Geotecnia
- Análisis de corrientes y sedimentación (Modelaciones).
- Estudio Sísmico
- Estudio de ondas largas y cortas donde se calculan las condiciones operativas de las aguas protegidas
- Estudio de maniobrabilidad de Buques
- Configuración en planta y alzado de canales de acceso (Presentación de alternativas)
- Caracterización, medición y definición de los métodos constructivos del movimiento de tierras, dragados y rellenos.
- Equipos de Dragados

Handwritten signature

- Plan de mantenimiento de canal y Darsenas
- Balizamiento
- Estudios Ambientales
- Memorias Técnicas de cada uno de los componentes de Ingeniería
- Costo del Proyecto
- Costo del Plan de Manejo Ambiental,
- Costo destinado a la Fiscalización, Presupuesto,
- Análisis de Precios Unitarios,
- Cronograma valorado de Trabajo,
- Especificaciones Técnicas por rubro
- Diseños de secciones de canal y dársenas
- Planos definitivos

1.2.5. Diseños de Obras de Ingeniería y Obras Complementarias Fase 1

- Resumen Ejecutivo del Proyecto
- Levantamientos Topo-Batimétricos
- Geofísica Y Geotecnia
- Estratigrafía de Suelos
- Recomendaciones de cimentación de Estructuras: Muelles, Edificaciones
- Estabilidad de Taludes
- Estudios de Licuefacción de suelos, diseños Geométrico de Infraestructuras para el Transporte Terrestre en Planta, Alzado, Secciones Tipo
- Diseño de Pavimentos
- Diseño de Patios de Contenedores,
- Diseño, cálculo y definición arquitectónica de las edificaciones diseño y definición arquitectónica de las edificaciones diseños estructurales - estudio sísmico, cálculo y definición detallada en Planta, Alzado y detalles de drenaje, abastecimiento, Saneamiento, Sistema contra incendio, Telecomunicaciones y otras instalaciones especiales (Funcionalidad del Puerto)
- Definición en Planta de drenaje, abastecimiento, saneamiento, Sistemas Eléctricos, Telecomunicaciones y otros (Funcionalidad del Puerto)
- Definición detallada de las fases constructivas, métodos de Construcción y desvíos provisionales durante la construcción
- Definición de la situación en planta de las instalaciones auxiliares de la obra
- Reposición de la servidumbre y servicios afectados
- Obras complementarias en planta y detalles
- Obras complementarias

Plan de Obras

- Definición completa de los costos de construcción, operación y mantenimiento,
- Valoración de los costos de construcción, operación y Mantenimiento,
- Definición del Estudio de Seguridad Industrial y Salud Ocupacional,
- Definición del Plan de Mantenimiento durante la explotación.
- Definición del Plan de Manejo Ambiental durante la etapa constructiva y explotación,
- Memorias Técnicas de cada uno de los componentes de Ingeniería
- Costo final del Proyecto,
- Costo del Plan de Manejo Ambiental,
- Costo destinado a la Fiscalización, Presupuesto,
- Análisis de Precios Unitarios,
- Cronograma Valorado de Trabajo,
- Especificaciones Técnicas por rubro
- Planos detallados

1.2.6. Diseños de Obras de Ingeniería y Obras Complementarias Fase 2

- Resumen Ejecutivo del Proyecto,
- Levantamientos Topo-Batimétricos ,
- Geofísica y Geotecnia,
- Estratigrafía de Suelos,
- Recomendaciones de Cimentación de Estructuras: Muelles, Edificaciones,
- Estabilidad de Taludes,
- Estudios de Licuefacción de Suelos,
- Diseños Geométrico de infraestructuras para el transporte terrestre en planta, alzado, secciones tipo
- Diseño de Pavimentos
- Diseño de Patios de Contenedores
- Diseño, cálculo y definición arquitectónica de las edificación,
- Diseño y definición arquitectónica de las edificaciones diseños estructurales - estudio sísmico cálculo y definición detallada en planta, alzado y detalles de drenaje, abastecimiento, saneamiento, Sistema contra incendio, telecomunicaciones y otros (funcionalidad del puerto)
- Definición en planta de drenaje, abastecimiento, saneamiento, sistemas eléctricos, telecomunicaciones y otros (funcionalidad del puerto)
- Definición detallada de las fases constructivas, métodos de construcción y desvíos provisionales durante la construcción,
- Definición de la situación en planta de las instalaciones auxiliares de la obra
- Reposición de la servidumbre y servicios afectados

