



## Decreto 2147 de 1991

Los datos publicados tienen propósitos exclusivamente informativos. El Departamento Administrativo de la Función Pública no se hace responsable de la vigencia de la presente norma. Nos encontramos en un proceso permanente de actualización de los contenidos.

### DECRETO 2147 DE 1991

(Septiembre 13)

*"Por el cual se expide el Plan de Expansión Portuaria y se Reglamenta al Artículo 2º de la Ley 01 de 1991."*

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA,

En ejercicio de las facultades que le confieren los artículos 189 numeral 11 de la Constitución Política y en especial, el artículo 2º de la Ley 01 de 1991, y

#### CONSIDERANDO:

- a) Que el Ministerio de Obras Públicas y Transporte presento al Consejo Nacional de Política Económica y Social (Conpes) el proyecto de Plan de Expansión Portuaria para los próximos dos años, en cumplimiento de lo previsto en el artículo 2º de la Ley 01 de 1991;
- b) Que el Conpes en su sesión del 4 de septiembre de 1991, consideró el Plan en mención, contenido en el documento DNP-2550-UINF-MOPT y le impartió la correspondiente aprobación;
- c) Que de conformidad con el artículo 2º de la Ley 01 de 1991, corresponde al Gobierno Nacional expedir, por decreto reglamentario de esa ley, el Plan de Expansión Portuaria presentado por el Ministerio de Obras Públicas y Transporte y aprobado por el Conpes,

#### DECRETA:

ARTÍCULO 1º Expídense para los próximos dos años, contados a partir de la vigencia del presente Decreto, el Plan de Expansión Portuaria presentado por el Ministerio de Obras Públicas y Transporte al Conpes, contenido en el documento DNP-2550-UINF-MOPT, que fuera considerado y aprobado por el mencionado Consejo el día 4 de septiembre de 1991.

ARTÍCULO 2º Como consecuencia de lo dispuesto en el artículo anterior, el Plan de Expansión Portuaria se hace obligatorio de la manera prevista en los artículos siguientes:

#### CAPÍTULO I.

##### REGIONES EN DONDE CONVIENE ESTABLECER PUERTOS.

ARTÍCULO 3º Zonas portuarias generales. Son zonas portuarias generales aquellas aptas para la localización de puertos de carga general, contenedores y graneles sólidos (excepto carbón) que requieran grandes áreas de manejo y almacenamiento próximas al muelle.

ARTÍCULO 4º La construcción de los puertos de que trata el artículo 3º del presente Decreto se autorizará únicamente en las siguientes regiones:

- Bahía de Cartagena.
- Río Magdalena desde su desembocadura en Bocas de Ceniza hasta 27 kilómetros aguas arriba.
- Bahía de Buenaventura.
- Bahía de Santa Marta.

-Bahía de Tumaco.

-Golfo de Urabá.

ARTÍCULO 5º Zonas portuarias para la exportación de carbón. En las zonas portuarias para la exportación del carbón el manejo de la carga podrá hacerse en instalaciones apartadas de las costas, utilizando bandas transportadoras entre la plataforma de atraque y los sitios de almacenamiento.

ARTÍCULO 6º La construcción de nuevos puertos para el manejo de carbón se autorizará únicamente en las siguientes regiones:

-Zona Portuaria de Bahía de Buenaventura.

-Bahía Portete.

-Desembocadura del río Cañas, Guajira.

-Margen Occidental de Bocas de Ceniza, Atlántico.

-Municipio de Ciénaga entre la quebrada del Doctor y el río Córdoba, Magdalena.

-Zona Portuaria de Barranquilla sobre el río Magdalena.

ARTÍCULO 7º Los permisos y concesiones para la construcción y operación de puertos concedidos con anterioridad a la expedición de la Ley 01, en zonas distintas a las que se autorizan en el presente Decreto, serán respetados hasta su expiración. Salvo que se presenten estudios ambientales y técnicos debidamente sustentados, no se autorizarán ampliaciones, prórrogas o cambios en las condiciones en que fueron otorgados.

ARTÍCULO 8º Zonas portuarias para hidrocarburos. Son aquellas habilitadas para el establecimiento de puertos destinados al manejo de hidrocarburos.

Los puertos existentes para el manejo de estos productos, tales como las instalaciones de Coveñas, Pozos Colorados y Turbo deberán ser registrados ante la Superintendencia General de Puertos dentro de los dos (2) meses siguientes a la publicación del presente Decreto.

ARTÍCULO 9º Con la utilización de ductos subterráneos, los puertos a que hace referencia el artículo anterior, podrán establecerse en cualquier región, previa autorización de las autoridades pertinentes.

## CAPÍTULO II.

### DE LAS INVERSIONES PÚBLICAS Y PRIVADAS.

ARTÍCULO 10º. Las inversiones durante el período de vigencia del presente Plan de Expansión Portuaria deberán orientarse preferentemente hacia la modernización del manejo de carga y la rehabilitación de la infraestructura existente.

