

**OTROSÍ NUMERO 006 AL CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA NUMERO 006 DE 1993 SUSCRITO ENTRE LA NACIÓN - SUPERINTENDENCIA GENERAL DE PUERTOS Y LA SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE SANTA MARTA S.A., HOY ADMINISTRADO POR EL INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES- INCO.**

Entre los suscritos **ALVARO JOSE SOTO GARCIA**, identificado con la cédula de ciudadanía No. 77.016.204 expedida en Valledupar, quien obra en el presente Otrosí en nombre y representación del **INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES - INCO**, establecimiento público del orden Nacional, adscrito al Ministerio de Transporte, con personería jurídica, patrimonio independiente y autonomía administrativa y financiera, creado mediante Decreto 1800 de 26 de junio de 2003, en su calidad de **GERENTE GENERAL**, nombrado por medio del Decreto No. 2052 del 5 de junio de 2007 y posesionado mediante Acta No. 016 del 8 de junio de 2007, facultado por la Ley 01 de 1991 y sus Decretos Reglamentarios 838 de 1992 y 1370 de 2007, quien para los efectos de este contrato se llamará **INCO**, y por otra parte, **MAURICIO SUAREZ RAMIREZ**, identificado con la cédula de ciudadanía No. 72.130.272 de Barranquilla, obrando en calidad de Representante Legal de la **SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE SANTA MARTA S.A.**, como consta en el Certificado de Existencia y Representación Legal expedido por la Cámara de Comercio de Santa Marta de fecha 21 de mayo de 2008, Sociedad Portuaria creada mediante la Escritura Pública N° 374 del 24 de febrero de 1993 bajo el 936.338 del libro respectivo, otorgada en la Notaria Primera de Santa Marta, y debidamente autorizado por la Junta Directiva de la Sociedad, según consta en el Acta N° 339 del 29 de mayo de 2008, documentos que hacen parte integral del presente Otrosí, y quien para estos efectos se llamará **EL CONCESIONARIO**, suscribirán el presente **OTROSÍ** al contrato de Concesión Portuaria No. 006 de 24 de junio de 1993, suscrito entre **LA NACIÓN - SUPERINTENDENCIA GENERAL DE PUERTOS Y LA SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE SANTA MARTA S.A.**, hoy administrado por el Instituto Nacional de Concesiones- INCO, previas las siguientes,

**CONSIDERACIONES:**

Que la Ley 1ª de 1991, Estatuto de Puertos Marítimos, definió la concesión portuaria como un contrato administrativo en virtud del cual la Nación, por intermedio de la Superintendencia General de Puertos, permite que una sociedad portuaria ocupe y utilice en forma temporal y exclusiva las playas, terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquellas o éstos, para la construcción y operación de un puerto a cambio de una contraprestación económica a favor de la Nación, y de los municipios o distritos donde operen los puertos y el artículo segundo de la Resolución N° 113 de noviembre 5 de 1992 expedido bajo las facultades otorgadas al Gobierno por el Artículo 38 de la Ley 1ª de 1993 artículo que definió los bienes dados en concesión a las Sociedades Portuarias Regionales.

Que la Superintendencia General de Puertos y la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta, previo el trámite previsto en la Resolución N° 0113 de noviembre 5 de 1992, suscribieron el Contrato de Concesión No. 006 de 24 de junio de 1993, cuyo objeto es el otorgamiento a la sociedad portuaria de una concesión portuaria para ocupar y utilizar, por su cuenta y riesgo, en forma temporal y exclusiva, la zona de uso público que incluye el sector de playa, terrenos de bajamar y las zonas accesorias a aquellas o éstos, así como la infraestructura y construcciones ubicados en ellas por el término inicial de veinte (20) años, a cambio de una contraprestación.

Que el Contrato de Concesión No. 006 de 24 de junio de 1993 ha sido modificado a través de los Otrosíes número N° 01 de cinco (5) de agosto de 1993; 02 del ocho

**OTROSÍ NUMERO 006 AL CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA NUMERO 006 DE 1993 SUSCRITO ENTRE LA NACIÓN - SUPERINTENDENCIA GENERAL DE PUERTOS Y LA SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE SANTA MARTA S.A., HOY ADMINISTRADO POR EL INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES- INCO.**

(8) de septiembre de 1993, 03 del nueve (9) de septiembre de 1993, 04 de treinta (30) de septiembre de 1993 y 05 de tres (3) de enero de 2005.

Que en virtud del Decreto 101 de 2000 fueron trasladadas al Ministerio de Transporte competencias en materia de concesiones portuarias.

Que el Decreto 2053 de 2003, por medio del cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte y se modifica parcialmente el Decreto 101 de 2000, otorga al Ministerio la competencia para la formulación y adopción de las políticas, planes, programas y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura de los modos de transporte carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo y la regulación técnica en materia de transporte y tránsito de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo.

Que mediante Decreto 1800 de 2003 se creó el Instituto Nacional de Concesiones- INCO-, como un establecimiento público del orden nacional, adscrito al Ministerio de Transporte, con personería jurídica, patrimonio independiente y autonomía administrativa y financiera, que tiene como objeto planear, estructurar, contratar, ejecutar y administrar los negocios de infraestructura de transporte que se desarrollen con participación del capital privado y en especial las concesiones, en los modos carretero, fluvial, marítimo, férreo y portuario.

Que de acuerdo con los Decretos 1800 de 2003 y 2053 de 2003 y la Resolución No. 7583 de 2003, el Ministerio de Transporte cedió al Instituto Nacional de Concesiones INCO, a título gratuito, los contratos y convenios vigentes relacionados con el cumplimiento de la misión institucional de éste último.

Que la Ley 1ª de 1991 en su artículo segundo dispone que el Ministerio de Transporte presentará cada dos años al Consejo Nacional de Política Económica y Social -CONPES- los planes de expansión portuaria para su aprobación, los cuales se referirán, entre otros temas, a: (i). La conveniencia de hacer inversiones en nuevas instalaciones portuarias para facilitar el crecimiento del comercio exterior colombiano para reducir el impacto de los costos portuarios sobre la competitividad de los productos colombianos en los mercados internacionales y los precios al consumidor nacional; para aprovechar los cambios en la tecnología portuaria y de transporte; y para conseguir el mayor uso posible de cada puerto. (ii). Las metodologías que deben aplicarse de modo general al establecer contraprestaciones por las concesiones portuarias. (iii). Las metodologías que deben aplicarse del modo general al autorizar tarifas a las sociedades portuarias; o los criterios que deben tenerse en cuenta antes de liberar el señalamiento de tarifas.

Que el Consejo Nacional de Política Económica y Social expidió en marzo de 2005 el Documento 3342, relativo al "Plan de Expansión Portuaria 2005-2006: estrategias para la competitividad del sector portuario", el cual comprende las políticas del Gobierno Nacional para lograr la competitividad del sector portuario y las estrategias, las inversiones privadas que deben estimularse, el incremento de la eficiencia portuaria y demás lineamientos y recomendaciones de la política portuaria; plan adoptado por Decreto N° 02766 de Agosto 10 de 2005.

**OTROSÍ NUMERO 006 AL CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA NUMERO 006 DE 1993  
SUSCRITO ENTRE LA NACIÓN - SUPERINTENDENCIA GENERAL DE PUERTOS Y LA  
SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE SANTA MARTA S.A., HOY ADMINISTRADO POR EL  
INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES- INCO.**

Que específicamente el Documento Conpes 3342 de 2005, en su literal F, considera que ante la eventual iniciativa de las sociedades portuarias regionales para la revisión del esquema contractual de las concesiones, debe el Gobierno Nacional abordar dicho tema y orientarlo a facilitar la posibilidad de nuevas inversiones que incrementen la productividad y la eficiencia del sistema portuario nacional, teniendo en cuenta, entre otros, los siguientes criterios: la revisión del esquema contractual de las concesiones portuarias, la metodología de cálculo de la contraprestación, la reorganización institucional y los recursos de contraprestación.

Que mediante Decreto 03008 de 30 de agosto de 2005 se creó la Comisión Intersectorial prevista en el Documento Conpes 3342, integrada por el Ministro de Transporte, quien la preside, y los Ministros de Hacienda y Crédito Público; de Comercio, Industria y Turismo; de Minas y Energía; de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, y por los Directores del Departamento de Planeación Nacional, Instituto Nacional de Concesiones -INCO- y el Director de la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena-CORMAGDALENA, quien revisó el esquema contractual de las concesiones portuarias.

Que La Comisión Intersectorial Portuaria como consecuencia de los estudios y revisiones realizados del esquema contractual portuario del país y teniendo en cuenta los criterios establecidos en el Documento CONPES 3342, formulo como recomendaciones principales a las entidades competentes, entre otras que, cualquier modificación a los contratos de concesión portuaria debe consultar los siguientes criterios y principios fundamentales: i) la protección del usuario como factor determinante del comercio exterior del país; ii) el interés del Estado para que se efectúen mayores y nuevas inversiones en los puertos de su propiedad conforme a un Plan Maestro Portuario e igualmente se redefina la contraprestación a recibir; iii) fomentar la inversión privada con incentivos importantes para ésta; iv) promover y fomentar áreas logísticas que conduzcan al incremento del empleo y de la actividad portuaria, y v) proteger el sector laboral portuario.

Que el artículo 17 de la Ley 1ª de 1991 consagra la posibilidad de cambiar las condiciones de una concesión, para lo cual la sociedad portuaria deberá obtener permiso previo y escrito de la Superintendencia General de Puertos, bajo el entendido de no inferir perjuicio grave e injustificado a terceros y si tal cambio no desvirtúa la competencia y procedimientos establecidos en la ley. Igualmente establece que cualquier cambio en las condiciones de la concesión podrá variar la contraprestación que se paga a la Nación y también el plazo, disposiciones además consagradas en la Resolución N° 0113 de noviembre 5 de 1992 en su artículo 14.