- Obras complementarias en planta y detalles,
- Obras complementarias,
- Plan de obras
- Definición completa de los costos de construcción, operación y mantenimiento,
- Valoración de los costos de construcción, operación y mantenimiento.
- Definición del estudio de seguridad y salud
- Definición del plan de mantenimiento durante la explotación.
- Definición del plan de manejo ambiental durante la etapa constructiva y explotación
- Memorías de todas las ingeniería
- Costo final del proyecto
- Costo del plan de manejo ambiental,
- Costo destinado a la fiscalización, presupuesto,
- Análisis de precios unitarios,
- Cronograma valorado de trabajo,
- Especificaciones técnicas por rubro
- Planos detallados

Así también, El Gestor Privado, deberá presentar los siguientes listados de componentes complementarios:

1.2.7. Anexos a presentar para los tres componentes

Anexos
Antecedentes y objeto del estudio
Estado actual. Resumen fotográfico y descripción del estado actual
Topografía
Batimetría
Geología
Geofísica y geotecnia
Bases de partida y criterios de proyecto
Estudio y caracterización del clima marítimo
Configuración en planta y definición de las áreas de navegación
Estudio de corrientes y sedimentación
Estudio de agitación
Estudio de ondas largas
Estudio analítico de movimientos de buques
Señalización marítima y balizamiento
Dragados

Anexos
Estudio de procedencia de materiales
Estudio de tráfico terrestre (si aplica)
Señalización y ordenación del tráfico
Pavimentos
Edificación
Análisis de alternativas estructurales (diques, muelles)
Cálculo de estructuras
Estructuras
Defensas y equipamientos del muelle
Hidrología y drenaje
Abastecimiento y sistema de aguas servidas
Energía e iluminación
Sistema contra incendios
Telecomunicaciones
Reposición de servicios afectados
Redes de servicios
Obras complementarias
Análisis de Precios Unitarios con su respectivo soporte
Procesos constructivos y planificación de obra
Integración urbana (si procede)
Estudio de gestión de residuos
Estudio ambiental

1.3. Planos a presentar en Etapa de Diseños

Planos
Índice
Plano de situación (implantación)
Planta y secciones tipo (E:1:500)
Planta de ordenación y áreas de navegación
Configuración de alzado y planta
Planta de situación de secciones tipo
Secciones tipo generales
Secciones dique de abrigo
Secciones de muelles
Trazado de vías de navegación (diseño geométrico)
Dragados

Planta
Perfiles generales de dragado
Planta de fases de dragado
Edificaciones
Planta
Alzado
Abastecimiento
Aguas servidas
Energía e iluminación
Telecomunicaciones
Carpintería (encofrados)
Soldaduras
Detalles constructivos
Estructuras (planta, secciones de los elementos estructurales y detalles constructivos)
Muelles
Edificaciones
Otros elementos
Estructuras (planta, secciones de los elementos estructurales)
Muelles
Edificaciones
Otros elementos
Señalización marítima y ballizamiento
Planta
Detalles
Vías internas y acceso
Planta general y perfil longitudinal
Planta de trazado y replanteo
Secciones tipo
Señalización
Urbanización
Planta
Secciones
Drenaje
Planta de drenaje
Secciones
Abastecimiento y saneamiento
Planta
Detalles
Planta de tratamiento de Aguas servidas

Energía e iluminación:
Esquemas eléctricos
Subestación eléctrica
Planta
Detalles
Telecomunicaciones:
Esquemas
Planta
Detalles
Obras complementarias:
Planta obras complementarias
Cerramientos
Caminos de servicios
Otros
Fases de construcción:
Planta de situaciones provisionales
Secciones tipo
Áreas de navegación y señalización provisional
Soluciones propuestas al tráfico terrestre durante la ejecución de las obras:
Planta y perfil longitudinal de situaciones provisionales
Secciones tipo
Perfiles transversales
Señalización
Reposición de servidumbre y servicios afectados:
Reposición vial o camino
Planta
Perfil longitudinal
Sección tipo
Perfiles transversales
Señalización de la vía repuesta
Reposición de abastecimiento de agua, acequia u obra de riego
Planta
Detalles
Reposición de conductos de agua servidas
Planta
Perfil longitudinal
Detalles

