UNIVERSIDAD DE ESPECIALIDADES ESPÍRITU SANTO

ESCUELA DE POSTGRADO EN DERECHO

TÍTULO:

Implementación y operación de escáneres en puertos delegados en Ecuador y su incidencia en la ejecución de los contratos de Asociación Público-Privada (APP)

Trabajo de titulación que se presenta como requisito previo a optar el grado de Magister en Derecho Marítimo, Puertos y Aduanas

Autores:

Ana María SOTOMAYOR TAPIA

Lizeth Carolina SÁNCHEZ BAZANTES

Samborondón, 01 de agosto de 2023

Implementación y operación de escáneres en puertos delegados en Ecuador y su incidencia en la ejecución de los contratos de Asociación Público-Privada (APP)

Implementation and operation of scanners in delegated ports in Ecuador and their impact on the execution of Public-Private Partnership (PPP) contracts

Ana María SOTOMAYOR TAPIA[1]
Lizeth Carolina SANCHEZ BAZANTES[2]

Resumen

Este trabajo busca analizar la implementación y operación de escáneres en puertos delegados a la inversión extranjera y cómo incide en la ejecución de los contratos de Asociación Público-Privada (APP), para tal efecto, se realizó la revisión de las cláusulas de dichos contratos, normativa jurídica aplicable, comparaciones entre los puertos delegados del país, así como también entrevistas a expertos, para conocer las obligaciones contractuales del delegado y del Estado. Algunos contratos tales como el suscrito por Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar (Appb) y Yilport Terminal Operations (Yilportecu) S.A, no tenían previsto una inversión en las estimaciones y/o condiciones técnicas y de cantidad exigidas por el gobierno. Otros puertos delegados están operando escáneres, tales como DP World Posorja S.A. y Terminal Portuaria de Manta TPM S.A; y, aquellos que aún están en proceso como Yilportecu, expresaron su preocupación sobre la operación de estos escáneres para que no sea el gestor delegado quien opere tales equipos, esto a pesar de que es una atribución indelegable del Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE). Por otra parte, se verificó que en casos como Contecom Guayaquil S.A., se realizó adenda al contrato y en Andipuerto Guayaquil S.A., está en proceso de renegociación. Se concluye que la implementación de esta tecnología no intrusiva es necesaria, sin embargo, los mecanismos utilizados vulneran los derechos contractuales de algunas APPs, esto en virtud de la exigencia de una inversión no contemplada; y, por la prestación de un servicio que no puede ser atribuible al gestor delegado.

Palabras claves: Asociación Público-Privada; Estabilidad Jurídica; Escáneres en puerto.

Abstract

This paper seeks to analyze the implementation and operation of scanners in ports delegated to foreign investment and how it affects the execution of Public-Private Partnership (PPP) contracts. To this end, a review of the clauses of such contracts, applicable legal regulations, comparisons between the delegated ports in the country, as well as interviews with experts, were carried out in order to learn about the contractual obligations of the delegate and the State. Some contracts, such as the one signed by Autoridad Portuaria de Puerto Bolivar (Appb) and Yilport Terminal Operations (Yilportecu) S.A., did not provide for investment in the estimates and/or technical and quantity conditions required by the Government. Other delegated ports are operating scanners, such as DP World Posorja S.A. and Terminal Portuaria de Manta TPM S.A (TPM); and those that are still in process, such as Yilportecu, expressed their concern about the operation of these scanners so that it is not the delegated manager who operates such equipment, despite the fact that this is a non-delegable attribution of the National Customs Service of Ecuador (SENAE). In addition, it was verified that in cases such as Contecom Guayaquil S.A., an addendum to the contract was made and in Andipuerto Guayaquil S.A., a renegotiation process is underway. It is concluded that the implementation of this non-intrusive technology is necessary, however, the mechanisms used violate the contractual rights of some PPPs, due to the requirement of an investment not contemplated; and, for the provision of a service that cannot be attributed to the delegated manager.

Keywords: Public-Private Partnership; Legal Stability; Port scanners.

[1] Abogada de la República del Ecuador. Universidad de Especialidades Espíritu Santo. asotomayort@uees.edu.ec
[2] Abogada de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador, Magister en Relaciones Internacionales. Universidad de Guayaquil. lizeth.sanchez@uees.edu.ec

Introducción

Antecedentes

El Banco Mundial indica que las Asociaciones Público-Privadas son importantes por cuanto crean diversificación en la economía ya que hace al país más competitivo, e impulsa los negocios y la industria asociada mediante el desarrollo de la infraestructura. Para que tales Asociaciones Público-Privadas prosperen, es vital la seguridad jurídica del contrato que suscriben (Berrone, et al, 2018).

En un artículo de investigación sobre equipos de inspección no intrusiva en los puertos de Colombia, se resaltó la importancia de la protección del transporte marítimo internacional, así como también la protección de los ejes de transferencia de comercio exterior como son las terminales portuarias, parte de las medidas de seguridad, consiste en que la inspección de la carga debe ser realizada por autoridades gubernamentales (Cuchigay, 2019).

En Ecuador, la Terminal Portuaria de Puerto Bolívar, Terminal Portuaria de Manta, Terminal Portuaria de Guayaquil Simón Bolívar, Terminal Portuaria de Aguas Profundas de Posorja y Terminal Granelero y Multipropósito de Guayaquil se encuentran delegados a la inversión extranjera en virtud de Contratos de Asociación Público-Privadas (Contratos APPs) suscritos con el estado ecuatoriano.

Respecto a la estabilidad jurídica aplicable a las Asociaciones Público-Privadas, la Ley de Incentivos para Asociaciones Público-Privadas y la Inversión Extranjera indica que esta se extiende a los aspectos regulatorios y específicos; y, que será en los contratos donde se incluyan los mecanismos para salvaguardar tal estabilidad. Al respecto, de la revisión contractual, se evidenciaron los mecanismos de restablecimiento del equilibrio económico-financiero y la terminación anticipada exigida por el gestor delegado. Entre las causales para activar cualquiera de dichos mecanismos, consta cualquier cambio de Ley o Acto de Autoridad que afecte negativamente al proyecto.

El Gobierno Nacional, en el Marco de Normas Safe de la Organización Mundial de Aduana, planteó la obligatoriedad de que los depósitos aduaneros deben contar con Equipos No Intrusivos (escáneres), por lo que con fecha 19 de octubre de 2021 emitió el Decreto No. 227 para que, en puertos, aeropuertos y pasos fronterizos, se implemente esta tecnología. Para el cumplimiento de tal disposición, atribuyó facultades al Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (Lasso, 2021).

En la actualidad, DP World Posorja S.A. tiene implementado escáneres y se encuentra cobrando por la prestación de dicho servicio (DP World Posorja S.A., 2022). Por otro lado,

el 01 de febrero de 2023, el Terminal Portuario de Manta TPM S.A. Se unió a la prestación e inicio de cobro de la tarifa por el servicio de uso de escáneres (González, 2023). Las compañías Yilport Terminal Operations (Yilportecu) S.A., Andipuerto Guayaquil S.A. y Contecon Guayaquil S.A. se encuentran en implementación.

Problema

Mediante Decreto No. 227 del 19 de octubre de 2021, se creó la obligación de implementación de escáneres en puertos, aeropuertos y pasos fronterizos. Enfocándonos en los puertos delegados, la imposición del estado ecuatoriano podría estar vulnerando los derechos contractuales de los inversionistas extranjeros.

El Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador, de conformidad al decreto antes mencionado, se convirtió en el ejecutor de este, por lo que procedió a emitir la Resolución Nro. SENAE-SENAE-2022-0027-RE, de fecha 07 de marzo de 2022, en donde notificó a entre otros, los puertos públicos delegados, la obligación que tienen de implementar escáneres (Ríos, 2022), omitiendo que, en algunos casos, no se tenía contemplada tal inversión y mucho menos su operatividad.

Importancia y justificación

Este trabajo es importante porque se realizará un análisis de los Contratos de APPs, en los cuales el estado y el inversionista extranjero asumen compromisos uno frente al otro, por lo que, no respetar un compromiso podría significar el rompimiento del equilibrio económico financiero; o, la terminación del contrato.