Que el Decreto 838 de 1992, reglamentario de la Ley 1ª de 1991, en su artículo 28 estipula que: "Si una Sociedad Portuaria desea cambiar las condiciones en las cuales se aprobó una concesión portuaria deberá obtener permiso previo y escrito de la Superintendencia General de Puertos. Esta entidad, previa comprobación de que con ello no se limita en forma indebida la competencia, ni se infiere perjuicio grave e injustificado a terceros, expedirá la resolución que

**OTROSÍ NUMERO 006 AL CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA NUMERO 006 DE 1993  
SUSCRITO ENTRE LA NACIÓN - SUPERINTENDENCIA GENERAL DE PUERTOS Y LA  
SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE SANTA MARTA S.A., HOY ADMINISTRADO POR EL  
INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES- INCO.**

otorgue el permiso. Al hacer cualquier cambio en las condiciones de la concesión podrá variarse la contraprestación que se paga a la Nación, así como el plazo."

Que el artículo 2 del Decreto 1370 de 2007, por el cual se reglamentan los artículos 8 y 17 de la Ley 1ª de 1991, establece que: "Cuando en desarrollo de lo previsto en el artículo 17 de la Ley 1ª de 1991 una sociedad portuaria solicite modificación en las condiciones del contrato de concesión, para comprometerse a realizar nuevas inversiones en instalaciones, equipamiento e infraestructura portuarias que generen impacto directo en la competitividad del comercio exterior colombiano; las entidades competentes, previa aprobación de su consejo directivo o su órgano equivalente en cada caso, podrán modificar el plazo de la concesión hasta por el plazo que sea necesario para que en condiciones razonables de operación las sociedades portuarias recuperen el valor de las inversiones hechas."

Que por medio del Memorando de Entendimiento de ocho (8) de julio de 2007, suscrito entre el Ministro de Transporte, doctor Andrés Uriel Gallego, en calidad de Presidente de la Comisión Intersectorial Portuaria y Autoridad Portuaria de la Nación; y el señor Mauricio Suárez Ramírez, en su condición de representante legal de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta, se acordaron los hechos y razones que deben tenerse presentes en la Visión del Puerto de Santa Marta y los criterios y aspectos básicos que serán adoptados como acuerdos contractuales al momento de aprobar la modificación y revisión del contrato de concesión portuaria No.006 de 1993, una vez agotado el procedimiento establecido en la Ley 1ª de 1991 y particularmente en el Decreto 1370 de 2007.

Que en la sesión del Consejo Nacional de Política Económica y Social CONPES de 19 de noviembre de 2007, según consta en Acta 973, se aprobó la modificación de los de los contratos de concesión con las sociedades portuarias, entre ellos el celebrado con la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta; aprobando también las políticas generales de negociación y de determinación de la contraprestación.

Que el señor Mauricio Suárez Ramírez, identificado con la Cédula de Ciudadanía N° 72.130.272 de Barranquilla, actuando como representante legal de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A y debidamente facultado por su Junta Directiva, según acta N° 325 del 27 de junio de 2007, presentó ante el Instituto Nacional de Concesiones -INCO- y, conforme al Decreto 1370 de 2007, la solicitud formal de modificación de las condiciones del Contrato de Concesión Portuaria No. 006 de 1993, petición radicada con el N° 010762 del 3 de julio de 2007, la cual fue adicionada mediante comunicación 07224 del 13 de julio de 2007.

Que previamente la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta, a través de su representante legal publicó en "El Tiempo", diario de amplia circulación nacional un aviso indicando el objeto general de modificación del contrato de concesión portuaria, las áreas a intervenir, el valor de las inversiones a realizar, las instalaciones portuarias nuevas a realizar y el plazo solicitado; en cumplimiento del Decreto 1370 de 2007.

**OTROSÍ NUMERO 006 AL CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA NUMERO 006 DE 1993  
SUSCRITO ENTRE LA NACIÓN - SUPERINTENDENCIA GENERAL DE PUERTOS Y LA  
SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE SANTA MARTA S.A., HOY ADMINISTRADO POR EL  
INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES- INCO.**

Que la solicitud de modificación presentada por la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta se publicó en el Portal Único de Contratación y en la página Web del Instituto Nacional de Concesiones -INCO-

Que dentro de los dos meses siguientes a la publicación efectuada en el Diario el Tiempo no se presentaron oposiciones por parte de los terceros ni de las autoridades ni propuestas alternativas.

Que el Instituto Nacional de Concesiones -INCO- una vez transcurridos los dos meses del vencimiento de la fecha para formular oposiciones a la solicitud de modificación del contrato de concesión, mediante Resolución No. 761 de 5 de diciembre de 2007, aclarada mediante Resolución 771 de 10 de diciembre de 2007, citó a Audiencia Pública la cual se realizó el día 11 de diciembre de 2007, previa convocatoria de las autoridades de que trata la Ley,

Que de la solicitud de modificación se dio traslado al Alcalde del Distrito Cultural e Histórico de Santa Marta de conformidad con el Artículo 17 de la Ley 768 de julio-31 de 2002, quien rindió concepto favorable pero condicionado, tal y como se indica en la resolución N° 245 del 30 de mayo de 2008.

Que de acuerdo con lo previsto en el artículo 10 de la Ley 01 de 1991 y el parágrafo del literal (b) artículo 11 del Decreto 838 de 1992, se hizo entrega a las autoridades, del expediente contentivo de la solicitud de cambio en las condiciones de la concesión portuaria junto con sus anexos, para que se pronunciaron respecto de la conveniencia y legalidad de la solicitud.

Que el INCO, previo el procedimiento indicado en el Decreto 1370 de 2007, presentó al Consejo Directivo de la Entidad, el proyecto de cambio de las condiciones del contrato administrativo de concesión portuaria, para que se negara o aprobara la solicitud de modificación, aprobación que fue impartida según consta en el Acuerdo N° 42 del 5 de marzo de 2008 y la cual quedó condicionada a las autorizaciones y permisos ambientales correspondientes que garanticen que las mismas no tienen un impacto ambiental negativo.

Que en virtud del artículo 61 de la Ley 1169 del 5 de diciembre de 2007, las modificaciones a los contratos de concesión que impliquen mayores aportes estatales y/o mayores ingresos esperados y/o ampliación del plazo, pactado contractualmente, requerirán la evaluación fiscal previa por parte del Consejo Superior de Política Fiscal, CONFIS, el Instituto Nacional de Concesiones presentó a consideración y evaluación Fiscal del CONFIS, la propuesta para modificar el contrato de concesión, organismo que dio concepto fiscal favorable.

Que el INCO, previa aprobación del Consejo Nacional de Política Económica y Social CONPES y de su Consejo Directivo y teniendo en cuenta que el Consejo Superior de Política Fiscal CONFIS evaluó favorablemente la solicitud de modificación propuesta al contrato administrativo de concesión portuario N° 006 del 24 de junio de 1993, otorgado mediante la Resolución 395 del 7 de mayo de 1993, resolución modificada mediante la resolución N° 630 de junio-18 de 1993, suscrito entre LA NACIÓN SUPERINTENDENCIA GENERAL DE PUERTOS Y LA SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE SANTA MARTA S.A., hoy administrado por el

**OTOSÍ NUMERO 006 AL CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA NUMERO 006 DE 1993 SUSCRITO ENTRE LA NACIÓN SUPERINTENDENCIA GENERAL DE PUERTOS Y LA SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE SANTA MARTA S.A., HOY ADMINISTRADO POR EL INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES- INCO.**

Instituto Nacional de Concesiones INCO, considera que es viable aprobar la solicitud en los términos que se determina en la resolución 245 del 30 de mayo de 2008.

Que mediante el Decreto N° 1873 del 29 de mayo de 2008, el Gobierno Nacional adoptó la metodología para el cobro de las contraprestaciones por las concesiones portuarias.

Que teniendo en cuenta las consideraciones anteriores,

**ACUERDAN:**

**CLÁUSULA PRIMERA.- Objeto:** Por virtud del presente Orosí, las partes aceptan los términos y condiciones que regirán la modificación del Contrato de Concesión, de conformidad con la resolución N° 245 del 30 de mayo de 2008 y los términos establecidos en este otrosí.

**CLÁUSULA SEGUNDA:- Plan Maestro - Utilización de las áreas - Reorganización Física del Terminal - Incorporación de nuevas áreas portuarias a la concesión.** El Plan maestro comprende la utilización y reorganización física del Terminal en las áreas actualmente concesionadas además de la incorporación de las áreas solicitadas por **EL CONCESIONARIO**, que incluyen: **i)** las zonas de playa, terrenos de bajamar y áreas accesorias a aquellas y estas, disponibles a la fecha y que por tanto se autoriza su incorporación al contrato de concesión portuaria mediante la Resolución N° 245 del 30 de mayo de 2008; y **ii)** aquellas áreas adyacentes solicitadas y aprobadas que sólo se podrán incorporar cuando jurídica y materialmente sea posible, sin que ello signifique disminución de los montos de inversión aprobados por el INCO. **PARAGRAFO PRIMERO.-** Sólo en el evento que las áreas condicionadas a su disposición material y jurídica no pudiesen ser efectivamente incorporadas al contrato de concesión, las partes acuerdan revisar la proyección de ingresos y la modificación del plan de inversión, sin que ello signifique disminución de los montos de inversión aprobados y teniendo en cuenta las áreas efectivamente disponibles para tal efecto. **PARAGRAFO SEGUNDO.- EL CONCESIONARIO** se obliga a que las construcciones que allí se realicen, respeten los parámetros señalados por el Alcalde del Distrito Turístico y Cultural de Santa Marta y que han quedado consignados en la Resolución 245 del 30 de mayo de 2008.