Reposición de línea eléctrica
Planta
Perfil longitudinal tendido
Detalles
Reposición de línea de telecomunicaciones
Planta
Detalles
Integración ambiental
Plano de zonas excluidas, restringidas y admisibles
Planta de actuaciones preventivas y correctoras
Detalles de actuaciones preventivas y correctoras

1.4. Presupuesto

Presupuesto
Análisis de precios unitarios utilizando formato SERCOP
Mediciones y cuantificación de cantidades
Presupuesto directo de construcción (PDC) utilizando formato SERCOP
Cronograma valorado (mensualmente) – utilizando aplicación primavera
Diagrama PERT
Presupuesto para la Administración
Expropiaciones
Fiscalización
Imprevistos

1.5. Ingenierías básicas

Como recomendaciones mínimas El Gestor Privado en sus estudios y diseños deberán considerar lo siguiente:

1.5.1. Estudio de suelos - geológicos

En cuerpos de agua.-

Medición de la densidad volumétrica para la determinación del Fondo Náutico.

En los sectores a lo largo del canal de acceso propuesto y de las alternativas donde se detecte la presencia de sedimentos en suspensión se realizará la medición de la densidad volumétrica (gravedad específica) de manera de determinar el fondo náutico.

Determinación del tipo de fondo superficial

Se realizará al menos 60 muestra de fondo superficial a lo largo del canal de acceso y del canal alterno. Se tomarán varias muestras a lo largo de los perfiles seleccionados.

Las muestras serán analizadas de manera de conocer la distribución del tamaño del grano, los resultados de estas muestras servirán para calibrar las mediciones de impedancia acústica que se realizaran a lo largo de tres líneas que cubran el canal de acceso y el canal alterno.

Investigación de sub-fondo del estero por medio de perfiles sísmicos y de perforaciones.

Debido a que se realizarán métodos geofísicos, se obtendrán toma de muestras a diferentes profundidades empleando el sistema de Pistón Core y draga, y muestras de vibracore para determinar el tipo de fondo, resistencia por medio de ensayos con esclerómetro de bajo impacto, contenido de humedad y peso volumétrico. Los trabajos se realizaran bajo las normas ASTM. Los análisis de muestras de fondo y las evaluaciones se realizarán a lo largo del eje del canal de acceso y del canal alterno.

Se determinarán el tipo de fondo a 15,50 metros respecto al MLWS.

Clasificación de Suelos

La clasificación del tipo de suelo o roca es fundamental para la obtención del rendimiento de un dragado, por lo que se requiere conocer las características del suelo que se va extraer.

Se deberán realizar ensayos para determinar el diámetro de las partículas, distinguiendo entre arcillas, limos, arena, gravas.

Se deberán realizar los ensayos respectivos para la clasificación de suelos, conforme a las Normas ASTM, ROM y PIANC, para Dragados de construcción y de mantenimiento. *D./h*

Análisis de los estados límite de falla y servicio de la solución de estabilidad de talud y/o sistema de contención óptima: Se realizarán análisis de alternativas de solución para los estados límite y servicio del subsuelo, considerando metodologías de equilibrio límite y elemento finito Plaxis V9.0 o similar. Utilizando modelos constitutivos que considere el comportamiento de suelos blandos, a corto y largo plazo. Análisis en términos de esfuerzos totales y esfuerzos efectivos. Estimando el nivel de deformaciones y la estabilidad mediante análisis de sensibilidad paramétrica.

Diseños geotécnicos y recomendaciones

Con los análisis geotécnicos realizados, se realizarán los diseños para la estabilización de los taludes y las recomendaciones para los trabajos de dragado de construcción y posterior mantenimiento, en el canal de acceso al Puerto de aguas profundas.