El presente trabajo es de beneficio para los inversionistas extranjeros quienes mediante Contratos de APPs se vuelven en gestores delegados, porque son ellos los que podrían aplicar los límites contractuales y determinar sus responsabilidades frente a las decisiones gubernamentales; de igual forma también se consideran beneficiarios a las entidades del estado, tales como: Autoridades Portuarias, SENAE, Policía Antinarcóticos, debido a que, son quienes representan y ejecutan estas decisiones.

Objetivo general

Analizar la implementación y operación de escáneres en puertos delegados y cómo incide en la ejecución de los contratos de Asociación Público-Privada, a través de la revisión de cláusulas de dichos contratos, normativa jurídica aplicable y entrevistas a expertos, con la finalidad de conocer las dificultades de implementación existentes en referencia a las obligaciones contractuales del delegado y del estado.

Revisión de literatura

Marco teórico

Este trabajo de investigación se respalda en la profundización de la *teoría de contratos* que aborda el problema fundamental de la cooperación económica: dos o más partes pueden generar conjuntamente excedentes por encima de lo que cada una puede generar de forma independiente. Esta teoría, además, tiene como objetivo ayudar a abordar los desafíos que enfrenta la industria portuaria relacionados con los contratos de participación del público y el privado; y la integración vertical de los actores clave, así como la gobernanza que surge de entidades para lidiar con algunos aspectos conflictivos (Sánchez y Chauvet, 2020).

Por otra parte, Nalvarte (2017) analiza la *teoría de los contratos de asociación*, que busca explicar la naturaleza y exigibilidad de los contratos entre individuos que se unen para formar una asociación. La teoría se basa en la idea de que un contrato de asociación es un tipo especial de contrato que se rige por su propio conjunto de reglas.

Marco conceptual

Asociación Público-Privada y la importancia en la estabilidad jurídica.

Las APPs son importantes por cuanto proporcionan financiamiento privado en el desarrollo de infraestructura productiva y social con el propósito de ofrecer una mejora significativa en la calidad de los servicios relacionados, y/o extenderlos hacia zonas con coberturas deficientes (Polak, et al, 2019).

Para el correcto funcionamiento de las APPs, es importante la estabilidad jurídica. Al respecto Arana en el 2020 expuso que un cambio normativo puede poner en general, en peligro a los Contratos de Asociaciones Público-Privadas. Simone et al, en el 2021 habla también sobre estabilidad jurídica, destacando la necesidad de contar con un marco institucional, regulatorio y normativo que brinde confianza a los inversionistas.

Por lo anterior, no es raro que instituciones financieras como el Grupo Banco Mundial (GBM) y otros bancos multilaterales de desarrollo (BMD), hayan implementado una serie de medidas para facilitar los cambios en el sistema legislativo de diversos países (Stiftung, 2018).

Reequilibrio económico financiero

La posibilidad del reequilibrio reduciría los riesgos a los que se somete el contratista cuando presenta la propuesta en el momento de la licitación, pues él sabría que, en caso de que haya una alteración sustancial en la relación contractual, no sería perjudicado (Reyes, y otros, 2021).

Escáneres portuarios

La implementación de los escáneres, particularmente en los puertos marítimos del país, permitiría la inspección no intrusiva de la totalidad de la carga que sale e ingresa, con el objetivo de luchar contra el narcotráfico, el contrabando de mercancías ilícitas y otros delitos vinculados al crimen organizado (Troya, 2023).

Operación de los escáneres

El Reglamento al Título de la Facilitación Aduanera para el Comercio del Libro V del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones en su Art. 54.1, establece que la operación de estos equipos estará a cargo del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador y será indelegable, sin embargo, según indican las autoridades policiales, no hay certezas de parte del organismo de control ni se conoce quiénes operarán y controlarán (Serrano, 2023). Felipe Ochoa, Subdirector General de Operaciones, expresó que esto es un tema nuevo que parecía no ser complejo pero que en el desarrollo van saltando algunas cosas que a priori no fueron consideradas (Menéndez, 2022).

Marco legal

El presente trabajo se respalda en la Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público-Privada y la Inversión Extranjera, que entró en vigor en el año 2015, la cual en su artículo 8 define a la asociación público-privada como: "(...) modalidad de gestión delegada por la que el Gobierno Central o los Gobiernos Autónomos Descentralizados encomiendan al gestor privado, la ejecución de un proyecto público específico y su financiamiento total o parcial (...)" (p. 6).

De igual forma el artículo 15 del mismo cuerpo legal, nos habla de la Estabilidad Jurídica del Contrato de Gestión Delegada: "La estabilidad jurídica que se garantiza en esta Ley se extiende a los aspectos regulatorios sectoriales y específicos que hayan sido declarados como esenciales en los correspondientes contratos de gestión delegada (…)" (p. 8)

El Reglamento para Asociaciones Público-Privadas, que entró en vigencia en el año 2023, en su artículo 132 detalla el Régimen económico aplicable a la terminación del Contrato APP: "Los mecanismos de compensación por terminación anticipada del contrato y los plazos para efectuar los pagos que correspondan a dicha compensación estarán regulados en el Contrato APP (…)" (p. 41).

Por otra parte, el Reglamento al Título de la Facilitación Aduanera para el Comercio del Libro V del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, con su última reforma realizada en el año 2022, en su artículo 54.1 "(...) La operación de estos equipos estará a cargo del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador y será indelegable (…)" (p. 26).

Por su parte, la Resolución SENAE-SENAE-2022-0027-RE determina en su Artículo 1 lo siguiente: “Los depósitos temporales, puertos, aeropuertos y pasos fronterizos, que deben implementar los equipos de inspección no intrusiva (EINI) son los determinados en el Anexo de la presente Resolución”. (p. 3)

Metodología

Método de investigación

Se utilizó el método inductivo junto con la metodología comparativa, para determinar cuáles son los procedimientos que se llevan a cabo en todos los puertos delegados con la implementación obligatoria de escáneres, también se realizó una revisión documental mediante el análisis del Decreto Ejecutivo No. 227 del 19 de octubre de 2021 y la Resolución No. SENAE-2022-0027-RE, de fecha 07 de marzo de 2022. Finalmente, se realizó entrevistas a las partes involucradas tales como funcionarios de las Autoridades Portuarias, así como a los delegatarios y una funcionaria del SENAE. Con todo lo mencionado se pudo determinar la vulneración de algunos contratos de gestión delegada y la inaplicabilidad de que sean los delegatarios quienes operen los escáneres.

Enfoque

El enfoque de esta investigación fue cualitativo, por cuanto se buscó fortalecer las negociaciones que ha venido desarrollando el estado a través de sus Autoridades Portuarias, con los inversionistas extranjeros, con quienes suscribieron contratos de Asociación Público-Privada; con la finalidad de plantear la adquisición e implementación de escáneres en los diferentes puertos, como una obligación contractual por parte del delegatario y no una imposición gubernamental que podría ocasionar malestar a futuro por aspectos económicos u operacionales.

Variables:

La variable dependiente: La ejecución de contratos de Asociación Público-Privada (APP).

La variable independiente: La implementación y operación de escáneres en los puertos delegados en el Ecuador.

Análisis

Primer Argumento: Se exige una inversión no contemplada dentro de los Contratos de Asociación Púbico-Privada mediante los cuales se opera y administra un puerto público.

Del Contrato de Gestión Delegada para el Diseño, Financiamiento, Equipamiento, Ejecución de Obras Adicionales, Operación y Mantenimiento de la Terminal Portuaria de Puerto Bolívar, suscrito bajo la modalidad de Asociación Público-Privada el 08 de agosto de

2016 entre Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar (Appb) y Yilport Terminal Operations (Yilportecu) S.A, se observó que en ninguna de las fases se contempló invertir en implementar escáneres conforme los tiempos y exigencias del gobierno actual.

En entrevista al señor Rafael Bernardo Sapiña García, actual presidente ejecutivo de Yilportecu, quien adicionalmente ocupa el cargo de Oficial de Desarrollo de Proyectos en Yilport Holding; y, fue el responsable en desarrollar y presentar la oferta del proyecto, este indicó que la inversión de implementación de escáneres actualmente exigida, no fue comprometida dentro del contrato que se suscribió con el estado ecuatoriano.