ARTÍCULO 11. La Nación no hará inversiones en infraestructura portuaria nueva, pero apoyará su desarrollo por parte del sector privado para inducir mejoras tecnológicas y operativas. La construcción y modernización de las instalaciones correrá a cargo de las sociedades portuarias o de quienes tengan las autorizaciones o permisos previstos en los artículos 27 numeral 27.10 y 39 de la Ley 01 de 1991.

ARTÍCULO 12. La Nación y Colpuertos no realizarán inversiones en puertos, distintas de las previstas en el presente artículo:

a) Para la conclusión de las obras incluidas en el Plan de Rehabilitación Portuaria, por valor aproximado de veinticinco millones trescientos mil dólares (US\$ 25.300.000.00) de los Estados Unidos de América;

b) Para la construcción de un dique direccional en la zona portuaria de Barranquilla, por valor aproximado de veintidós millones setecientos mil dólares (US\$ 22.700.000.00) de los Estados Unidos de América;

c) La Empresa Puertos de Colombia sólo adelantará las inversiones autorizadas hasta la fecha de publicación del presente Decreto, en la zona portuaria de Buenaventura

d) Las obras de dragado y mantenimiento de los canales de acceso serán adelantadas por el Ministerio de Obras Públicas y Transporte. Mientras se adelanta su proceso de liquidación, autorizase a la Empresa Puertos de Colombia para realizar obras de dragado y mantenimiento hasta por un valor aproximado de 2.7 millones de dólares de Estados Unidos de América en 1991 y 4.8 millones de dólares de Estados Unidos de América en 1992.

ARTÍCULO 13. Las autoridades competentes apoyarán y estimularán en especial las siguientes inversiones privadas:

a) En actividades portuarias que conduzcan a modernizar el manejo de la carga y a reducir los costos de transporte.

Con este propósito, a partir de 1992 se establecerán líneas de crédito para la financiación de equipos y de iniciativa privada;

- b) En el desarrollo de puertos tecnificados con equipo especializado para el manejo de contenedores en la zona portuaria de Cartagena;
- c) En el desarrollo de las instalaciones para el manejo de las exportaciones de carbón durante la presente década.

### CAPÍTULO III.

#### DEL SISTEMA TARIFARIO.

ARTÍCULO 14. Quienes presten servicios portuarios tales como cargue, descargue, manejo, pilotaje, remolque y almacenamiento, podrán señalar libremente las tarifas por estos servicios.

ARTÍCULO 15. Las sociedades que operan puertos de servicio privado podrán fijar libremente sus tarifas, con sujeción a lo previsto en el artículo 19 de la Ley 1º de 1991.

ARTÍCULO 16. La Superintendencia General de Puertos establecerá las fórmulas generales a las cuales deberán sujetarse las sociedades portuarias que operen puertos de servicio público para fijar sus tarifas por el uso de la infraestructura.

ARTÍCULO 17. La estructura tarifaria reconocerá los costos marginales de los diferentes servicios, evitando distorsiones sobre el costo real de los insumos. No podrán incluirse en las tarifas costos que no sean típicos de la operación portuaria.

ARTÍCULO 18. La metodología para establecer las fórmulas mediante las cuales se autorizarán las tarifas por el uso de la infraestructura es la siguiente:

1. Se determinarán los servicios de infraestructura cuyas tarifas deben ser autorizadas por la Superintendencia General de Puertos según el tipo de instalaciones. Con base en esta definición se diseñará la estructura tarifaria.
2. Se definirán luego los costos típicos, fijos y variables, de una sociedad portuaria, incluyendo inversión, administración y mantenimiento. Se diseñará un mecanismo que distribuya la participación de los diferentes costos entre los servicios de infraestructura que preste la sociedad.
3. Se determinará la información que se utilizará como base de cada fórmula.
4. Se establecerán los mecanismos para obtener información mediante la cual se determinarán los indicadores de rentabilidad de las inversiones.
5. Con base en estadísticas del tráfico marítimo, se determinará la relación entre el tamaño de las naves, los costos de mantenimiento y los niveles de congestión.
6. Se diseñarán mecanismos para estimular la utilización de naves que permitan economías de escala y una mayor utilización de la infraestructura.

PARÁGRAFO. Con base en esta metodología y siguiendo los anteriores principios, la Superintendencia General de Puertos elaborará las fórmulas generales para el señalamiento de las tarifas por el uso de la infraestructura, por parte de las sociedades portuarias que presten servicio público, las cuales entraran a regir a más tardar el 1º de febrero de 1992. Hasta tanto no se elaboren las anteriores fórmulas generales, se continuará utilizando el régimen tarifario de la Empresa Puertos de Colombia para el uso de sus instalaciones.