Además:

- Factor de seguridad con respecto a la resistencia
- Análisis de estabilidad de talud Finito con infiltración (Bajamar y Pleamar)

MUELLES Y OBRAS CIVILES PORTUARIAS

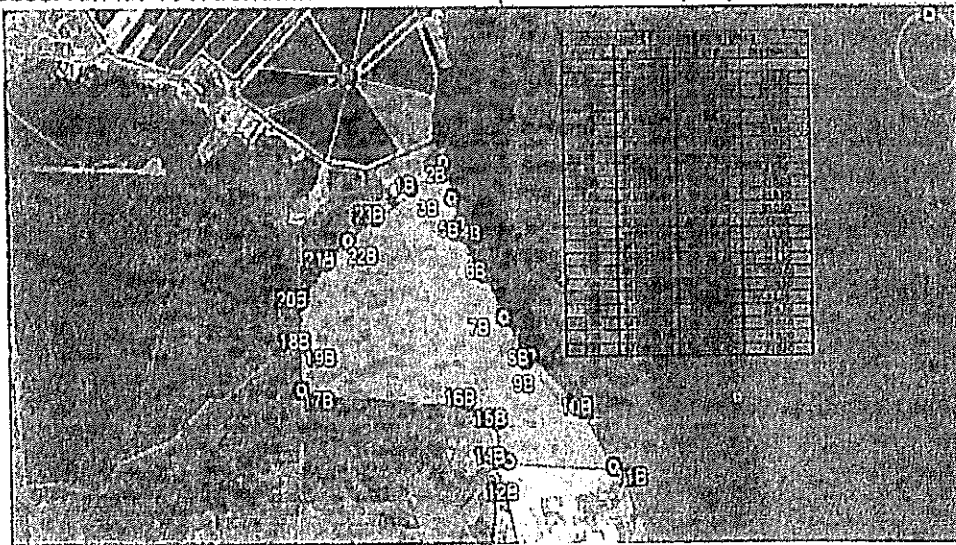
PILOTES-CIMENTACIÓN

- Justificar la necesidad de la cimentación con pilotes
- Determinar el tipo de pilote y su característica estructural
- Estimación de la longitud del pilote
- Deberá recomendar el mecanismo de instalación del pilote
- Determinar la capacidad de carga del pilote
- Análisis de Llucefacción.
- Asentamiento de pilotes
- Esfuerzo del pilote durante el hincado
- Determinar las curvas la interacción de suelo-estructura, mar estructura
- Determinarla fricción negativa del pilote
- Determinar dimensiones del pilote
- Determinar asentamientos
- Excentricidad entre pilotes

1.6. Topohidrografia

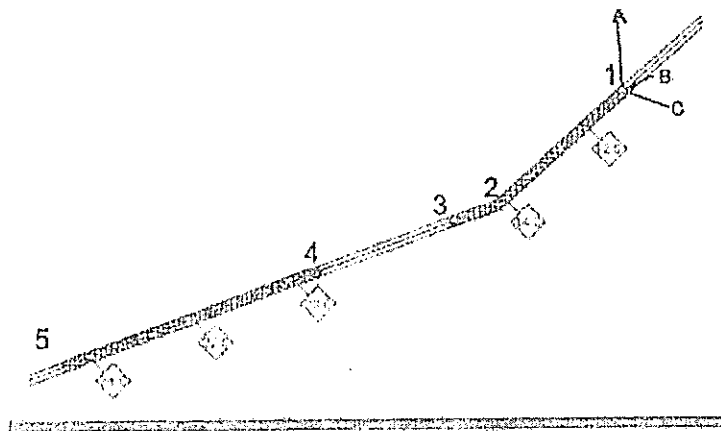
Se deberá obtener un levantamiento general de la zona determinada en donde se va a implantar el proyecto.

Se observan las coordenadas del sitio de implantación del proyecto



Zona de la batimetría propuesta:

	A		B		C	
	SUR	ESTE	SUR	ESTE	SUR	ESTE
1	9686444.53	576544.87	9686369.72	576611.24	9686294.92	576677.60
2	9684356.67	574205.31	9684262.74	574239.67	9684168.83	574274.02
3	9684043.42	573349.02	9683949.50	573383.38	9683855.59	573417.73
4	9682526.63	569202.60	9682432.71	569236.95	9682338.80	569271.31
5	9680808.91	564506.91	9686714.99	564541.27	9680621.08	564575.62



Sin embargo de forma adicional, deberán realizar batimetrías de comprobación de las zonas de influencia de las cartas Náuticas I.O.A.1070-108 y 107.