Del Contrato de Gestión Delegada para el Diseño y Planificación, Financiación, Equipamiento y Construcción de Obras Adicionales, Operación y Mantenimiento de la Terminal Portuaria de Manta, suscrito el 16 de diciembre de 2016 bajo la modalidad de Asociación Público-Privada, entre Autoridad Portuaria de Manta (APM) y Terminal Portuaria de Manta TPM S.A (TPM), se denotó que ninguna de las fases contractualmente comprometidas, incluye la inversión de escáneres conforme exigencias del gobierno ecuatoriano.

El gerente general de TPM, a quien se le preguntó sobre si el contrato suscrito con el estado ecuatoriano consideró invertir en escáneres conforme los tiempos y demás exigencias del actual gobierno, contestó con un no. Sin embargo, aclaró que tal contrato les permite integrar inversiones adicionales por lo que no vieron necesario realizar cambio.

En cuanto a los puertos operados por DP World Posorja S.A y Contecon Guayaquil S.A, el primero siempre tuvo comprometida la inversión en escáneres (DP World Posorja, 2022); y el segundo la incorporó con el Adendum Modificatorio mediante el cual aumenta su inversión (Aviles, 2022).

Sobre la obligatoriedad de implementación de escáneres, María José Castelblanco, Asesora de la Dirección Nacional del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE) manifestó que, dentro del ámbito de sus atribuciones, la institución tiene la potestad para cancelar las autorizaciones de depósitos aduaneros, a los puertos que no cumplan con la implementación de los escáneres según las características exigidas.

Segundo Argumento: Puertos delegados están prestando un servicio que no contemplaban prestar y para el cual no tienen atribuciones.

Los puertos delegados no tienen atribuciones para operar los escáneres, tal como lo establece el Art. 54.1 del Reglamento al Título de la Facilitación Aduanera para el Comercio del Libro V del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones "*La operación de estos equipos, estará a cargo del SENAE y será indelegable (...)".*

Al respecto, el gerente general de TPM indicó que vienen operando los escáneres desde noviembre de 2022, operación que la realiza su personal. Por otra parte, el presidente ejecutivo de Yilportecu, expresó que, en virtud de la forzosa aplicación del servicio, todo apunta a que se solicitará al operador portuario, que realice la operación.

Las autoridades policiales, a más de un año desde la emisión del Decreto 227 de octubre de 2021, consideran que aún no hay certezas de parte del organismo de control ni se conoce quiénes operarán y controlarán los escáneres (Serrano, 2023). María Angélica Correa, actual directora de Gestión de Control de Concesionarias en Autoridad Portuaria del Puerto de Guayaquil, expresó que los puertos bajo su jurisdicción, tales como Contecon Guayaquil S.A y Andipuerto Guayaquil S.A, serán quienes operen los escáneres hasta que las autoridades se capaciten. Aida García, actual administradora del Contrato de APP que suscribió Yilportecu y APPB; y ex gerente general encargada, también indicó que se espera que Yilportecu opere los escáneres.

La Asesora de la Dirección Nacional de SENAE, expresó que tanto Aduana como Policía Antinarcóticos están en la capacidad de leer imágenes, sin embargo, aún deben capacitarse para interpretarlas en asuntos de narcotráfico pues esto requiere una preparación más especializada, pero que cuando todo esté implementado las autoridades van a recibir y procesar imágenes en simultáneo y que esta implementación, no sólo ayudará a las autoridades para controles, sino que además, dará como resultado mayor eficiencia en el despacho de carga.

Tercer Argumento: La estabilidad jurídica, dentro de los Contratos de Asociación Público-Privada.

En precautelar la estabilidad jurídica, los contratos de Asociación Público-Privadas suscritos por las compañías privadas que operan puertos públicos, contemplan como mecanismos, el equilibrio económico-financiero; y, la terminación anticipada por parte del gestor delegado. Entre las causales de activación de dichos mecanismos, consta cualquier cambio de Ley o Acto de Autoridad que infiera en la ejecución de sus obligaciones conforme las consignadas en los contratos que suscribieron.

Cuarto Argumento: Consideraciones para la determinación de la obligatoriedad de implementación y operación de escáneres en puertos delegados.

La presidencia de la República del Ecuador emitió el decreto No. 227 de fecha 19 de octubre de 2021, mediante el cual creó la obligación de implementación de escáneres en puertos, aeropuertos y pasos fronterizos. La motivación para esto es la lucha contra el narcotráfico, haciendo referencia a los acuerdos adscritos con la Organización Mundial de

Aduanas, omitiendo en todo momento, considerar la existencia de los contratos de Asociación Público-Privada a los cuales se sujetan la mayoría de los puertos públicos a los que se exige la implementación de escáneres.

Conclusiones

Se concluye que, si bien es cierto, estas medidas gubernamentales responden a los esfuerzos para combatir el contrabando y el tráfico de drogas, existe vulneración a los derechos contractuales de los delegatarios. Aunque todos los puertos delegados, sin excepción, están en proceso de implementar estos escáneres, se evidenció que efectivamente existen proyectos de APPs que no contemplaban realizar una inversión en escáneres conforme los tiempos y exigencias técnicas impuestas por el gobierno. También se demostró que, en la actualidad algunos puertos delegados se encuentran operando los escáneres a pesar de que sería indelegable por parte de la autoridad aduanera.

Por lo anterior, se propone que el estado ecuatoriano solicite a los delegatarios presentar los escáneres como parte de las denominadas inversiones adicionales, esto transferiría el costo y riesgo del servicio al inversionista, evitando así futuras demandas por situaciones posibles tales como la falta de recuperación de la inversión.

También se propone que, a más del Convenio de Colaboración Mutua entre la Policía Nacional y el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador para la operación de los escáneres, se integre a este, a los puertos que están o estarán operando tales equipos, determinando que ellos realizarán la operatividad por un tiempo que se denominará de transición. Se deberá por supuesto crear un plan que garantice al delegatario, las seguridades necesarias. Con esta propuesta se busca atenuar la responsabilidad que pueda recaer en el estado al permitir y exigir a delegatarios, el manejo de un servicio de alta peligrosidad sin contar con las atribuciones para ello.

Entre las limitaciones que encontramos al momento de desarrollar la investigación, fue que varios funcionarios de diferentes instituciones involucradas no desearon ser entrevistados por los posibles conflictos políticos que su versión pueda generar, sin embargo, cuando aclaramos que las entrevistas eran únicamente para efectos académicos, algunos accedieron y esa limitación fue superada.

Se espera que este artículo pueda servir de referencia para crear futuras líneas de investigación, tales como: La efectividad de estos escáneres en los puertos marítimos para mitigar el contrabando y tráfico de drogas. Así como también, la influencia en el comercio exterior que tiene la implementación de escáneres en la eficiencia del despacho de carga.