**2.1.-** En virtud de la Resolución N° 245 del 30 de mayo de 2008, se incorporan dentro de los bienes concesionados las siguientes áreas:

**a)** Zona de playa y terrenos de bajamar y zonas marinas y terrestres accesorias que permitirán la ampliación del muelle No. 2 y del patio No. 1 del Terminal con las siguientes coordenadas IGAC: Zona 1 área de 18.201,56 m<sup>2</sup>, inicia el punto 1 de coordenadas N1735701.73, E984808.48 y sigue en línea recta paralelo al muelle 1 con longitud de 237.17 metros hasta la intersección con la línea de marea alta donde se encuentra el punto 2 de coordenadas N1735603.7, E985024.44 y continúa en línea quebrada a borde de playa con una longitud de 89.15 metros hasta el punto 3 de coordenadas N1735690.09, E985027.71, luego sigue por el borde del muelle 1 en línea recta con longitud de 204.44 metros hasta el punto 4 de coordenadas N1735774.58, E984841.51 cerrando el área en línea

**OTROSÍ NUMERO 006 AL CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA NUMERO 006 DE 1993  
SUSCRITO ENTRE LA NACIÓN - SUPERINTENDENCIA GENERAL DE PUERTOS Y LA  
SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE SANTA MARTA S.A., HOY ADMINISTRADO POR EL  
INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES- INCO.**

recta con longitud de 80 metros hasta el punto 1. Zona 2 de Área de playa: de 848.82m<sup>2</sup> que inicia en el punto 2 de coordenadas N1735603.7, E985024.44 y continua en línea recta de 14.2m hasta el punto 2' con coordenadas N1735598.81, E985037.69. Luego va desde el punto 2' en línea recta de 82.98m recorriendo el borde de construcción del andén del parqueadero al lado de la carrera 10, el ancho de la carrera 10 y el andén del Edificio Terminal de Cruceros hasta el punto 3' con coordenadas N1735681.35, E985046.25, continua en línea recta de 20.50 m por el borde del Muelle de Cabotaje hasta el punto 3 de coordenadas N1735690.09, E985027.71 Para un área total de la Zona A(ii) de 19 050.38m<sup>2</sup>, aliterada de la siguiente forma en las distancias antes indicadas así: por el Norte con el muelle No. 1 y de cabotaje del Terminal Marítimo, por el sur y el occidente, con aguas de la Bahía de Santa Marta, por el oriente con el denominado Edificio Terminal de Cruceros del Terminal.

**b)** Zona de aguas marinas adyacentes a los Muelles 2 y 3 que en la actualidad son área de maniobra del Terminal, que permitirán la ampliación de los muelles 2 y 3 con las siguientes coordenadas IGAC: Área de 2.056,76' m<sup>2</sup> que inician en el punto 4' de coordenadas N1735774.58, E984841.51 de allí en línea recta en dirección a la punta del Muelle 1 con longitud de 6m hasta el punto 53 de coordenadas N1735772.09, E984847.01, continúa en línea recta por el borde de los Muelles 2 y 3 con longitud de 324.91 metros hasta el punto 54 de coordenadas N1736067.73, E984981.80, continuando en línea curva por el borde del muelle con una longitud de 28.45 metros hasta el punto 55 de coordenadas N1736095.43, E984987.82 para terminar nuevamente en el punto 4 recorriendo una distancia de 352.61 metros en dirección paralela a los Muelles 2 y 3.

**c)** Zona de bajamar y de aguas marinas entre los muelles 4, 5 y 6 adyacentes a la línea de playa incorporada en el Contrato de Concesión vigente con las siguientes coordenadas: Área total de 26.252,55 m<sup>2</sup> que inicia en el punto 5 de coordenadas N1736125.85, E984713.32 de allí en línea recta con proyección del borde del muelle 6 con una longitud de 260.04 metros hasta el punto 6 de coordenadas N1736316.53, E984890.13 sobre el Muelle 4, continúa en línea recta hacia el extremo norte del Muelle 4 con una longitud de 30.04 metros hasta el punto 41 de coordenadas N1736343.37, E984876.64 continuando en línea recta por el borde del Muelle 5 con longitud de 93.89 metros hasta el punto 42 de coordenadas N1736344.83, E 984782.77, de allí en línea recta de 12.86 metros hasta el punto 43 del borde del muelle 5 con coordenadas N1736357.68, E984782.94, continúa en línea recta de 11.70 metros hasta el punto 44 ubicado sobre el borde de playa con coordenada N1736357.41, E984771.24, luego continuando en línea quebrada por el borde de playa con longitud de 298.96 metros hasta el punto 8 de coordenadas N1736100.87, E984641.11 de allí en línea recta por el borde de muelle 6 en longitud de 9.67 metros hasta el punto 9 de coordenadas N1736097.19, E984649.15 continuando por el borde del muelle 6 en línea recta con longitud de 64.56 metros hasta el punto 10 de coordenadas N1736144.58, E984693 cerrando el área en línea recta por el borde del muelle 6 con longitud de 27.63 metros hasta el punto 5. Esta zona tiene los siguientes linderos en las distancias antes señaladas: por el norte, oriente y occidente con terrenos y muelles incorporados en el Contrato de Concesión, por el sur con aguas de la Bahía de Santa Marta.

**OTROSÍ NUMERO 006 AL CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA NUMERO 006 DE 1993  
SUSCRITO ENTRE LA NACIÓN - SUPERINTENDENCIA GENERAL DE PUERTOS Y LA  
SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE SANTA MARTA S.A., HOY ADMINISTRADO POR EL  
INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES- INCO.**

**d) Zona de bajamar y de aguas marinas** continuas a las aguas marinas adenañas al actual muelle No. 7 del Terminal Marítimo y al cerro de Punta Betín, zona actualmente incorporada en el Contrato de Concesión identificadas con las siguientes coordenadas IGAC: Área total de 4.095,80 m<sup>2</sup> que inicia en el punto 75 de coordenadas N1735923.09, E984349.16 siguiendo en línea recta de 141.84 metros hasta el punto 77 de coordenadas N1735869.63, E984480.54 continuando en línea recta de 61.03 metros hasta el punto 39 de coordenadas N1735827.32, E984436.57, luego continuando en línea recta de 27.97 metros hasta el punto 40 de coordenadas N1735846.46, E984416.16, desde este punto se continúa en línea recta de 101.8 metros hasta el punto 75. Esta zona tiene los siguientes linderos generales en las distancias indicadas anteriormente, por el Norte con aguas de la Bahía de Santa Marta adenañas al Cerro de Punta Betín, por el sur y el oriente con agua de la Bahía de Santa y por el occidente con aguas marinas.

**e) Áreas de Maniobra:** Se incorporarán también las áreas de maniobra necesarias para la correcta operación del Terminal con las modificaciones de área indicadas.

**2.2. - Áreas condicionadas.** El Plan Maestro comprende la utilización efectiva para fines portuarios de las siguientes áreas, cuya incorporación al contrato de concesión se condiciona a su disponibilidad material y jurídica. El INCO acompañara la gestión del Ministerio de Transporte o de quien corresponda como titular de los predios condicionados, tendiente a lograr su entrega física al CONCESIONARIO.

**PARAGRAFO PRIMERO.- EL CONCESIONARIO** se obliga a que las construcciones que allí se realicen, respeten los parámetros señalados por el Alcalde del Distrito Cultural e Histórico de Santa Marta y que han quedado consignados en la Resolución 245 del 30 de mayo de 2008.

**a) El área** correspondiente al lote de propiedad de Operlog que forma parte del área de terreno de aproximadamente 6.34 hectáreas colindante con la vía de acceso al Terminal donde hoy funcionan estas bodegas particulares y la zona franca comercial de Santa Marta y a la cual le corresponden las siguientes coordenadas: Área de 63 430.88 m<sup>2</sup>, iniciando en el punto 11 de coordenadas N1735707.29, E985146.62 partiendo en línea curva de longitud de 29.60 metros hasta el punto 12 de coordenadas N1735691.53, E985170.73 de allí en línea recta siguiendo la línea de construcción con longitud de 162.32 metros hasta el punto 13 de coordenadas N1735659.82, E985329.93 siguiendo en línea recta por la línea de construcción con longitud de 202.07 metros hasta el punto 14 de coordenadas N1735860.33, E985355.06 continuando en línea recta por la línea de construcción con longitud 108.41 metros hasta el punto 15 de coordenadas N1735844.97, E985462.38 siguiendo por la línea de construcción en línea recta con longitud de 265.02 metros hasta el punto 16 de coordenadas N1736106.9, E985502.68 se sigue por la línea de construcción en línea recta con longitud de 216.44 metros hasta el punto 17 de coordenadas N1735965.88, E985338.45 siguiendo por la línea de construcción en línea quebrada de longitud 106.50 metros hasta el punto 18 de coordenadas N1735883.74, E985278.02 se sigue por la línea de construcción en línea recta con longitud de 34.44 metros hasta el punto 19 de coordenadas N1735893.30, E985244.93 se sigue por la línea de construcción en línea quebrada

**OTROSI NUMERO 006 AL CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA NUMERO 006 DE 1993  
SUSCRITO ENTRE LA NACIÓN - SUPERINTENDENCIA GENERAL DE PUERTOS Y LA  
SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE SANTA MARTA S.A., HOY ADMINISTRADO POR EL  
INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES- INCO.**

con longitud de 40.55 metros hasta el punto 20 de coordenadas N1735856.31, E985228.43 siguiendo por la línea de construcción en línea recta con longitud de 28.77 metros hasta el punto 21 de coordenadas N1735860.14, E985199.94 cerrando el área en línea quebrada de longitud 162.86 metros hasta el punto 11. Esta zona tiene los siguientes linderos generales en las distancias antes señaladas: Por el Norte con la vía alterna al Puerto de Santa Marta, por el sur con la Avenida del Ferrocarril, por el oriente con terrenos particulares y por el occidente con la vía de acceso del Terminal incorporada en la concesión;

**PARAGRAFO SEGUNDO.** El lote perteneciente a OPERLOG S.A. será aportado por la Sociedad al contrato, siempre y cuando material y jurídicamente se incorpore la zona franca comercial al contrato de **CONCESIÓN** Portuaria como parte de su proyecto de expansión portuaria y será tenido en cuenta en el Plan de Inversiones, de acuerdo con el avalúo comercial que practique sobre el inmueble el Instituto Geográfico Agustín Codazzi IGAC, una vez las escrituras del mismo estén a nombre de la Nación - Ministerio de Transporte; por lo tanto será de propiedad de la Nación y en consecuencia sera objeto de reversión.