1.7. Diseños Estructurales.

- Consideración de cargas: viva y muerta
- Fuerza sísmica: determinación del factor de aceleración Z según la zona de peligro sísmico, de acuerdo a las normas ecuatorianas de la construcción vigentes a la fecha de construcción de las instalaciones portuarias.
- Cargas de impacto
- Estructuración del muelle
- Resistencia de elementos estructurales
- Evaluación de la resistencia de losas
- Caballetes
- Análisis de cargas de grúas
- Combinaciones de carga para pilotes y elementos estructurales
- Análisis sísmico
- Calculo de traslape de losas
- Clasificación de pilotes por tipo, ubicación, sección
- Detalle de momentos en los planos estructurales
- Detalle de espectro y sus aceleraciones
- Memoria técnica

El muelle y sus accesorios se diseñarán de acuerdo con los siguientes criterios de vida útil:

- Estructuras de Muelle 50 años

1.8. Estudios para Obras Civiles - Marítimas – Canales de Navegación

1.8.1. Estados de Viento

Determinar velocidades de viento tanto en el sitio navegación y sitio de operación portuaria.

1.8.2. Oleaje

El Gestor Privado deberá conocer las condiciones oceanográficas factor importante para la navegación, construcción de obras portuarias. Dentro del estudio de se debe contemplar mediciones de oleaje, harán uso de equipos electrónicos instalados en el fondo y móviles, mediante el seguimiento de flotadores a la deriva y observaciones visuales.

El Análisis Determinará:

- Altura
- Longitud
- Dirección
- Periodo
- Probabilidad de recurrencia

En el sitio de navegación


1.8.3. Corrientes

Se deberá realizar mediciones y observaciones mediante el método lagrangiano que consiste en el seguimiento de flotadores colocados en los cuerpos de agua. Además del método de Euler.

1.8.4. Mareas

Para la calibración del modelo de corriente de mareas se realizarán los siguientes trabajos:

- Instalación de 3 mareógrafos y observación de reglas de marea para la reducción de las profundidades obtenidas en el levantamiento batimétrico, por efecto de la variación de la marea. Se estipulará las instalaciones de los mareógrafos en los sitios de estudios anteriores; más las estaciones permanentes, tales como Posorja y Base Naval Sur.
- Determinación de armónicas
- Corrida del modelo de Corrientes con información de batimetría y de mareas (armónicas).
- Ordenamiento y compilación en formatos requeridos por el modelo de los datos de batimetría y las componentes armónicas de la marea.
- Pruebas y corridas Iniciales del modelo
- Resultados preliminares.
- Validación del modelo de corrientes de marea con datos históricos y con mediciones in situ.



- Verificación de la información obtenida con datos históricos.
- Verificación de la información con datos actuales mediante mediciones de corrientes en una nueva campaña de muestreo.

1.8.5. Geología - Refracción Sísmica

Se Medirá el tiempo de propagación de las ondas elásticas, transcurrido entre un sitio donde se generan ondas sísmicas y la llegada de éstas a diferentes puntos de observación. Determinar de las condiciones (meteorización, fracturación) y competencia del suelo o roca en donde se asentarán las estructuras.

1.8.6. Modelación de la hidrodinámica del canal y el transporte de sedimentos cohesivos y no cohesivos y determinación del comportamiento de los mismos.

Mediante el empleo de un modelo, El Gestor Privado procederá a personalizar un modelo matemático que contemple la hidrodinámica del canal propuesto y el transporte de sedimento, los resultados esperados son los siguientes:

- Profundidad
- Densidad de los flujos
- Velocidades en las principales direcciones
- Densidad, temperatura y salinidad.
- Sedimentos suspendidos en concentración y espacio
- Espesores de los sedimentos.
- Razones de sedimentación.
- Velocidades de caída de sedimentos.

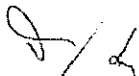
El software deberá ser de reconocido prestigio a nivel académico y profesional.