Referencias bibliográficas

Arana, M. M. (24 de junio de 2020). *en su El Riesgo de Diseño y Riesgo Normativo en los Contratos de Concesión de Infraestructura Via.* Recuperado el 22 de julio de 2023, de https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/derechoadministrativo/article/view/22863/21952

Asamblea Nacional. (2015). *Ley de Incentivos para Asociaciones Público Privada y la Inversión Extranjera.* Recuperado de https://total.finder.lexis.com.ec/Webtools/LexisFinder/DocumentVisualizer/FullDocumentVisualizerPDF.aspx?id=MERCANTI-LEY_ORGANICA_DE_INCENTIVOS_PARA_ASOCIACIONES_PUBLICO_PRIVADAS

Asamblea Nacional. (2023). *Reglamento para Asociaciones Público Privadas.* Recuperado de https://loyal.finder.lexis.com.ec/Webtools/LexisFinder/DocumentVisualizer/FullDocumentVisualizerPDF.aspx?id=MERCANTI-REGLAMENTO_PARA_ASOCIACIONES_PUBLICO_PRIVADAS

Asamblea Nacional. (2011). *Reglamento al Título de Facilitación Aduanera para el Comercio, del Libro V del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones.* Recuperado de https://total.finder.lexis.com.ec/Webtools/LexisFinder/DocumentVisualizer/DocumentVisualizer.aspx?id=MERCANTI-REGLAMENTO_AL_TITULO_FACILITACION_ADUANERA_DEL_CODIGO_DE_PRODUCCION&query=Reglamento%20al%20T%C3%ADtulo%20de%20la%20Facilitaci%C3%B3n%20Aduanera#I_DXDataRow2

Autoridad Portuaria de Guayaquil y DP World Posorja S.A (2016). *Contrato de Gestión Delegada: Asociación Público Privada para el Desarrollo, Construcción, Mantenimiento de Instalaciones; El Dragado, Construcción y Mantenimiento de un Canal de Navegación de Acceso hasta Posorja*. Recuperado de https://periodismodeinvestigacion.com/wp-content/uploads/2019/03/CONTRATO-DPW-APG-I.pdf

Autoridad Portuaria de Manta y Terminal Portuario TPM S.A. (2016). *Contrato de Gestión Delegada para el Diseño, Planificación, Financiamiento, Equipamiento y Construcción de Obras Adicionales, Operación y Mantenimiento de la Terminal Portuaria de Manta.* Recuperado de https://drive.google.com/drive/folders/0B2iW8Rj6OY3qNlY0c1VzWkh3aGM?resourcekey=0-owFcD81drG8ZA8kAmP1h2w

Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar y Yilport Terminal Operations (Yilportecu) S.A) (2016). *Contrato de Gestión Delegada para el Diseño, Financiamiento, Equipamiento, Ejecución de Obras Adicionales, Operación y Mantenimiento de la Terminal Portuaria de Puerto Bolívar.* Obtenido de https://www.puertobolivar.gob.ec/wpcontent/uploads/2019/04/Contrato_Concesion.PDF

Autoridad Portuaria de Guayaquil y Andipuerto Guayaquil S.A (1999). *Contrato de Concesión de Ocupación y uso de Bienes Públicos para la Prestación de Servicios Portuarios con Inversión en Nuevas Infraestructuras y Equipamiento del Terminal Granelero y Multipropósito*. Recuperado de http://www.puertodeguayaquil.gob.ec/wp-content/uploads/2019/06/1.-CONTRATO-ANDIPUERTO-1999.pdf

Autoridad Portuaria de Guayaquil y Andipuerto Guayaquil S.A (2005). *Contrato Modificatorio para Reestablecer el Equilibrio de la Ecuación Económica-Financiera de la Concesión de Ocupación y uso de Bienes Públicos del Dominio Púbico para la Prestación de Servicios Portuarios con Inversión en Nuevas Infraestructuras y Equipamiento del Terminal Granelero y Multipropósito*. Recuperado de http://www.puertodeguayaquil.gob.ec/wp-content/uploads/2019/06/2.-CONTRATO-MODIFICATORIO-ANDIPUERTO-2005.pdf

Autoridad Portuaria de Guayaquil y Contecon Guayaquil S.A (2007). *Contrato de Concesión de Servicio Público en las Terminales de Contenedores Multipropósitos del Puerto de Guayaquil (TCM).* Obtenido de http://www.puertodeguayaquil.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2023/05/CONTRATO-DE-CONCESI%C3%93N-2007.pdf

Autoridad Portuaria de Guayaquil y Contecon Guayaquil S.A (2011). *Adendum Modificatorio al Convenio Reformatorio y de Adición al Contrato de Concesión de Servicios en las Terminales de Contenedores Multipropósitos del Puerto de Guayaquil (TCM).* Obtenido de http://www.puertodeguayaquil.gob.ec/wp-content/uploads/2019/06/2.-CONTRATO-MODIFICATORIO-CONTECON-2011.pdf

Autoridad Portuaria de Guayaquil y Contecon Guayaquil S.A (2014). *Adendum Modificatorio al Contrato de Concesión de Servicio Público en las Terminales de Contenedores y Multipropósito del Puerto de Guayaquil (TCM).* Obtenido de http://www.puertodeguayaquil.gob.ec/wp-content/uploads/2019/06/3.-CONTRATO-MODIFICATORIO-CONTECON-2014.pdf

Autoridad Portuaria de Guayaquil y Contecon Guayaquil S.A (2017). *Adendum Modificatorio al Contrato de Concesión de Servicio Público en las Terminales de Contenedores y Multipropósito del Puerto de Guayaquil (TCM).* Obtenido de http://www.puertodeguayaquil.gob.ec/wp-content/uploads/2019/06/4.-CONTRATO-MODIFICATORIO-CONTECON-2017.pdf

Autoridad Portuaria de Guayaquil y Contecon Guayaquil S.A (2019). *Adendum al Contrato de Concesión de Servicio Público en las Terminales de Contenedores y Multipropósito del Puerto de Guayaquil (TCM).* Obtenido de http://www.puertodeguayaquil.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2023/05/CUARTA-ADENDA-03-12-2019.pdf

Autoridad Portuaria de Guayaquil y Contecon Guayaquil S.A (2021). *Reforma al Contrato de Concesión de Servicio Público en las Terminales de Contenedores y Multipropósito del Puerto de Guayaquil (TCM).* Obtenido de http://www.puertodeguayaquil.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2023/05/QUINTA-ADENDA-26-01-2021.pdf

Aviles, A. P. (2022). *Contecon Guayaquil* . Obtenido de https://www.cgsa.com.ec/firma-de-adenda-de-inversion-2/#:~:text=Esta%20nueva%20inversi%C3%B3n%20forma%20parte,impulsar%20el%20desarrollo%20del%20pa%C3%ADs

Banco Mundial . (2021). *Objetivos del Gobierno: Beneficios y Riesgos de las Asociaciones Público Privadas.* Obtenido de https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/es/objetivos-del-gobierno-beneficios-y-riesgos-de-las-asociaciones-publico-privadas#:~:text=Crea%20diversificaci%C3%B3n%20en%20la%20econom%C3%ADa,servicios%20de%20apoyo%2C%20etc.)

Berrone, P., Fageda, X., Llumà, C., Ricart, J., Rodríguez, M., Salvador, J., & Trillas, F. (2018). *Asociación Público-Privada en América Latina. Guía para Gobiernos Regionales y Locales.* Guayaquil: Corporación Andina de Fomento.

DP World Posorja S.A. (2022). *Servicio de Uso de Escáneres de Contenedores*. Obtenido de https://www.dpworldposorja.com.ec/download/12-de-agosto-2022-servicio-de-uso-de-escaneres-de-contenedores/

Cuchigay, K. (2019). *La implementación de los equipos de inspección no intrusiva en los puertos de Colombia, una medida para incrementar la seguridad y protección marítim*a. Obtenido de https://repository.unilibre.edu.co/bitstream/handle/10901/19362/12.02.2019%20ARTICULO%20ULIBRE%20pdf.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Gastaldi, J. M. (1974). *El contrato de concesión privada.* Buenos Aires: Astrea.