**PARÁGRAFO TERCERO.- EL CONCESIONARIO** deberá obtener las autorizaciones y permisos distritales del caso en relación con el cambio de uso y por ende de la destinación de la carrera 1, que hoy se encuentra incorporada a la concesión.

**b)** Área de terreno con construcción de silos y bodegas de aproximadamente 1.46 hectáreas al interior del Terminal Marítimo de Santa Marta donde hoy funcionan las instalaciones de Almagrario S.A. y a la cual le corresponden las siguientes coordenadas: Iniciando en el punto 22 de coordenadas N1736027.72, E985184.7 partiendo en línea recta con longitud de 21.21 metros hasta el punto 23 de coordenadas N1736036.69, E985203.92 se sigue por la línea de malla en línea quebrada con longitud de 284.68 metros hasta el punto 24 de coordenadas N1736293.97, E985082.3 se continua por la línea de malla en línea quebrada con longitud de 84.68 metros hasta el punto 25 de coordenadas N1736370.65, E985013.63 se sigue por la línea de malla en línea recta con longitud de 13.16 metros hasta el punto 26 de coordenadas N1736364.5, E985001.99 se continua por la línea de malla en línea quebrada con longitud de 335.22 metros hasta el punto 27 de coordenadas N1736062.81, E985147.22 cerrando el área en línea quebrada de longitud 51.88 hasta el punto 22. Esta zona está alinderada por el norte, sur, oriente y occidente por terrenos que hacen parte del Terminal y están entregados en Concesión.

**c)** Área de terreno donde hoy funciona el Instituto de Investigaciones Marinas INVEMAR con las siguientes coordenadas: área de 14.883,19 m2, iniciando en el punto 28 de coordenadas N1736064, E984354.95 siguiendo por la línea de construcción en línea recta con longitud de 71.56 metros hasta el punto 29 de coordenadas N1736063.01, E984426.5 siguiendo por la línea de construcción en línea recta con longitud de 45.13 metros hasta el punto 30 de coordenadas N1736044.85, E984467.83 siguiendo por la línea de construcción en línea recta con longitud de 29.65 metros hasta el punto 31 de coordenadas N1736039.23, E984496.94 siguiendo por la línea de construcción en línea recta con longitud de 53.01 metros hasta el punto 32 de coordenadas N1735988.06, E984510.76 siguiendo por la línea de construcción en línea recta con longitud de 31.01 metros

**OTROSI NUMERO 006 AL CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA NUMERO 006 DE 1993  
SUSCRITO ENTRE LA NACIÓN - SUPERINTENDENCIA GENERAL DE PUERTOS Y LA  
SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE SANTA MARTA S.A., HOY ADMINISTRADO POR EL  
INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES- INCO.**

hasta el punto 33 de coordenadas N1735981.98, E984480.35 siguiendo por la línea de construcción en línea recta con longitud de 48.62 metros hasta el punto 34 de coordenadas N1735975.72, E984432.14 siguiendo por la línea de construcción en línea recta con longitud de 34.53 metros hasta el punto 35 de coordenadas N1735951.63, E984407.4 siguiendo por la línea de construcción en línea recta con longitud de 14.8 metros hasta el punto 36 de coordenadas N1735937.24, E984403.96 siguiendo por la línea de construcción en línea recta con longitud de 49.88 metros hasta el punto 37 de coordenadas N1735934.42, E984354.16 siguiendo por la línea de construcción en línea quebrada sobre orilla de playa con longitud de 148.46 metros hasta el punto 38 de coordenadas N1736064.25, E984344.1 cerrando en línea recta con longitud de 10.88 metros hasta el punto 28. Los linderos generales de esta zona en las distancias antes indicadas son los siguientes: Por el Norte con cerros de la Nación que hacen parte del Terminal y entregados en el Contrato de Concesión, por el sur y el occidente por aguas marinas, por el oriente con aguas de la Bahía de Santa Marta y patios del Terminal;

d) Parte final de la Vía Alterná al Puerto de Santa Marta que colinda con el área de servicio indicada en el B(i) cuyas coordenadas IGAC son las siguientes: área de 5,299.63 m<sup>2</sup>, iniciando en el punto 46 ubicado en el borde de la vía Alterná de coordenadas N1736114.56, E985496.04 siguiendo por la línea de construcción en línea recta con longitud de 196.11 metros hasta el punto 47 de coordenadas N1735986.90, E985347.17 continuando en línea curva de longitud de 71.37 metros hasta el punto 48 de coordenadas N1735966.45, E985280.78 de allí en línea recta en longitud de 81.46 metros hasta el punto 19 de coordenadas N1735893.30, E985244.93 se sigue en línea recta en longitud de 34.44 metros hasta el punto 18 ubicado en el muro de cerramiento de la Zona Franca Comercial de coordenadas N1735883.74, E985278.01 siguiendo por la línea de construcción del muro de la Zona Franca Comercial en línea quebrada de longitud 106.50 metros hasta el punto 17 de coordenadas N1735965.91, E985338.46 se sigue por la línea de construcción de la Vía Alterná en línea recta con longitud de 216.43 metros hasta el punto 16 de coordenadas N1736106.90, E985502.67 se sigue en línea recta con longitud de 10.12 metros hasta el punto 46. Los linderos generales en las distancias indicadas anteriormente son los siguientes: por el Norte con el corredor de la vía férrea, por el sur, con áreas de la zona franca comercial de Santa Marta parcialmente mencionadas en el literal B(j) por el oriente con predios de particulares y del Ministerio de Comercio Exterior y por el occidente con la entrada al Terminal, área incorporada en el Contrato de Concesión.

**CLÁUSULA TERCERA.- Plan de Inversión. EL CONCESIONARIO** se obliga a ejecutar el Plan de Inversiones (en adelante plan maestro o plan de inversiones) en infraestructura y equipamiento portuario hasta la finalización del plazo ampliado de la concesión portuaria, por un valor total **mínimo de CIENTO VEINTISIETE MILLONES TRESCIENTOS CINCUENTA Y CINCO MIL CUATROCIENTOS CINCUENTA Y CINCO DOLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS (US \$ 127.355.455)** a precios constantes del año 2007 cuya actualización se ha calculado de acuerdo con una inflación americana del 2.10% anual, y que para los efectos del otro si que se suscriba será el factor de ajuste de las inversiones.

**OTROSÍ NUMERO 006 AL CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA NÚMERO 006 DE 1993  
SUSCRITO ENTRE LA NACIÓN - SUPERINTENDENCIA GENERAL DE PUERTOS Y LA  
SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE SANTA MARTA S.A., HOY ADMINISTRADO POR EL  
INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES- INCO.**

A más tardar el 30 de noviembre de 2010, y en adelante cada dos años calendario, la Sociedad deberá entregar al INCO a través de la Subgerencia de Gestión Contractual, los Planes Bianuales de Inversión, que contendrán las inversiones que proyecta realizar durante los dos años calendario siguientes, incluyendo los diseños e ingeniería básicos y los cronogramas y presupuestos de ejecución estimados. Dicho Plan Bidual de Inversiones deberá ceñirse al Plan Maestro de Inversiones. El INCO podrá solicitar ajustes al Plan Bidual si considera que éste no se ciñe al Plan Maestro. En el momento en que se vayan a acometer las inversiones correspondientes, el **CONCESIONARIO** deberá entregar al INCO los diseños, la ingeniería y los presupuestos detallados de las mismas.

Tanto el Plan Maestro de Inversiones como el Plan Bidual de Inversión a que se refiere la presente cláusula, podrán ser revisados por las partes para modificar prioridades en el tiempo de ejecución, adicionar las inversiones, reemplazar obras, y en general efectuar los ajustes que se requieran con el objeto de mejorar la competitividad y los indicadores de desempeño del puerto, y el valor real de dichas inversiones revisadas se imputará al Plan de Inversión.