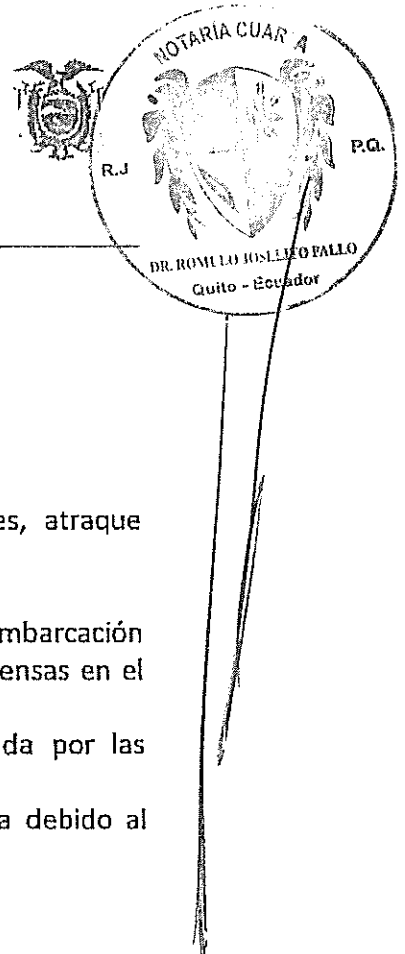
1.8.7. Predicción del tráfico

1.8.7.1. Política tecnológica

Con base en las predicciones el gestor privado deberá obtener para cada clase de tráfico y tipo de carga las posibles técnicas del manejo de carga y la futura productividad.

- Terminales de Carga
- Diseño de Estructuras de Atraque
- Longitud Total de la Línea de Atraque
- Duques de Alba
- Paredes de Tablestaca
- Ancho de bocana, canales y dársena de ciaboga
- Distancia de frenado





- Canal de navegación
- Dársena de operación
- Diseño de Muelles
- Fase I
- Fase II
- Impactos de Embarcaciones: atraque en condiciones normales, atraque accidental en Condiciones no Normales.
- Determinación de la magnitud y dirección del impacto
- Estimación de la proporción de energía cinética de la embarcación transmitida y absorbida por el muelle u otras estructuras y defensas en el impacto.
- Determinación del monto de esta energía que será absorbida por las defensas.
- Determinación de los esfuerzos en el muelle u otra estructura debido al impacto lateral que recibe.
- Calado de la zona de Operación y atraque
- Configuración de zona de Operación de Carga

Las operaciones en el puerto se realizarán de tal manera que el flujo de carga o pasajeros en las transferencias del sistema de transporte marítimo al terrestre y viceversa sea regular, y con eficiencia, económica.

Esta configuración deberá considerar como mínimo:

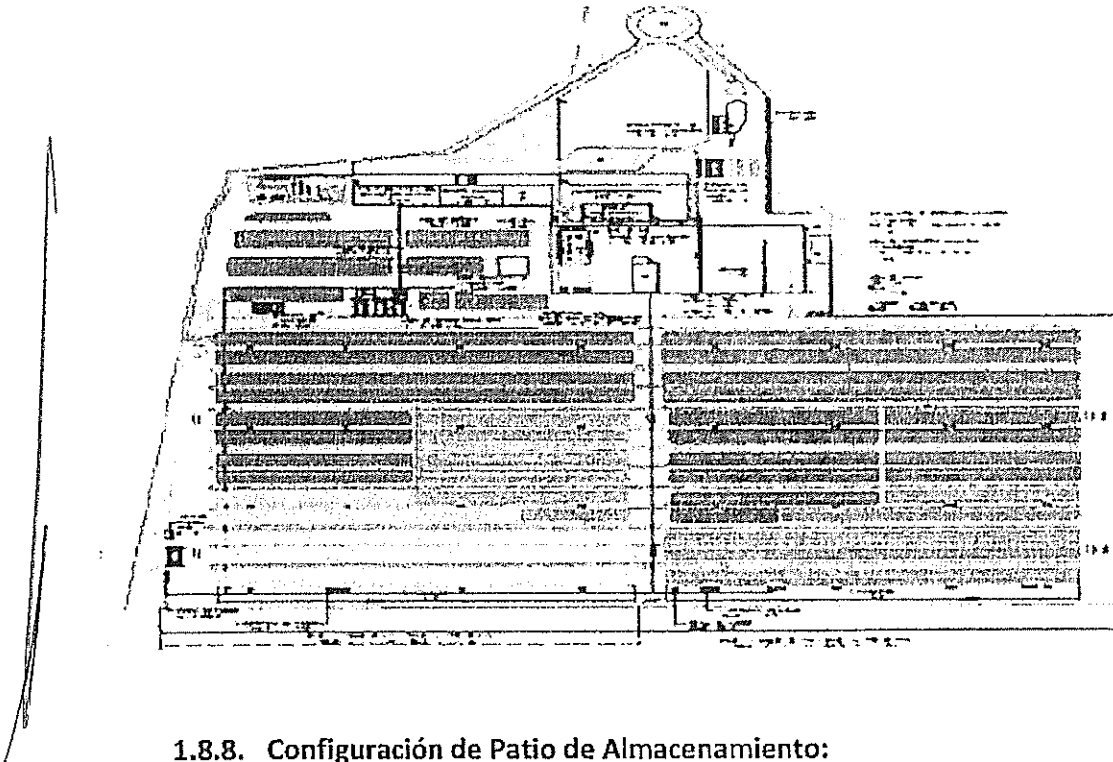
Primera fase:

- ✓ 400 m de muelle, preparado para una profundidad de NMBSO-16.0 m;
- ✓ 27 ha. de terminal en tierra;
- ✓ 1 grúa móvil;
- ✓ 3 grúas pórticos STS;
- ✓ 2 reach Stackers;
- ✓ 10 grúas de patio (RTG);
- ✓ 10 cargadores frontales de contenedores vacíos;
- ✓ Tractores con plataforma (para transporte horizontal).
- ✓ Otros servicios, tales como almacén frigorífico;

Segunda Fase:

- ✓ 400 m de muelle, preparado para una profundidad de NMBSO-16.0 m;
- ✓ 25 ha. de terminal en tierra;
- ✓ 3 grúas pórticos STS;
- ✓ Todos los equipos auxiliares a las grúas STS adicionales necesarios para garantizar una operación eficiente.

RJ



1.8.8. Configuración de Patio de Almacenamiento:

Diseño de las medidas de los patios de contenedores debidamente sustentados

1.8.9. Sistema de defensas

Determinar el tipo de defensas de acuerdo a la energía que absorbe.

1.8.9.1. Sistemas de Amarre

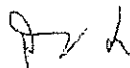
El Gestor Privado en sus estudios deberá especificar y determinar los elementos de maniobra que se emplean para facilitar el atraque y desatraque de los buques a los muelles, de manera que se mantengan sujetos en una posición estable y segura.

- Fuerza en las líneas de los lados
- Efecto de viento y corriente
- Protección ambiental
- Programas de mantenimiento

1.9. Estudios para obras civiles terrestres

Deberá contar con diseños de las siguientes características:

1.- Arquitectónicos



Con sus respectivos detalles, cortes, plantas fachadas, animaciones virtuales, de las obras complementarias, de conformidad a la propuesta presentadas por el Gestor Privado.

Las edificaciones a considerar son los sectores en donde están los edificios y servicios, ubicado en la terminal, incluyendo:

- Edificio Administrativo
- Taller de Mantenimiento
- Área para reparaciones a cielo abierto frente al taller de mantenimiento,
- Edificio de verificación aduanera,
- Área de escaneo de contenedores,
- Edificio de Inspección antinarcóticos,
- Área de prueba de contenedores refrigerados previa a la navegación (PTI),
- Área de reparación de contenedores,
- Área de lavado de contenedores,
- Área para lavado de equipos,
- Área de servicios para las RTG,
- Área de estacionamiento de equipos,
- Estación de combustible,
- Área para el almacenamiento de cargas peligrosas,
- Zona para contención de derrames de contenedores,
- Estacionamiento de automóviles para el edificio administrativo,
- Subestación y playa de maniobras de media tensión,
- Subestación Principal,

Oficina operativa en terrenos de APG (Data) para funcionarios de APG con un área aproximada de 200 m² (2 niveles)

2.- Estudios de ingeniería estructural

De todas las edificaciones de servicios y complementarias.

3.- Estudios de ingeniería eléctrica

De todas las edificaciones de servicios y complementarias y del recinto Portuario. Además de diseños de:

- Sistema de iluminación de la terminal
- Sistemas eléctricos de media y baja tensión
- Subestación eléctrica

4.- Estudios de Ingeniería sanitaria

De todas las edificaciones de servicios y complementarias y del recinto Portuario.
Además, considerar:

- Sistema de desagües pluviales
- Sala de bombas y red de lucha contra incendio
- Red de agua potable de la terminal y para suministro a buques
- Planta de tratamiento de aguas servidas
- Sistema de tratamiento y disposición de efluentes cloacales
- Sistema de recolección y tratamiento de efluentes industriales

5.- Estudios de ingeniería electrónica, comunicaciones y sistematizaciones

De todas las edificaciones de servicios y complementarias y del recinto Portuario.