González, P. (2023). *PRIMICIAS*. Obtenido de https://www.primicias.ec/noticias/economia/puerto-manta-pago-escaneres-seguridad/

Lara, A. M. (2020). *Riesgo Operacional Versus Equilibrio Financieor Una Contradicción Real o Teórica.* Obtenido de https://www.asambleamadrid.es/documents/20126/64823/R.40._Maria_Artiles_Manrique_de_Lara.pdf/5cb3d28e-0548-486e-2108-5141581ad65c

Lasso, G. (2021). *Presidencia de la República del Ecuador* . Obtenido de https://minka.presidencia.gob.ec/portal/usuarios_externos.jsf

Menendez, T. (2022). *Solo dos de diez puertos tienen escáneres en sus instalaciones*. Obtenido de https://www.primicias.ec/noticias/economia/puertos-maritimos-escaneres-noviembre/

Ministerio de Economía y Finanzas del Ecuador. (2023). *Cuantificación de Riesgos Fiscales Asociaciones Público Privadas.* Obtenido de https://www.zonalegal.net/uploads/documento/CUANTIFICACION%20DE%20RIESGOS%20FISCALES%20ASOCIACIONES%20PUBLICO%20PRIVADAS.pdf

Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (2023). *Public Private-Partner-Ship*. Obtenido de https://www.obraspublicas.gob.ec/asociacion-publico-privada-2013-2017-eng/

Moguillansky, R. D. (2009). *Alianzas público-privadas para una nueva visión estratégica del desarrollo* . Obtenido de https://www.oas.org/es/sap/docs/dgpe/alianzas_pub_privadas_s.pdf

Nalvarte, P. (2017). *Conceptos y Alcances Básicos de las Asociaciones Público-Privadas.* Obtenido de https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/derechoysociedad/article/view/19898

Serrano, D. (2023). *La Instalación de Escáneres en Puertos Sigue Sin Concretarse*. Obtenido de https://www.expreso.ec/actualidad/economia/instalacion-escaneres-puertos-sigue-concretarse-161495.html#:~:text=Se%20acerca%20junio%20de%202023,del%20pa%C3%ADs%2C%20no%20se%20concreta.&text=Una%20fecha%20prevista%20para%20que,Antinarc%C3%B3ticos%20de%20la%

Simón, C., Castillo, P., Carbonell, S., Menezes, R., Carrión, R., Zapata, G., Montalbán, J. Ortiz, R., Salinas F., Cobo, F., Collazo, S., & Miranda, C. (2021). *Banco Interamericano de Desarollo.* Obtenido de https://fiic.lat/wp-content/uploads/2023/06/Financiamiento-de-Asociaciones-Publico-Privadas-bidinvest-2021.pdf

Oleas, D. (2017). *Alianzas Público-Privadas y Desarrollo Territorial* . Obtenido de https://biblio.flacsoandes.edu.ec/libros/digital/57078.pdf

Organización Mundial de Aduanas. (2009). *Directrices Relativas a la Adquisición y Puerta en Funcionamiento de Equipo de Exploración Captación de Imagen*. Obtenido de https://www.wcoomd.org/fr/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/~/media/DA4C6BA0C9CA4B7D9E320942F2F49215.ashx

Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (2022). *Determinación de los Depósitos Temporales, Puertos y Aeropuertos y Pasos Fronterizos que Deben Implementar los Equipos de Inspección No Intrusiva (EINI).* Obtenido de https://www.aduana.gob.ec/gacnorm/data/2022/03/07/14/SENAE-SENAE-2022-0027-RE.pdf

Stiftung, H. B. (2018). *Historia Repetida: Como fracasan las asociaciones público-privadas*. Obtenido de https://cl.boell.org/es/2018/10/19/historia-repetida-como-fracasan-las-asociaciones-publico-privadas

Tarcila Reis, R. A. (2021). *Impresiones en Materia de Indemnizaciones en los Contratos de Concesiones y Asociaciones Público-Privadas en Brasil.* Obtenido de https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3749350

Troya, E. J. (2023). *Medios de Control Electrónico para Detectar Sustancias Sujetas a Fiscalización en Terminales Portuarias del Ecuador* . Obtenido de https://dspace.uniandes.edu.ec/bitstream/123456789/15756/1/UA-MSC-EAC-013-2023.pdf

Apéndices

Apéndice I: Fases de Inversión Yilportecu

REQUERIMIENTOS TÉCNICOS
PLAN DE IMPLEMENTACIÓN DE LAS ETAPAS

YILPORT HOLDING N.V.

PLAN DE IMPLEMENTACIÓN DE LAS ETAPAS (FASES).

La Presente Oferta considera 5 Fases para el desarrollo máximo del Proyecto, que se resumen en el siguiente cuadro, y que se repite con lo incluido en las diapositivas expuestas en el epígrafe LayOut del Puerto.

Puerto Bolivar / Sumario de Inversiones : **$750 M**

Puerto Bolivar

Fase	Capacidad y Disparador	Inversión	Equipamiento	Calado y Longitud de Muelle
Fase 1	Cap: 600.000 TEUS Disp: 500.000 TEUS	Equipamiento.: $90 M Infraestructura: $140 M	+ 2 MHC + 4 STS + 12 RTG + Equip. Apoyo +1 remolcador + Dragado + Reparación + Muelles "3", "4" + Muelle 350 m	Calado: 10 - 14 m Atraque: 650 + 850 m
Fase 2	Cap: 1.000.000 TEUS Disp: 850.000 TEUS	Equipamiento: $40 M Infraestructura: $40 M	+ 2 STS + 6 RTG + Equip.Apoyo + 1 MHC + Dragado	Calado: 10 - 16,5m Atraque: 650 + 850 m
Fase 3	Cap: 1.500.000 TEUS Disp: 1.300.000 TEUS	Equipamiento: $40 M Infraestructura: $40 M	+ 2 STS + 6 RTG + Equip.Apoyo + Otras Infr. + Mantenim.	Calado: 10 - 16,5m Atraque: 650 + 850 m
Fase 4 (50 AÑOS)	Cap: 2.100.000 TEUS Disp: 1.800.000 TEUS	Equipamiento: $70 M Infraestructura: $140 M	+ 3 STS + 10 RTG + Equip.Apoyo + Muelle 415 m + Mant.	Calado: 10 - 16,5m Atraque: 1065 + 850 m
Fase 5 (+10 AÑOS)	Cap: 2.600.000 TEUS	Equipamiento: $75 M Infraestructura: $75 M	+ 3 STS + 16 RTG Eq.Apoyo + Mant.	Calado: 10 - 16,5m Atraque: 1065 + 850 m
TOTAL	Cap: 2.600.000 TEUS	Equipamiento: $915 M Infraestructura: $435 M	14 STS + 3MHC + 50 RTG	Calados: 10 - 16,5m Atraque: 1915 m

Además, en los documentos en formato Excel que se acompañan como parte del PTB (Proyecto Técnico Básico detallan tanto las Inversiones, como los planes de Mantenimiento.

Copia de PERIODOS Y COSTO DE MANTENIMIENTO RSG 1 (4).xls
T2C4C NEW CONSTRUCTION BUDGETS b.xlsx
T2C6A INVESTMENTS b.xlsx

Apéndice II: Transcripción de entrevista en Yilportecu

UNIVERSIDAD DE ESPECIALIDADES ESPÍRITU SANTO
FACULTAD DE POSTGRADO

Estimado, por medio de la presente nos dirigimos respetuosamente a Usted, con la finalidad de realizar una entrevista que nos permitirá avanzar con el desarrollo del trabajo de titulación referente a la Implementación y Operación de Escáneres en Puertos Delegados en Ecuador, que es parte del programa de la Maestría en Derecho Marítimo, Puertos y Aduanas, cohorte I-2022.
26 de julio de 2023.

ENTREVISTADO: RAFAEL BERNARDO SAPIÑA GARCIA

CARGO: CHIEF TERMINAL DEVELOPMENT OFFICER

INSTITUCIÓN: YILPORT HOLDING

PREGUNTAS

1. **¿El Contrato de Gestión Delegada para el Diseño, financiamiento, Equipamiento, Ejecución de Obras Adicionales, Operación y Mantenimiento de la Terminal Portuaria de Puerto Bolivar, contempla la inversión en implementación de escáneres conforme exigencias actuales del gobierno ecuatoriano?** NO
2. **¿A cuánto dinero aproximadamente asciende la inversión de implementar y operar estos escáneres en Yilportecu?** Algo más de 10 millones de USD en adquisición y mantenimiento de los equipos, unos 2 millones en obra civil, infraestructuras, sistemas (los sistemas se deberán realojar una vez terminada la Fase 1, durante la Fase 2), y además los costes Operativos propios de Yilportecu Anuales. Desafortunadamente, parece habrá costes extras para la conexión con instituciones involucradas.
3. **En caso de que su respuesta a la pregunta anterior sea NO, favor indicar si la exigencia de tal implementación de escáneres afecta al desarrollo del proyecto que ejecuta en Asociación Público-Privada con el Estado Ecuatoriano. Indicar en que aspectos del proyecto se ven afectados.** En cuanto a aspectos técnicos como espacios, energía, etc., supone pequeñas inversiones como antes reflejado, además de costes de reingeniería, etc. Respecto de la amortización, Opex, mantenimiento, y dado que no forman parte de los modelos iniciales, deben ser cubiertos por ingresos de la carga que pague por el servicio de "escaneado". La tarifa fijada desde las instituciones públicas no ha sido negociada, y desde luego favorece a las terminales con mayores volúmenes. Yilportecu debe adquirir 2 "escáneres", con una ocupación más baja que otras terminales. Tampoco será fácil, de nuestra experiencia, que se nos permita finalmente cobrar a todos los vehículos con carga, por las presiones infundades de sectores en permanente agravio hostil.