Las inversiones a realizar por parte del **CONCESIONARIO** estarán sujetas a las siguientes reglas:

**3.1 Principios aplicables a las Inversiones:**

- **Prioridad de inversiones:** Las inversiones se encuentran priorizadas de acuerdo con el Plan de Inversiones. No obstante, las Partes de común acuerdo podrán modificar la prioridad de las inversiones, con base en las necesidades concretas de expansión de la capacidad del terminal frente al incremento esperado de tráfico de carga y a la necesidad de mantener estándares internacionales de eficiencia en la operación.
- **Autorización:** Las inversiones descritas en el Plan de Inversiones se entienden autorizadas y priorizadas en virtud de este acuerdo; cualquier otra inversión que afecte el plan de inversión, deberá ser autorizada previamente por el INCO.
- **Acumulación de inversiones:** El costo real de las inversiones, verificado por la Interventoría, se imputará al Plan de Inversión, de manera acumulativa en la medida en que aquellas se vayan ejecutando.
- La Sociedad se obliga a desarrollar las obras y actividades de construcción y mantenimiento de las líneas férreas internas dentro del Terminal para el recibo de la carga del modo férreo, en forma tal que este servicio pueda ser competitivo. Estas obras se imputarán al Plan de Inversiones
- **Reversión:** La totalidad de las obras y equipos contenidos en el Plan de Inversiones (salvo en el caso de que se trate de derechos de propiedad intelectual que por su naturaleza no puedan ser objeto de transferencia), revertirán a la Nación al finalizar la concesión, con independencia de que se hayan ejecutado directamente por EL **CONCESIONARIO** o por este a

**OTROSÍ NUMERO 006 AL CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA NUMERO 006 DE 1993  
SÚSCRITO ENTRE LA NACIÓN - SUPERINTENDENCIA GENERAL DE PUERTOS Y LA  
SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE SANTA MARTA S.A., HOY ADMINISTRADO POR EL  
INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES- INCO.**

través de terceros y de la forma de adquisición o financiación de las mismas.

- **Inversiones adicionales:** En el evento que habiéndose ejecutado el monto total del Plan de Inversiones llegaren a requerirse inversiones adicionales útiles o necesarias para efectos de la seguridad del puerto, para mejorar su capacidad o eficiencia, ellas deberán ser previamente autorizadas por el INCO o quien haga sus veces, previo el cumplimiento de los requisitos que para estos efectos establezca la ley.

**Amortización de las inversiones:** Si como consecuencia de la terminación anticipada del contrato de concesión, las inversiones autorizadas por el INCO que se hayan ejecutado por la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A., no han sido amortizadas en su integridad, El Estado asumirá la responsabilidad de reembolsar al **CONCESIONARIO** los valores no amortizados contablemente, previa verificación de los mismos y siempre y cuando este haya aplicado métodos de amortización generalmente aceptados por las normas contables. Los valores objeto de reembolso se consignarán en el Acta de liquidación del contrato de concesión.

**3.2 Inversiones Aprobadas.** De conformidad con la Resolución N° 245 del 30 de mayo de 2008, las inversiones aprobadas se relacionan a continuación:

INVERSION	Primera Etapa 2008 - 2011	Segunda Etapa 2012 - 2020	Tercera Etapa 2021 - 2033	Total Inversión (USD)
Infraestructura Terminal Contenedores	17.800.000	16.292.341		34.092.341
Equipos Terminal Contenedores	21.800.000	3.200.000		25.000.000
Infraestructura Terminal Gráneles	7.730.120	10.465.629	4.685.926	22.881.674
Equipos Terminal Gráneles	4.385.000			4.385.000
Infraestructura Terminal Carga General		2.730.358		2.730.358
Equipos Terminal Carga General				
<b>Total</b>	<b>51.715.120</b>	<b>32.688.328</b>	<b>4.685.926</b>	<b>89.089.373</b>
Tablestacado Muelles	2.672.317	2.619.574		5.291.891
Repotenciación del Puerto	48.883	6.899.779	20.625.528	27.574.191
Seguridad (Scanners)	2.700.000	2.700.000		5.400.000
<b>Total</b>	<b>57.136.320</b>	<b>44.907.681</b>	<b>25.311.454</b>	<b>127.355.455</b>

**Plan de inversiones por subterminal**

INVERSION	Primera Etapa 2008 - 2011	Segunda Etapa 2012 - 2020	Tercera Etapa 2021 - 2033	Total Inversión (USD)
<b>Contenedores</b>	<b>39.600.000</b>	<b>19.492.341</b>		<b>59.092.341</b>
Obras civiles en Patios 1 y 2	17.800.000			17.800.000
Equipos Fase I	21.800.000			21.800.000
Ampliación Muelle 2 y Dragado en Muelle		16.292.341		16.292.341

**OTROSÍ NUMERO 006 AL CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA NUMERO 006 DE 1993  
SUSCRITO ENTRE LA NACIÓN - SUPERINTENDENCIA GENERAL DE PUERTOS Y LA  
SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE SANTA MARTA S.A., HOY ADMINISTRADO POR EL  
INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES- INCO.**

Equipos Fase II		3.200.000		3.200.000
<b>Terminal de Graneles</b>	<b>12.115.120</b>	<b>10.465.629</b>	<b>4.685.926</b>	<b>27.266.675</b>
Silos en Patio 3 y Silos MinAgricultura	6.463.811	2.861.180		9.324.991
Refuerzo del Muelle 4	1.091.307			1.091.307
Instalar Siwertell en Muelle 4	3.335.000			3.335.000
TB desde Muelle 4 a Silos	175.002			175.002
Muelle Granel Líquido		4.700.000		4.700.000
Otros Equipos	1.050.000			1.050.000
Traslado Bodegas de Operlog a Patio 5		2.904.449		2.904.449
Equipos Carga Granel			4.685.926	4.685.926
Bodegas y Silos Fase 3			4.685.926	4.685.926
<b>Carga General</b>		<b>2.730.358</b>		<b>2.730.358</b>
Adecuación Kr 1 y Acceso Kr 4		1.151.078		1.151.078
Adecuar Operlog y Zona Franca		1.579.280		1.579.280
Equipos Carga General				
<b>Subtotal</b>	<b>51.715.120</b>	<b>32.688.328</b>	<b>4.685.926</b>	<b>89.089.373</b>
<b>Repotenciación del Puerto</b>	<b>48.883</b>	<b>6.899.779</b>	<b>20.625.528</b>	<b>27.574.191</b>
Pavimentos	48.883	1.293.934	8.142.861	9.485.678
Defensas		457.794	1.750.620	2.208.414
Estructuras metálicas defensas		219.215	219.215	438.430
Torres de iluminación		191.621	335.336	526.957
Subestaciones de Potencia		146.667	293.333	440.000
Plantas de Emergencia		220.000	550.000	770.000
Vías Férreas		1.000.000	1.916.300	2.916.300
Muelles (Losas y Vigas)		1.833.884	4.919.387	6.753.271
Pilotes		894.411	1.070.501	1.964.912
Tanque enterrado			326.970	326.970
Red Hidráulica		642.253	1.101.006	1.743.259
<b>Tablestado Muelles</b>	<b>2.672.317</b>	<b>2.619.574</b>		<b>5.291.891</b>
<b>Seguridad (Scanners)</b>	<b>2.700.000</b>	<b>2.700.000</b>		<b>5.400.000</b>
<b>Total</b>	<b>57.136.320</b>	<b>44.907.681</b>	<b>25.311.454</b>	<b>127.355.455</b>

3.3 Las siguientes inversiones están condicionadas a la posibilidad jurídica y material de incorporar las áreas solicitadas por el concesionario dentro de su Plan Maestro; en el caso que la incorporación de las nuevas áreas no sea posible, la Sociedad Portuaria se obliga a ejecutar estos montos de inversión en las áreas disponibles de su concesión y su ejecución será reprogramada y priorizada de común acuerdo con el Inco en el desarrollo de la concesión.

INVERSION	Primera Etapa 2008 - 2011	Segunda Etapa 2012 - 2020
<b>Terminal de Graneles</b>		
Silos Ministerio de Agricultura	6.463.811	
<b>Carga General</b>		

**OTROSÍ NUMERO 006 AL CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA NUMERO 006 DE 1993  
SUSCRITO ENTRE LA NACIÓN - SUPERINTENDENCIA GENERAL DE PUERTOS Y LA  
SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE SANTA MARTA S.A., HOY ADMINISTRADO POR EL  
INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES- INCO.**

Adecuar Operlog y Zona Franca		1.579.280
<b>Total</b>	<b>6.463.811</b>	<b>1.579.280</b>

El Instituto Nacional de Concesiones INCO acompañara la gestión de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A., en el propósito de conseguir las autorizaciones y permisos distritales del caso en relación con el cambio de uso y por ende de la destinación de la carrera 1, que hoy se encuentra incorporada a la concesión.

**3.4 Conceptos Obligatorios y Vinculantes.**

El **CONCESIONARIO** se obliga a respetar los condicionamientos, salvedades y parámetros señalados por el Alcalde del Distrito Cultural e Histórico de Santa Marta para la ejecución de su Plan de Inversiones y que han quedado consignados en esta Resolución.

**CLAUSULA CUARTA.- Auditorías e Interventorias.** El Plan de inversión estará sujeto al control de las interventorias externas y expertas, discriminadas más adelante en este numeral, las cuales serán contratadas por el INCO, mediante los procedimientos aplicables que garanticen la transparencia en su selección y su costo será asumido por la Sociedad Portuaria, cuyo valor será establecido de conformidad con los precios del mercado.

i) **Interventoría de obra e inversiones:** Encargada del seguimiento a la ejecución de las obras y cuyo alcance será revisar que las obras y las inversiones en equipos se realicen dentro del cronograma previsto en el Plan de Inversiones y bajo el cumplimiento de la normatividad vigente en cuanto a las especificaciones técnicas y tecnológicas en la construcción de infraestructura. En el mismo sentido debe verificar la correspondencia entre el valor de las inversiones ejecutadas y su imputación al Plan de Inversiones.

ii) **Auditoría de Ingresos:** Encargada de verificar la correcta liquidación de la contraprestación portuaria para lo cual deberá: a) Revisar la facturación por concepto de los servicios de Muellaje, Almacenamiento, Uso de Instalaciones a la carga y Uso de Instalaciones al Operador Portuario; b) Verificar que la facturación comprenda la totalidad de los servicios prestados contra los documentos aduaneros y operativos que evidencien el ingreso y salida de mercancías a través del Terminal y los servicios prestados a las mismas; c) Determinar los ingresos brutos generados por los anteriores conceptos; d) Revisar la aplicación de los porcentajes sobre los ingresos brutos portuarios y los ingresos brutos marginales; y e) las actividades complementarias para una auditoría eficiente. Esta auditoría de ingresos estará vigente a partir de que se inicie el cobro de la nueva contraprestación.

ii) **Interventoría operativa:** Encargada de revisar el cumplimiento de los Índices de Desempeño de que trata la Cláusula Sexta de este Otrosí.