6.- Estudios de accesos y vialidad

Estudios de pavimentos de patios, vías y accesos, incluye estudios de tráfico.
Entre las principales características para los diseños se deberá considerar como mínimo lo siguiente:

- Patios: Trece filas de estiba de contenedores tras la línea de muelle de 800 m de longitud, con previsiones para:

FASE 1 [TGS]	DESCRIPCIÓN	FASE 2 [TGS]	TOTAL FASES (1 + 2) [TGS]	
	Contenedores Llenos	1.582	1.582	3,164
	Contenedores Vacíos	2.897	2.464	5,361
	Contenedores Refrigerados 20'	78	78	156
	Contenedores Refrigerados 40'	420	420	840
TOTAL		4.977	4.544	9,521

- Área de Pre-recepción, en el extremo oeste de la terminal, con 3 carriles de ingreso bajo cubierta.

Área de Acceso, contando con cabinas de control de ingresos y egresos bajo cubierta, con las siguientes cantidades de carriles para cada una de las fases de desarrollo:

[Handwritten signature]

Carriles de Fase Ingreso		Carriles de Egreso	Carriles Reversibles	Carriles Reversibles para Cargas Sobre Medida	Carriles Totales
1	2	1	1	1	5
2	2	3	1	0	6
Total	4	4	2	1	11

1.10. Parametro de Diseño

Deberá presentar los estudios y diseños definitivos (en ambas fases) por parte del Gestor Privado con las inclusiones de correcciones establecidas por la Autoridad Portuaria de Guayaquil.

1.10.1. Sistema de Unidades y Plano de Referencia

Todos los planos y memorias de cálculo para este proyecto serán presentados en el Sistema Internacional de Unidades (SI).

Todos los niveles y sondas deberán referirse al plano de referencia de la Carta Hidrográfica IOA 10701, 107-108 que coincide con el Nivel Medio de las Bajamareas de Sicigia (MLWS).

Esto incluirá también los niveles topográficos, por razones de integridad y consistencia entre los datos batimétricos y topográficos a utilizarse para el proyecto.

Dado que los niveles topográficos del Marco Geodésico de Referencia Nacional son referenciados al nivel medio del mar con origen en el mareógrafo de La Libertad (Datum vertical IGM), a los fines de la elaboración de los planos topográficos del proyecto deberán realizarse las correspondientes correcciones para referenciar estos niveles al plano de referencia hidrográfico, indicándose claramente en dichos planos que los niveles topográficos están referidos a este último datum.



1.11. Idioma

Todos los documentos a ser presentados ante las autoridades Ecuatorianas y/o ante las empresas de servicios públicos deberán elaborarse en idioma Español.

1.12. Normas de Diseño

- ROM Recomendaciones para obras marítimas Españolas
- Shore Protección Manual de la USACE
- Publicaciones de la PIANC
- NEC, Normas Ecuatorianas de la construcción vigente a la fecha
- Normas IALA
- Especificaciones Técnicas del MTOP
- Norma BS 6349-4:2014 Code of Practice for Design of Fendering and Mooring Systems
- Norma ASTM
- Normas ASCE/SEI 7-10.

1.13. Descripción del Proyecto

1.13.1. Localización

Posorja ubicado al Sur-Oeste con una distancia de 120 kms desde Guayaquil, provincia del Guayas-Ecuador. Se tiene pronosticado que el puerto de aguas profundas quede ubicado en el lateral oeste del abre boca del Río Guayas en el Golfo de Guayaquil, a 4 kms de la zona central de Posorja.

El terreno destinado a la construcción será de 128 hectáreas. 56 hectáreas de las mismas antes mencionadas que están en el corte de la costa, estuvieron o están ocupadas por piscinas destinadas para camaronerías, algunas de estas piscinas ya fueron rellenadas con material apto, mientras que, en el sentido opuesto, el terreno está constituido por tierras altas.

Estas piscinas generalmente tienen un nivel de +3.00 respecto al cero hidrográfico mientras que las tierras altas varían entre +5.00 y 30.00.

En la figura se muestra la línea del trazado del canal actual versus la propuesta de un nuevo canal de acceso, mientras que en el cuadro adjunto tenemos las coordenadas de las batimetrías para la propuesta.

Handwritten signature and initials