4. **¿De lo que conoce, quién va a operar los escáneres que están en proceso de implementación?** Quiero expresar mi concepto de "operación" como el de la puesta en marcha, mantenimiento y atención a la carga para que pueda ser "escaneada", y como "interpretación y actuación" el del análisis de los datos generados por los sistemas, por otra parte "invisibles" para los "operadores" (por propia voluntad y para asegurar la transparencia y valor), y que se debe convertir en información sólo por parte de las instituciones responsables de posibles actuaciones ante las cargas que deban ser intervenidas por las mismas, y sobre las que sólo estas instituciones tienen potestad de dicha intervención. Según esta conceptualización, y dada la evolución desde las instituciones del proceso de forzosa aplicación del servicio, parece que se va a solicitar a los "operadores portuarios (Yilportecu) ", que sean los "operadores" durante un tiempo sin definir, si bien por otra parte no tenemos clara la conexión con las "instituciones" que asegura puedan hacer su interpretación. Todo esto se basa sólo en discusiones y comentarios, pero sin comunicación escrita concluyente todavía.
5. **¿Cuándo se espera que SENAE o Policía Antinarcóticos asuma la operación de los escáneres?** Lo desconozco.
6. ¿**Luego de la exigencia de implementación de escáneres realizada por el gobierno, cuál es su mayor preocupación?** La seguridad de nuestro personal, de nuestros clientes, de los buques y sus tripulaciones. Como empresa aceptamos la necesidad del servicio, podemos discutir sobre las soluciones económicas, pero debemos exigir la asepsia en el manejo de los datos ya la generación de información, ajena a nuestro servicio de operador portuario
7. **¿Cree usted que la imposición de inversión adicional no contemplada en los Contratos de Asociación Público-Privada, podría ser causal de restablecimiento del equilibrio económico financiero y/o terminación anticipada del contrato?** Siempre y con carácter general. Mi opinión personal es la de que en Ecuador hay una mayor parte de ciudadanos y funcionarios con una percepción negativa del operador y de sus resultados con sus obligaciones, y un casi nulo apoyo (cuanto menos) con los derechos del mismo, lo que dificulta valorar positivamente las APP desde la parte Privada.

La presente entrevista se realiza únicamente para fines académicos, de antemano agradecemos la colaboración.

Atentamente,

Apéndice III Transcripción de Entrevista en TPM

UNIVERSIDAD DE ESPECIALIDADES ESPÍRITU SANTO
FACULTAD DE POSTGRADO

Estimado, por medio de la presente nos dirigimos respetuosamente a Usted, con la finalidad de realizar una entrevista que nos permitirá avanzar con el desarrollo del trabajo de titulación referente a la Implementación y Operación de Escáneres en Puertos Delegados en Ecuador, que es parte del programa de la Maestría en Derecho Marítimo, Puertos y Aduanas, cohorte I-2022.
25 de julio de 2023

ENTREVISTADO: SAMUEL FRANCO CAICEDO

CARGO: GERENTE GENERAL

INSTITUCIÓN: TERMINAL PORTUARIO DE MANTA TPM S.A.

PREGUNTAS

1. ¿Conoce cómo se ha desarrollado hasta la actualidad la implementación y operación de Escáneres en Puertos Delegados en Ecuador?

Conocemos al detalle la implementación de estos equipos. Fuimos el segundo puerto en incorporar los escáners y estamos operando con estos desde noviembre 2022

2. ¿A cuánto dinero aproximadamente asciende la inversión de implementar y operar estos escáneres?

TPM ha invertido más de USD $305.000 en la implementación de equipos de inspección no intrusiva en el Puerto de Manta, esto incluye habilitantes como permisos, obra civil, fiscalización, capacitaciones, entre otros.

3. ¿En el contrato de delegación se había contemplado realizar esta inversión?

El contrato de delegación no contemplaba la adquisición de estos equipos; sin embargo, este si permite la incorporación de inversiones no obligatorias en equipamiento e infraestructura; por lo que, contractualmente hablando, no hubo inconveniente alguno con la inversión en estos equipos

4. ¿Ha existido una modificación al contrato de delegación en virtud de esta implementación de escáneres?

No hubo necesidad por lo expuesto en P#3

5. En caso de que la respuesta a la pregunta 3 y 4 sea NO, ¿considera que esta medida gubernamental podría tener alguna incidencia en la ejecución del contrato?

No hubo incidencia alguna en la ejecución del contrato.

6. ¿Cuáles son los principales beneficios de implementar escáneres en todos los puertos del país?

La finalidad de incorporar estos equipos es la de obtener un mayor control en todo los puertos y fronteras para evitar la salida de sustancias ilícitas y como medida para combatir al narcotráfico.

Personalmente, pienso que la incorporación de estos equipos es de gran ayuda y sirven como una herramienta más para combatir al narcotráfico mas sin embargo; de nada sirve la incorporación de herramientas sofisticadas, si el personal que la manipula u opera no estos equipos no está comprometido con su fin o si son reclutados o amenazados por grupos delictivos

7. De acuerdo a diversas noticias publicadas por medios de comunicación, la Terminal Portuaria de Manta ya implementó estos escáneres ¿Quiénes los operan en la actualidad?

Estamos operando desde noviembre 2022. Estos equipos están siendo operados por personal de TPM

La presente entrevista se realiza únicamente para fines académicos, de antemano agradecemos la colaboración.

Apéndice IV Transcripción de Entrevista en APG

UNIVERSIDAD DE ESPECIALIDADES ESPÍRITU SANTO
FACULTAD DE POSTGRADO

Estimado, por medio de la presente nos dirigimos respetuosamente a Usted, con la finalidad de realizar una entrevista que nos permitirá avanzar con el desarrollo del trabajo de titulación referente a la Implementación y Operación de Escáneres en Puertos Delegados en Ecuador, que es parte del programa de la Maestría en Derecho Marítimo, Puertos y Aduanas, cohorte I-2022.
26 de julio de 2023

ENTREVISTADA: MARÍA ANGÉLICA CORREA ACEBO

CARGO: DIRECTORA DE GESTIÓN DE CONTROL DE CONCESIONARIAS

INSTITUCIÓN: AUTORIDAD PORTUARIA DE GUAYAQUIL

PREGUNTAS

1. **¿Conoce cómo se ha desarrollado hasta la actualidad la implementación y operación de Escáneres en Puertos Delegados en Ecuador?**

Si.

2. **¿A cuánto dinero aproximadamente asciende la inversión de implementar y operar estos escáneres?**

Entre 8 a 12 MM

3. **¿Cuáles son los principales beneficios de implementar escáneres en todos los puertos del país?**

Disminuir ingreso de droga al país y contrabando. Terrorismo y narcotráfico.

4. **¿Qué puertos delegados bajo la jurisdicción de Autoridad Portuaria de Guayaquil cuentan ya con escáneres?**

DPW

5. **¿Favor indicar que puertos delegados bajo la jurisdicción de Autoridad Portuaria de Guayaquil, están en proceso de implementación de escáneres?**

Andipuerto y CGSA

6. **¿De lo que conoce, quien va a operar los escáneres en los puertos que están en proceso de implementación?**

Inicialmente por 6 meses los Puertos

7. **¿Cuándo se espera que SENAE o Policía Antinarcóticos asuma la operación de los escáneres?**

, Después finalizado el periodo de 6 meses lo asumirá policía antinarcóticos.

8. **¿De lo que conoce, cuál sería la razon por la cual SENAE o Policía Antinarcóticos no asuman la operación de los escáneres desde el día 1?.**

Por falta de capacidad operativa y capacitación del personal que pueda atender no solo a puertos sino a aeropuertos.