**OTROSÍ NUMERO 006 AL CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA NUMERO 006 DE 1993 SUSCRITO ENTRE LA NACIÓN - SUPERINTENDENCIA GENERAL DE PUERTOS Y LA SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE SANTA MARTA S.A., HOY ADMINISTRADO POR EL INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES- INCO.**

**PARAGRAFO PRIMERO.-** En caso de presentarse una diferencia entre la interventoría y el CONCESIONARIO, la misma se trasladará al INCO, y en caso de subsistir la diferencia, esta se someterá al mecanismo de solución de controversias establecido en el contrato de concesión.

**PARAGRAFO SEGUNDO.-** Sin perjuicio de las facultades del interventor, el CONCESIONARIO será autónomo en el manejo financiero, administrativo, técnico y operativo del terminal y deberá sujetarse al cumplimiento de las obligaciones previstas en el contrato de concesión.

**CLAUSULA QUINTA.- Contraprestación: EL CONCESIONARIO,** continuará pagando la contraprestación pactada en el Contrato de Concesión, en la forma y montos establecidos en el contrato original, hasta la fecha de expiración del término de concesión inicial:

De conformidad con el Decreto N° 1873 del 29 de mayo de 2008, el nuevo valor de la contraprestación que debe pagar **EL CONCESIONARIO** a partir del día siguiente de aquel en que expire el plazo del contrato original estará determinado por la formulación establecida en el Decreto en mención.

Consecuente con la metodología para fijar el valor de la contraprestación establecida en el Decreto N° 1873 para el periodo comprendido entre el 2013 y el 2033 las cargas proyectadas, tarifas promedio e ingresos brutos proyectados del CONCESIONARIO, son:

Año	Carga	Tarifa	Ingresos
	Contenerizada (1)	Contenerizada	Contenerizada
	Cc TEUS	B USD/TEU	Ic = Cc x B USD
0 2013	40.977	44,18	1.810.532
1 2014	314.056	44,28	13.907.568
2 2015	329.725	44,16	14.560.547
3 2016	346.176	44,04	15.245.841
4 2017	363.449	43,93	15.965.100
5 2018	381.585	43,82	16.720.056
6 2019	400.627	43,71	17.512.528
7 2020	420.620	43,61	18.344.422
8 2021	420.656	43,58	18.333.352
9 2022	420.693	43,55	18.321.589
10 2023	420.731	43,52	18.309.128
11 2024	420.770	43,48	18.295.961
12 2025	420.810	43,44	18.282.083
13 2026	420.851	43,41	18.267.485
14 2027	420.893	43,41	18.272.374
15 2028	420.936	43,42	18.277.142
16 2029	420.979	43,43	18.281.799
17 2030	421.024	43,43	18.286.350

**OTROSÍ NÚMERO 006 AL CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA NÚMERO 006 DE 1993  
SUSCRITO ENTRE LA NACIÓN - SUPERINTENDENCIA GENERAL DE PUERTOS Y LA  
SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE SANTA MARTA S.A., HOY ADMINISTRADO POR EL  
INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES- INCO.**

18	2031	421.070	43,44	18.290.804
19	2032	421.118	43,44	18.295.167
20	2033	363.472	43,67	15.874.579

Nota (1): Incluye Contenedores llenos y vacíos

		Carga General y Granel	Tarifa Carga General y Granel	Ingresos Carga General y Granel
Año		Cg TON	A USD/TON	Ig = Cg x A USD
0	2013	328.267	4,88	1.600.652
1	2014	2.452.095	4,86	11.929.252
2	2015	2.510.055	4,85	12.185.216
3	2016	2.570.265	4,84	12.452.796
4	2017	2.632.767	4,84	12.732.148
5	2018	2.697.607	4,83	13.023.443
6	2019	2.764.831	4,82	13.326.867
7	2020	2.834.490	4,81	13.642.619
8	2021	2.906.635	4,81	13.970.913
9	2022	2.981.322	4,80	14.311.978
10	2023	3.058.609	4,80	14.666.057
11	2024	3.138.557	4,79	15.033.407
12	2025	3.221.227	4,79	15.414.302
13	2026	3.306.687	4,78	15.809.029
14	2027	3.377.925	4,76	16.087.958
15	2028	3.451.564	4,74	16.377.321
16	2029	3.527.663	4,73	16.677.326
17	2030	3.606.282	4,71	16.988.191
18	2031	3.605.503	4,71	16.975.008
19	2032	3.604.913	4,71	16.963.103
20	2033	3.110.738	4,72	14.695.055

En resumen se presenta el IPI:

		Ingresos Carga Contenerizada	Ingresos Carga General	Ingresos Brutos Proyectados	Contraprestación
Año		Ic = Cc x B USD	Ig = Cg x A USD	IP = Ic + Ig USD	Ct = IP x 0,175
0	2013	1.810.532	1.600.652	3.411.184	596.957
1	2014	13.907.568	11.929.252	25.836.820	4.521.443
2	2015	14.560.547	12.185.216	26.745.763	4.680.509
3	2016	15.245.841	12.452.796	27.698.636	4.847.261
4	2017	15.965.100	12.732.148	28.697.247	5.022.018
5	2018	16.720.056	13.023.443	29.743.499	5.205.112
6	2019	17.512.528	13.326.867	30.839.394	5.396.894
7	2020	18.344.422	13.642.619	31.987.041	5.597.732
8	2021	18.333.352	13.970.913	32.304.265	5.653.246
9	2022	18.321.589	14.311.978	32.633.566	5.710.874

**OTROSÍ NUMERO 006 AL CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA NUMERO 006 DE 1993  
SUSCRITO ENTRE LA NACIÓN - SUPERINTENDENCIA GENERAL DE PUERTOS Y LA  
SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE SANTA MARTA S.A., HOY ADMINISTRADO POR EL  
INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES- INCO.**

10	2023	18.309.128	14.666.057	32.975.184	5.770.657
11	2024	18.295.961	15.033.407	33.329.369	5.832.640
12	2025	18.282.083	15.414.302	33.696.386	5.896.868
13	2026	18.267.485	15.809.029	34.076.514	5.963.390
14	2027	18.272.374	16.087.958	34.360.332	6.013.058
15	2028	18.277.142	16.377.321	34.654.464	6.064.531
16	2029	18.281.799	16.677.326	34.959.125	6.117.847
17	2030	18.286.350	16.988.191	35.274.541	6.173.045
18	2031	18.290.804	16.975.008	35.265.812	6.171.517
19	2032	18.295.167	16.963.103	35.258.270	6.170.197
20	2033	15.874.579	14.695.055	30.569.633	5.349.686

Ingreso real menor al proyectado

En el evento en que  $IR_i < IP_i$ , se verificará si es la consecuencia de la disminución de las tarifas, para lo cual se confrontara la tarifa única proyectada (Tup) con la tarifa única real (TUR), las cuales se calcularán de la siguiente manera:

$$Tup = li / Ct$$

$$Ct = Cc \times 10 + Cg$$

Donde,

Tup: Es la tarifa única proyectada para un año determinado

li: Es el monto en dólares para un determinado año de los ingresos brutos portuarios proyectados o ingresos brutos reales del concesionario según sea el caso.

Ct: es el volumen de carga total movilizada durante el periodo de liquidación.

Cg: Es el volumen de toneladas movilizadas de carga general y carga a granel durante el periodo de liquidación.

Cc: Es el número de TEUS movilizadas durante el periodo de liquidación.

10: Factor fijo de conversión de Teus a Toneladas

La tarifa única real (TUR) se calculará de la misma manera, con base en los registros financieros de los ingresos reales y la carga real movilizada para un año determinado.

Consecuente con la fórmula anterior se presenta para cada año del periodo 2013-2033, la carga total en toneladas, la tarifa promedio total y los ingresos brutos proyectados del CONCESIONARIO:

Año	Carga Total	Ingresos Brutos Proyectados	Tarifa Promedio Total
	$Ct = Cc \times 10 + Cg$ TON	IP USD	$Tup = IP / Ct$ USD/Ton
0 2013	738.037	3.411.184	4,62

**OTROSÍ NUMERO 006 AL CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA NUMERO 006 DE 1993  
SUSCRITO ENTRE LA NACIÓN - SUPERINTENDENCIA GENERAL DE PUERTOS Y LA  
SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE SANTA MARTA S.A., HOY ADMINISTRADO POR EL  
INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES- INCO.**

1	2014	5.592.656	25.836.820	4,62
2	2015	5.807.303	26.745.763	4,61
3	2016	6.032.026	27.698.636	4,59
4	2017	6.267.259	28.697.247	4,58
5	2018	6.513.457	29.743.499	4,57
6	2019	6.771.098	30.839.394	4,55
7	2020	7.040.686	31.987.041	4,54
8	2021	7.113.194	32.304.265	4,54
9	2022	7.188.253	32.633.566	4,54
10	2023	7.265.921	32.975.184	4,54
11	2024	7.346.258	33.329.369	4,54
12	2025	7.429.328	33.696.386	4,54
13	2026	7.515.196	34.076.514	4,53
14	2027	7.586.852	34.360.332	4,53
15	2028	7.660.920	34.654.464	4,52
16	2029	7.737.457	34.959.125	4,52
17	2030	7.816.525	35.274.541	4,51
18	2031	7.816.207	35.265.812	4,51
19	2032	7.816.088	35.258.270	4,51
20	2033	6.745.456	30.569.633	4,53

Entonces, si  $IR < IPI$  y  $TUR < TUP$ , se multiplicará la  $TUR$  por la carga proyectada en toneladas presentada en el cuadro anterior, y sobre el valor resultante se aplicara el 0,175.