### CAPÍTULO IV.

#### DE LAS CONTRAPRESTACIONES.

ARTÍCULO 19. Los concesionarios deberán pagar una contraprestación para la explotación de playas y terrenos de bajamar. El valor de la contraprestación se destinará en un 80% a la Nación y en un 20% al Municipio donde estén localizados los puertos y será recaudado por la Superintendencia General de Puertos.

ARTÍCULO 20. Los elementos generales que deben tenerse en cuenta para definir la metodología de las contraprestaciones por las concesiones portuarias serán los siguientes:

- a) El costo de oportunidad, el cual considera la calidad del recurso portuario dado en concesión, teniendo en cuenta las ventajas físicas que ofrece el sitio. Las ventajas de un sitio como recurso portuario se miden por su profundidad y abrigo;
- b) Premio a la eficiencia, con el cual se busca favorecer el mejor uso de las zonas con características aptas para la construcción de puertos;
- c) El costo de vigilancia ambiental, que deberá ser incluido dentro del costo de la contraprestación.

ARTÍCULO 21. La contraprestación total consistirá en el valor presente de una serie de anualidades durante el tiempo de la concesión. Estas anualidades representan el costo de oportunidad social (Vr) menos el premio por la eficiencia técnica (le), más el costo anual por concepto de vigilancia ambiental (Sa).

ARTÍCULO 22. El monto total que pagará el concesionario es el valor presente de la anualidad equivalente (C), descontada al 12% por un periodo igual al tiempo de la concesión.

ARTÍCULO 23. El cálculo de la contraprestación se definirá mediante la aplicación de la siguiente fórmula, expresada en dólares de los Estados Unidos de América que se convertirán a pesos:

$$C = 0.14 * (Vr - le) + Sa$$

Donde:

C: Anualidad equivalente.

Vr: Valor del recurso.

le: Inversión en equipo.

Sa: Costo de vigilancia ambiental.

PARÁGRAFO 1º El valor del recurso (Vr) se calculará con base en una aproximación al valor de las obras básicas necesarias para acondicionar, artificialmente, el lugar que se da en concesión. Este valor está dado por el costo de adecuar el acceso y las áreas de maniobra, y por el costo de las esquinas de protección.

PARÁGRAFO 2º El valor de la inversión en equipo (le) corresponde al valor de las inversiones en equipos de cargue, descargue y manejo que realicen las sociedades que presten servicio público con el fin de mejorar la eficiencia de las operaciones. La Superintendencia dispondrá, en forma general, el tipo de inversiones que será descontada de la contraprestación, según su importancia en términos de renovación tecnológica.

PARÁGRAFO 3º El costo de vigilancia ambiental (Sa) es aquel en que incurra el Estado para vigilar el cumplimiento de las normas sobre el manejo ambiental de la zona entregada en concesión.

ARTÍCULO 24. La Superintendencia establecerá los parámetros que se utilizarán para el cálculo definitivo de la contraprestación de acuerdo con la anterior metodología.

ARTÍCULO 25. La Superintendencia podrá reducir el monto de la contraprestación para puertos de servicio público localizados en zonas portuarias generales, sin alterar el 20% correspondiente a la parte destinada a los municipios, en consideración de las inversiones que realicen para mejorar la eficiencia en el manejo de la carga.

PARÁGRAFO. La Superintendencia General de Puertos antes de señalar las contraprestaciones específicas expedirá por medio de resolución, previa aprobación del Conpes, los procedimientos para establecer estas reducciones. La disminución total no podrá ser superior al 50% del pago a que tenga derecho la Nación.

ARTÍCULO 26. La Superintendencia General de Puertos expedirá tablas con los datos del valor de la contraprestación, incluyendo la vigilancia ambiental correspondiente a cada zona portuaria habilitada en el Plan de Expansión. La contraprestación que se fije a cualquier concesión se determinará de acuerdo con dichas tablas y las reducciones o variaciones a que haya lugar según se dispone en este Decreto.

## CAPÍTULO V.

### DISPOSICIONES GENERALES.

ARTÍCULO 27. El Plan de Expansión Portuaria regirá al menos por dos años contados a partir de la publicación del presente Decreto y hasta que el Conpes apruebe el próximo Plan de Expansión.

ARTÍCULO 28. El presente Decreto rige a partir de la fecha de su publicación.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Dado en Santa Fe de Bogotá, D. C., a los 13 días del mes de septiembre de 1991.

CESAR GAVIRIA TRUJILLO

EL MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTE,

JUAN FELIPE GAVIRIA GUTIÉRREZ.

EL MINISTRO DE DESARROLLO ECONÓMICO,

ERNESTO SAMPER PIZANO.

EL MINISTRO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO,

RUDOLF HOMMES RODRÍGUEZ.

EL DIRECTOR DEL DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN,

ARMANDO MONTENEGRO TRUJILLO.

NOTA: Publicado en el Diario Oficial. N. 40045. 19 de septiembre de 1991.

---

*Fecha y hora de creación: 2025-12-05 05:46:39*