La presente entrevista se realiza únicamente para fines académicos, de antemano agradecemos la colaboración.

Apéndice V Transcripción de Entrevista en Appb

UNIVERSIDAD DE ESPECIALIDADES ESPÍRITU SANTO
FACULTAD DE POSTGRADO

Estimado, por medio de la presente nos dirigimos respetuosamente a Usted, con la finalidad de realizar una entrevista que nos permitirá avanzar con el desarrollo del trabajo de titulación referente a la Implementación y Operación de Escáneres en Puertos Delegados en Ecuador, que es parte del programa de la Maestría en Derecho Marítimo, Puertos y Aduanas, cohorte I-2022.
29 de julio de 2023

ENTREVISTADA: Aida Raquel García González

CARGO: Administradora del Contrato de Gestión Delegada

INSTITUCIÓN: Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar

PREGUNTAS

1. **¿El Contrato de Gestión Delegada para el Diseño, financiamiento, Equipamiento, Ejecución de Obras Adicionales, Operación y Mantenimiento de la Terminal Portuaria de Puerto Bolivar, contempla la inversión en implementación de escáneres conforme exigencias actuales del gobierno ecuatoriano?**
   No contempla esta inversión

2. **¿A cuánto dinero aproximadamente asciende la inversión de implementar y operar estos escáneres en Yilportecu?**

   Aproximadamente USD 12,000,000.00
3. **En caso de que su respuesta a la pregunta anterior sea NO, favor indicar si la exigencia de tal implementación de escáneres afecta al desarrollo del proyecto que ejecuta en Asociación Público-Privada con el Estado Ecuatoriano. Indicar en que aspectos del proyecto se ven afectados.**

   Por Contrato no afecta el desarrollo del proyecto, sin embargo, si afecta a un Puerto la contaminación de la carga, lo que en un futuro si te traería como consecuencia disminución de carga ya el comprador no tiene confianza en el Puerto de origen.
4. **¿De lo que conoce, quién va a operar los escáneres que están en proceso de implementación?**

   Yilportecu

5. **¿Cuándo se espera que SENAE o Policía Antinarcóticos asuma la operación de los escáneres?**

Debe constar en el procedimiento operativo los roles y obligaciones de las dos Entidades Públicas, considerando sus competencias.

6. **¿Luego de la exigencia de implementación de escáneres realizada por el gobierno, cuál es su mayor preocupación?**

   La operación de los scanners y el procedimiento a seguir con los actores y sus roles

7. **Cree usted que la imposición de inversión adicional no contemplada en los Contratos de Asociación Público-Privada, podría ser causal de restablecimiento del equilibrio económico financiero y/o terminación anticipada del contrato?**

   Es un tema que debería revisarse de manera legal, pero existen varias alternativas para la recuperación de la inversión sin que afecte el equilibrio económico y menos aún la terminación anticipada del contrato.

La presente entrevista se realiza únicamente para fines académicos, de antemano agradecemos la colaboración.

Apéndice VI Transcripción de Entrevista en SENAE

UNIVERSIDAD DE ESPECIALIDADES ESPÍRITU SANTO
FACULTAD DE POSTGRADO

Estimado, por medio de la presente nos dirigimos respetuosamente a Usted, con la finalidad de realizar una entrevista que nos permitirá avanzar con el desarrollo del trabajo de titulación referente a la Implementación y Operación de Escáneres en Puertos Delegados en Ecuador, que es parte del programa de la Maestría en Derecho Marítimo, Puertos y Aduanas, cohorte I-2022.
28 de julio de 2023

ENTREVISTADO: Ab. María José Castelblanco

INSTITUCIÓN: Servicio Nacional de Aduana del Ecuador

CARGO: Asesora de la Dirección General

PREGUNTAS

1. **¿Cómo se ha desarrollado hasta la actualidad la implementación y operación de Escáneres en Puertos delegados en Ecuador?**

R//: Bastante bien, algunos ya tienen sus escáneres implementados y otros están en proceso. El que ha pedido más tiempo es Yilport, bajo el argumento de que la importación se ha retrasado por la guerra de Rusia.

2. **¿Algún puerto ha presentado resistencia a la implementación de escáneres?**

R//: Todos han reclamado, unos más que otros, pero ahora todos están en trabajo y cada uno ha presentado su cronograma para el cumplimiento, se espera que en octubre 2023 esté listo. A excepción de Yilport que terminaría la implementación el próximo año.

3. **¿A cuánto dinero aproximadamente asciende la inversión de implementar y operar estos escáneres?**

R//: Aproximadamente a 3 millones por cada puerto.

4. **¿Los contratos de asociación público-privada con los cuales se delegan algunos puertos públicos, contemplaban dentro de su proyecto, la implementación de escáneres?**

R//: Entiendo que en su mayoría sí. Andipuerto no lo contempla, considerando además que su carga es al granel, sin embargo, se está trabajando para la renovar el contrato de concesión con ellos y en dicha renovación se insertará la obligación de los escáneres, porque es para todos los puertos sin excepción.

5. **¿Sabe si el Estado Ecuatoriano está tomando medidas en cuanto a los puertos delegados, para asegurarse que a futuro no recibirá la exigencia de compensación de los puertos delegados que no contemplaban en su proyecto, la inversión de escáneres?**

R//: Nosotros pedimos la implementación de escáneres en virtud de las atribuciones que tenemos como Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. Todo puerto que maneje contenedores deberá contar con los escáneres exigidos, a quien no cumpla, se le cancela la autorización de depósito aduanero.

6. **¿Cuáles son los principales beneficios de implementar escáneres en todos los puertos del país?**

R//: Considero que hay 2 beneficios fundamentales, el primero es el control de la lucha contra el contrabando y el segundo, la agilidad de los procesos ya que este mecanismo nos permite atender mayor cantidad de contenedores, en menor tiempo y como sabemos, en temas económicos, el tiempo es dinero, lo que beneficiará también al exportador.

7. **¿Cuál es la aceptación de los exportadores, en el pago de estas tarifas?**

R//: Hay buena aceptación hasta el momento, sin embargo, aún no se ve el impacto real de dicho cobro tarifario, por ende, no puede decirse si sentirán o no un impacto. En todo caso lo que SENAE ha aprobado para el cobro de los puertos, es un techo tarifario del 8% del SBU, pudiendo el puerto y el exportador negociar hacia abajo según lo que convenga a las partes. Cabe indicar que no se busca afectar al exportador, por ello la tarifa tiene como finalidad la recuperación de la inversión hecha por el puerto y no así, la generación de un lucro en favor de este.

8. **¿Según SENAE, quien realizará la operación de los escáneres?**

R//: A modo general la Policía Nacional operará los escáneres, sin embargo, por un periodo a determinarse, el puerto estará a cargo pues por el momento se está en una etapa de transición. Cabe mencionar que por ejemplo con DP World, que son los que habían implementado los escáneres mucho antes del Decreto 227, con ellos si estamos trabajando actualmente. Entiéndase "operar" como aquel que mueve la palanca, lo puede hacer cualquier persona, incluido personal del puerto, sin embargo, quien realiza los perfilamientos o señala cómo manejar el escáner, siempre será un funcionario del Gobierno en este caso la Policía Nacional para el control de sustancias ilícitas.

9. **¿Ecuador cuenta con personal institucional capacitado para la interpretación y/o operación de los escáneres?**

R//: Policía y aduana ya interpretan imágenes. Estas instituciones tienen analistas de imágenes, sin embargo, perfiladores de riesgo, que es algo más complejo y de mayor tecnicismo ya se están capacitando para cubrir todos los puertos a nivel nacional. Por ejemplo, una cosa es un radiólogo que pueda revisar imágenes, pero otra cosa ya es un especialista que al ver la imagen tenga mayor certeza de lo que significa el color, la densidad, etc.

10. **¿Qué instituciones están vinculadas para la operación de los escáneres en todos los puertos delegados?**

R//: SENAE y Policía Antinarcóticos. Podría involucrarse también el MAGAP (actual MAG), ARCSA y otras instituciones según las necesidades, sin embargo, la responsabilidad principal será de SENAE y Policía Nacional.