**CLÁUSULA QUINTA.- Modificación del plazo de la concesión portuaria:** Las partes convienen en ampliar el plazo de la concesión portuaria por veinte (20) años adicionales, teniendo en cuenta las inversiones previstas en el Plan de Inversión y el cronograma para su ejecución.

**CLÁUSULA SEXTA.- Índices de desempeño:** EL CONCESIONARIO se obliga a cumplir rigurosamente los índices de desempeño definidos en el Anexo Titulado ("los Índices de Desempeño"), como garantía de calidad de la prestación del servicio y para el monitoreo por parte del INCO de los niveles de productividad de la operación en el Terminal.

Los índices de desempeño previstos en el presente numeral, podrán revisarse en cualquier tiempo por el INCO y EL CONCESIONARIO como consecuencia de las variaciones en el Plan de Inversiones, cambios tecnológicos o por cualquier causa justificada que así lo amerite.

**CLÁUSULA SEPTIMA.- OBLIGACIONES AMBIENTALES. Obligatoriedad de pronunciamiento ambiental previo a la ejecución de nuevas obras; ampliación de áreas o zonas de uso público y Supresión de actividades que ha venido efectuando el concesionario portuario.**

La ejecución y desarrollo de nuevas obras; ampliación de áreas o zonas de uso público y supresión de actividades derivadas del contrato de concesión portuaria

**OTROSÍ NUMERO 006 AL CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA NUMERO 006 DE 1993  
SUSCRITO ENTRE LA NACIÓN- SUPERINTENDENCIA GENERAL DE PUERTOS Y LA  
SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE SANTA MARTA S.A., HOY ADMINISTRADO POR EL  
INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES- INCO.**

o su modificación, quedará condicionada a la aprobación previa de la autoridad ambiental competente.

Para el efecto, **EL CONCESIONARIO** deberá adelantar ante la Autoridad Ambiental competente la correspondiente consulta y si es del caso, tramitar ante la misma, la modificación de la Licencia Ambiental y/o Plan de Manejo Ambiental legalmente adoptados, evento en el cual la ejecución de nuevas obras, ampliación de áreas o zonas de uso público, quedarán condicionadas a la modificación de la Licencia Ambiental y/o Plan de Manejo Ambiental por parte de la autoridad ambiental.

En consecuencia, para todos los eventos deberá entenderse que el Gobierno Nacional, condicionará la ejecución o desarrollo de cualquier actividad, iniciación de nuevas obras y/o incorporación de nuevas áreas, al pronunciamiento previo de la autoridad ambiental, mediante el cual establecerá la necesidad o no de iniciar el trámite de modificación de la Licencia Ambiental y/o Plan de Manejo Ambiental, y así lo reconoce y acepta **EL CONCESIONARIO**.

**PARAGRAFO.-** La anterior condición no exime al **CONCESIONARIO** del cumplimiento de las obligaciones de carácter ambiental impuestas por la Autoridad Ambiental competente, vigentes a la fecha de suscripción o modificación del contrato de concesión.

**CLÁUSULA OCTAVA.- Relaciones laborales:** **EL CONCESIONARIO** se obliga a implementar los mecanismos necesarios de control y a proceder de inmediato a denunciar ante las autoridades competentes cualquier irregularidad con el fin de que se adopten las sanciones correspondientes, en cuanto a los siguientes aspectos:

a.- **EL CONCESIONARIO** verificará que los empleados de las empresas usuarias del Terminal Marítimo cuenten con afiliación a la seguridad social en salud (EPS y ARP), de conformidad con lo establecido en la Ley y en cumplimiento de su Reglamento de Seguridad.

b.- **EL CONCESIONARIO** verificará el cumplimiento de obligaciones patronales en materia salarial y prestacional, tanto respecto de sus propios empleados, como de las personas empleadas por entidades que prestan sus servicios al **CONCESIONARIO** en virtud de un contrato.

c.- Respecto de los trabajadores empleados por terceros operadores o en general usuarios del Terminal, **EL CONCESIONARIO** se obliga a establecer en el reglamento técnico de operaciones la obligación de exigir a dichos usuarios, para entrar al puerto, el cumplimiento de normas laborales y de recibir la información sobre esa materia. El Estado regulará la materia.

**CLÁUSULA NOVENA.- Código de Buen Gobierno Corporativo:** **EL CONCESIONARIO** se obliga a implementar en un plazo de ciento veinte (120) días calendario, contados a partir de la fecha de suscripción del presente Otrosí al contrato de concesión, y a mantener vigente a partir de entonces, un Código de Buen Gobierno Corporativo, que propenda por la universalidad del

**OTROSÍ NUMERO 006 AL CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA NUMERO 006 DE 1993 SUSCRITO ENTRE LA NACIÓN - SUPERINTENDENCIA GENERAL DE PUERTOS Y LA SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE SANTA MARTA S.A., HOY ADMINISTRADO POR EL INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES- INCO.**

servicio público; la transparencia, fluidez e integridad de la información; la igualdad de tratamiento a los integrantes de los grupos de interés que se identifiquen; y la detección y tratamiento de los conflictos de intereses, entre otros aspectos. El Código de Buen Gobierno Corporativo será remitido al INCO vencido el plazo antes indicado y este podrá hacer las observaciones que estime conveniente para que sea ajustado por **EL CONCESIONARIO** en caso de que el mismo no cumpla con los parámetros acá indicados.

**CLÁUSULA DÉCIMA.- Responsabilidad por el manejo del Puerto.** De conformidad con el Reglamento Técnico de Operaciones, el **CONCESIONARIO** será responsable por la supervisión y el control de todas las actividades portuarias que se desarrollen dentro del terminal concesionado, y deberá velar porque las mismas se lleven a cabo de manera que garanticen la seguridad de las personas y de los bienes y la eficiencia en las operaciones que allí se realizan.

**CLÁUSULA DÉCIMA PRIMERA.- Garantías: EL CONCESIONARIO se obliga a modificar en valor y plazo las garantías del contrato de concesión, así:** i) La garantía de cumplimiento de las condiciones generales de la concesión, que se determinó en el 10% del valor del contrato, esta garantía se expedirá por periodos de un año y deberá prorrogarse en cada vencimiento, de manera tal que se garantice la totalidad del término de la concesión. ii) La garantía de Responsabilidad Civil Extracontractual que se determinó en el 5% del valor del contrato, se deberá ampliar por el tiempo de duración de la concesión y seis meses más para garantizar que la Sociedad cumplirá oportunamente con todas las obligaciones con terceros, que reparará los daños causados a los operadores portuarios, titulares de mercancías y a bienes y derechos de terceros esta garantía se expedirá por periodos de un año y deberá prorrogarse en cada vencimiento, de manera tal que se garantice la totalidad del término de la concesión. iii) La garantía de pago de salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones del personal que se determinó en el 1% del valor del contrato y deberá adicionarse por el término de duración de la concesión y tres años más, se expedirá por periodos de un año y deberá prorrogarse en cada vencimiento de manera que garantice la totalidad del término señalado. iv) Garantía de Construcción de Obras, es del 1% del valor del plan de inversiones y deberá cubrir la realización completa del las obras indicadas en el Plan de Inversiones se expedirá por periodos de un año y deberá prorrogarse en cada vencimiento de manera que garantice la totalidad del término señalado.

La Sociedad se obliga a incluir en las garantías de estabilidad de las obras como beneficiario adicional al Instituto Nacional de Concesiones INCO.

La Sociedad se obliga a presentar para la aprobación del INCO las respectivas pólizas dentro de un plazo de treinta (30) días calendario, contados a partir de la fecha de la suscripción del Otrosí que se suscriba.

La Sociedad se obliga a mantener vigentes, durante el término del Contrato de Concesión, las pólizas de seguros y las garantías establecidas en el mismo.

Para efectos de calcular el monto de las garantías, el valor del contrato es de treinta y un millones cuarenta y un mil trescientos siete dólares de los estados

**OTROSÍ NUMERO 006 AL CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA NUMERO 006 DE 1993 SUSCRITO ENTRE LA NACIÓN - SUPERINTENDENCIA GENERAL DE PUERTOS Y LA SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE SANTA MARTA S.A., HOY ADMINISTRADO POR EL INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES-INCO.**

Unidos correspondientes al valor presente de las contraprestaciones mínimas proyectadas.

Para la constitución de la Garantía de Construcción de Obras, el valor del plan de inversiones es de ciento veintisiete millones trescientos cincuenta y cinco mil cuatrocientos cincuenta y cinco dólares de los estados unidos de Norteamérica.

**CLÁUSULA DÉCIMA SEGUNDA.- Modificación parcial:** Las cláusulas del Contrato de Concesión que no se contrapongan con lo establecido en el presente Otrosí, permanecerán vigentes y serán de obligatorio cumplimiento para las partes.