Ab. Lizeth Sánchez, Ab. María José Castelblanco y Ab. Ana Sotomayor.

La presente entrevista se realiza únicamente para fines académicos, de antemano agradecemos su colaboración.

Apéndice VII: Cláusulas Contractuales.- Mecanismos de los Contratos De Asociación Público-Privada

1. Contrato de Gestión Delegada para el Diseño, Financiamiento, Equipamiento, Ejecución de Obras Adicionales, Operación y Mantenimiento de la Terminal Portuaria de Puerto Bolívar, suscrito entre Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar y Yilport Terminal Operation (Yilportecu) S.A el 08 de agosto de 2016

VEINTE.CUATRO Terminación Anticipada por incumplimiento de la Entidad Delegante: (…..) iv. Cualquier cambio de Ley o Acto de Autoridad que hace imposible o ineficiente para el Gestor Privado ejecutar sus obligaciones conforme a lo establecido en este Contrato después de agotar todos los mecanismos de resolución de conflicto

CLÁUSULA SEPTUAGÉSIMA NOVENA.- Equilibrio Económico-Financiero del Acuerdo.- SETENTA Y NUEVE.UNO Disposición general: (c) Por medio del presente las Partes acuerdan que la Entidad Delegante compensará al Gestor Privado solamente para restaurar el equilibrio económico-financiero del Acuerdo, en los siguientes casos, a los que se hará referencia como las "Variaciones Relevantes": i. Cualquier cambio posterior al dos de octubre de dos mil quince (fecha de presentación de la propuesta), en la Legislación aplicable o la práctica de una entidad gubernamental, que incluya la legislación fiscal o la imposición de un impuesto, o cualquier acto, orden u omisión de la administración o de cualquier entidad gubernamental que afecte negativamente al Gestor Privado, incluyendo pero sin limitarse a sus ingresos, gastos, ganancias o que incremente sus responsabilidades. Para evitar dudas, la Legislación Aplicable incluirá toda ley, ordenanza, decreto, regulación o estatuto, o toda norma, circular, directiva o cualquier licencia, autorización, permiso, concesión o demás aprobaciones emitidas por cualquier Autoridad Competente (“Cambio de Legislación")

2. Contrato de Gestión Delegada: Asociación Público Privada para el Desarrollo, Construcción, Mantenimiento de Instalaciones; El Dragado, Construcción y Mantenimiento de un Canal de Navegación de Acceso hasta Posorja suscrito entre Autoridad Portuaria de Guayaquil y DP World Posorja S.A el 06 de junio de 2016.

“QUINCE PUNTO CUATRO.-Terminación Anticipada por incumplimiento de la Entidad Delegante o causas imputables a esta. (…..). QUINCE PUNTO CUATRO PUNTO DOS PUNTO SEIS.- Cualquier cambio de ley que haga imposible o ineficiente para el Gestor Privado ejecutar sus obligaciones establecidas en este contrato, siempre y cuando se hayan agotados los mecanismos de resolución de controversias dispuestos en el Capítulo XV de este contrato (….)” ((Autoridad Portuaria de Guayaquil y DP World Posorja S.A, 2016)

“CUARENTA Y OCHO.- Equilibrio Económico-Financiero de este Contrato. (…..) CUARENTA Y OCHO PUNTO UNO PUNTO TRES PUNTO DOS.- Tenga lugar la modificación del Régimen Jurídico Aplicable que generen variaciones en los ingresos o egresos afectando al Gestor Privado, debidamente comprobados (ibidem).

3. Contrato de Gestión Delegada para el Diseño, Planificación, Financiamiento, Equipamiento y Construcción de Obras Adicionales, Operación y Mantenimiento de la Terminal Portuaria de Manta suscrito entre Autoridad Portuaria de Manta y Terminal Portuaria de Manta (TPM) S.A el 16 de diciembre de 2016

20.4 Terminación Anticipada por Incumplimiento de la Entidad Delegante.- (…..) vi. Cualquier cambio de Ley o Acto de Autoridad que hace imposible o ineficiente para el Gestor Privado ejecutar sus obligaciones conforme a lo establecido en este Contrato después de agotar todos los mecanismos de resolución de conflicto” (Autoridad Portuaria de Manta y Terminal Portuario TPM S.A, 2016).

79. Equilibrio Económico-Financiero del Acuerdo 79.1 (…..) (b) Por medio de la presente las Partes acuerdan que la entidad Delegante compensará al Gestor Privado solamente para restaurar el equilibrio

económico-financiero del acuerdo, en los siguientes casos a los que se hará referencia como las "Variaciones Relevantes". I. Cualquier cambio posterior al 07 de octubre de 2016 (fecha de presentación de la propuesta), en la Legislación aplicable a la práctica de una entidad gubernamental, que incluya la legislación fiscal o la imposición de un impuesto, o cualquier acto, orden u omisión de la administración o de cualquier entidad gubernamental que afecte negativamente al Gestor Privado, incluyendo, pero sin limitar sus ingresos, gastos, ganancias o que incremente sus responsabilidades. Para evitar duda la legislación Aplicable incluirá toda ley, ordenanza, decreto, regulación o Estatuto o toda norma, circular, directiva o cualquier licencia, autorización, permiso, concesión o demás autorización de Autoridad Competente ("Cambio Legislativo").

4. Contrato de Concesión en Servicios Públicos en las Terminales de Contenedores y Multipropósito del Puerto de Guayaquil (TCM) suscrito entre Autoridad Portuaria de Guayaquil y Contecon Guayaquil S.A el 01 de mayo de 2007.

CLÁUSULA CIENTO DIEZ.- Supuesto de alteración del esquema económico-financiero del Contrato y derecho de las partes a su nivelación.- (…..) 110.2 Las situaciones de alteración del esquema económico-financiero del Contrato que darán derecho al concesionario a solicitar la nivelación del esquema contractual, se darán cuando el Estado Ecuatoriano a través de sus respectivas instituciones públicas, y entre ellas, APG, adopte medidas de carácter general o particular que repercutan o incidan en el Contrato de modo que directo o indefectible, tornando más gravosa u onerosa la ejecución de la actividades a cargo del Concesionario, y sin que haya existido culpa grave de parte de este. Se incluye en esta situación, la promulgación tras la firma del Contrato, de normas de cualquier rango, que signifiquen cambios que afecten unilateralmente al contenido del mismo o al esquema económico-financiero de la concesión.

Apéndice VIII Fases de Inversión TPM

AUTORIDAD PORTUARIA DE MANTA

de Transporte y Obras Públicas

ANEXO 2: PROGRAMA GENERAL DE EJECUCIÓN DE OBRAS NUEVAS E INCORPORACIONES DE EQUIPAMIENTO

CONCURSO PÚBLICO NO. 001-2016-APM

La siguiente tabla muestra las obras y el equipamiento que se debe implementar en cada fase.

	Fase 1A (firma de Contrato de Concesión)	Fase 1B Disparador 50.000 TEU	Fase 1C Disparador 75.000 TEU	Fase 2 Disparador 150.000 TEU
Equipamiento				
Grúa STS (De acuerdo a la propuesta del oferente)	0	0	0	2
Grúa móvil (De acuerdo a la propuesta del oferente)	1	1	0	0
Reach stackers	2	3	3	5
RTG	0	0	0	4
Cargadora frontal de vacíos	1	1	0	0
Tractoras con plataforma	5	0	5	5
Dragado de área de acceso y áreas anexas a muelle	12.5 metros referidos al M.L.W.S	0	0	14.5 metros referidos al M.L.W.S
Ampliación muelle internacional 2 en 100 metros.	X	0	0	0
Construcción de nuevo muelle de 300 metros de largo por 30 metros de ancho para contenedores, contiguo al muelle internacional 2 (Con equipamiento de grúas STS)	0	0	0	X

AUTORIDAD PORTUARIA DE MANTA

Ampliación de patios de almacenamiento de carga en 6 Has. Aproximadamente (contiguo al patio 600)	o	o	x	o

NOTARIA SEXTA DE MANTA
FVC
NOTARIO