**CLAUSULA DECIMA TERCERA.- EL CONCESIONARIO**, dentro de los dos (2) meses siguientes a la fecha de perfeccionamiento del OTROSÍ al contrato de concesión portuaria, deberá presentar las modificaciones al Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de conformidad con las modificaciones aprobadas.

**ARTICULO DECIMA CUARTA.- RIESGOS. EL CONCESIONARIO** asume la totalidad de los riesgos inherentes a la ejecución del plan de inversiones en su etapa preoperativa, de construcción, de operación y de revisión; y parte del principio que la inversión realizada será recuperada durante el término de la concesión, por tal motivo no hay derecho ni reconocimiento alguno a favor de la Sociedad. La ocurrencia de cualquier riesgo no da derecho a indemnización o reconocimiento a favor del **CONCESIONARIO**, dentro de los riesgos cabe mencionar sin limitarse a ellos: el riesgo de estudios y diseños, de construcción de cantidades de obra, presupuesto, plazo de ejecución de las obras, de mantenimiento, de operación, comercial, social, ambiental, de demanda, de cartera, financiero, cambiario, tributario, seguridad portuaria, entre otros.

**ARTÍCULO QUINTA- GASTOS. EL CONCESIONARIO**, deberá asumir el pago de los impuestos y gravámenes que genere la suscripción de este otrosí, así como el pago del impuesto de timbre, de publicación del OTROSÍ al contrato de concesión en el Diario Oficial; los gastos notariales que se generen durante y al término de la concesión portuaria en el trámite de reversión, y los demás a que hubiere lugar. Para los efectos del plazo adicional, el contrato es de cuantía indeterminada, y en consideración a lo anterior se aplicará la normatividad vigente sobre la materia.

**CLÁUSULA DÉCIMA SEXTA.- Vigencia de las modificaciones:** Las modificaciones pactadas rigen a partir de la suscripción del presente Otrosí, con excepción de la relativa a la Contraprestación, la cual regirá a partir de la fecha prevista en la Cláusula Cuarta del mismo.

**CLÁUSULA DÉCIMA SEPTIMA.- Comunicaciones:** Las comunicaciones entre las partes contratantes deberán dirigirse a las siguientes direcciones:

**INCO** Avenida el Dorado Centro Administrativo Nacional - CAN- Edificio del Ministerio de Transporte, Bogotá, D.C., Colombia.

**OTROSÍ NUMERO 006 AL CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA NUMERO 006 DE 1993  
SUSCRITO ENTRE LA NACIÓN - SUPERINTENDENCIA GENERAL DE PUERTOS Y LA  
SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE SANTA MARTA S.A., HOY ADMINISTRADO POR EL  
INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES- INCO.**

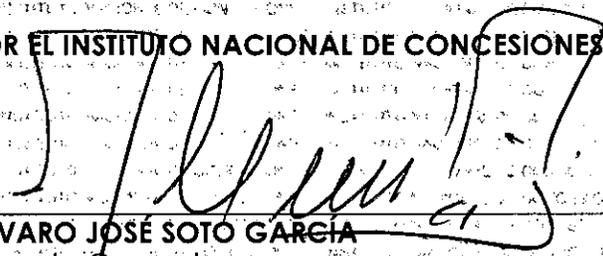
El CONCESIONARIO: Carrera Primera N° 10ª - 12 Terminal Marítimo de Santa Marta

**CLÁUSULA DÉCIMO OCTAVA.- Requisitos de perfeccionamiento y legalización.** La presente modificación del Contrato de Concesión se perfecciona con la suscripción del mismo y se legalizará con la publicación en el diario oficial por el CONCESIONARIO, requisito que se entiende cumplido con el pago de los derechos de publicación.

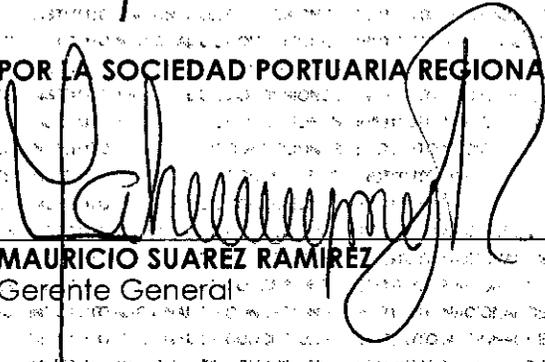
En constancia de lo anterior, se firma en la ciudad de Bogotá, D.C. a los   30   (.) días del mes de   MAY   de dos mil ocho (2.008).

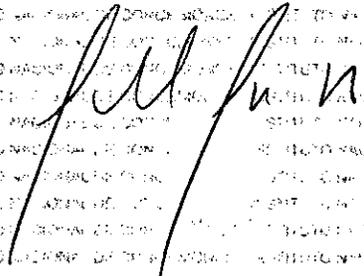
**30 MAY 2008**

**POR EL INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES**

  
**ALVARO JOSÉ SOTO GARCÍA**  
Gerente General

**POR LA SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE SANTA MARTA S.A.**

  
**MAURICIO SUÁREZ RAMÍREZ**  
Gerente General

*Testes*  


## SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE SANTA MARTA S.A.

### INDICES DE DESEMPEÑO

III. Eficiencia Operacional		INDICADOR		RANGO DE EFICIENCIA		
Productividad por Buque	> 1,000 movimientos/recalada	Movimiento/Hora	N/A	N/A	N/A	
	500 - 1,000 movimientos/recalada	Movimiento/Hora	N/A	N/A	N/A	
	< 500 movimientos/recalada	Movimiento/Hora	> 25	20 - 25	< 20	
Productividad por Grúa para Contenedores	Grúa Pórtico	Movimiento/Hora	> 25	20 - 25	< 20	
	Grúa Móvil	Movimiento/Hora	> 18	14 - 18	< 14	
	Grúa de Buque	Movimiento/Hora	> 12	8 - 12	< 8	
II. Nivel de Servicio						
Demoras de Buque	Contenedores	Hora	< 2	2 - 4	> 4	
	Carga General /Granel	Hora	< 12	12 - 24	> 24	
Demoras para ingreso de camión	Contenedores	Hora	< 0,5	0,5 - 1	> 1	
	Carga General /Granel	Hora	< 2	2 - 4	> 4	
Tiempo de permanencia del camión en puerto	Contenedores	Hora	< 0,5	0,5 - 1	> 1	
	Carga General /Granel	Hora	< 1	1 - 2	> 2	

#### Definiciones:

**Productividad por buque:** Es el número de contenedores transferidos entre el muelle y el buque durante el tiempo neto de permanencia del buque en el muelle ("Tiempo Neto de Permanencia del Buque en Muelle"), incluyendo las reestibas pero excluyendo movimientos abordo entre bahías (cell to cell), movimientos de tapas de bodegas (hatch covers) e inspecciones a la carga exigidas por las autoridades.

**Productividad por Grúa:** Es el número de contenedores transferidos entre el muelle y el buque por grúa durante el tiempo neto de permanencia del buque en el muelle ("Tiempo Neto de Permanencia del Buque en Muelle"), incluyendo las reestibas pero excluyendo movimientos abordo entre bahías (cell to cell), movimientos de tapas de bodegas (hatch covers) e inspecciones a la carga exigidas por las autoridades.

**Tiempo Neto de Permanencia del Buque en Muelle** es el tiempo que transcurre entre el momento en que el buque está listo para el inicio de operaciones hasta que se realiza el último movimiento del buque. Para los propósitos de este indicador, el buque está listo para inicio de operaciones cuando está atracado en el muelle, con libre plática y listo para que las cuadrillas empiecen a trabajar. Se deben excluir los tiempos de inspecciones exigidas por las autoridades y aquellos tiempos generados por actividades indirectas fuera del control del concesionario, tales como apertura o cierre de tapas de bodegas de buque, adecuación de las grúas de la nave por la tripulación, etc.

**Momento de arribo del Buque al Puerto** Es el momento en que el buque llega a la boya de ingreso al Puerto el cual es el punto de encuentro con el piloto práctico (Estación de pilotos)

**Demoras del Buque como consecuencia de falta de muelle o de cuadrillas para iniciar operaciones** Es la diferencia en tiempo que existe entre el momento del arribo del buque al Puerto y el momento en que el buque está listo para iniciar su operación. Para efectos del cálculo, el buque debe llegar a la estación de pilotos, cuando menos, con dos horas de anticipación al tiempo programado para el inicio de su operación.

**Demoras para ingreso de camión** Se calcula estableciendo la diferencia entre la hora asignada al camión para ingresar al Terminal y la hora en que efectivamente llega a la garita.

**Tiempo de permanencia del camión en el Terminal.** Es el tiempo que tarda el camión desde que procesa su ingreso en la garita hasta que procesa su salida la garita del Terminal.

## **I. Reglas y condiciones de aplicación para los Índices de Desempeño**

Los Índices de Desempeño se calcularán por promedio año calendario, y serán exigibles culminada la primera fase de inversión prevista en el Plan de Inversiones (2.008-2011).

La aplicación de los Indicadores de Desempeño supone la aprobación de la modificación al Reglamento Técnico de Operaciones con el propósito de incorporar el sistema de ventanas para organizar el arribo de los buques al Terminal.

El incumplimiento del Índice correspondiente a Demoras de Buque para Contenedores como consecuencia de que el o los muelles destinados para esta carga deba ser utilizado para atender otro tipo de cargas no será imputable al CONCESIONARIO.

Si por algún motivo, arribaran al Terminal Marítimo de Santa Marta buques de contenedores que programen más de 500 movimientos por recalada, se aplicarán los Índices de Desempeño indicados para buques con menos de 500 movimientos por recalada el cual constituye la operación promedio que se espera en el Terminal.

El CONCESIONARIO no será responsable por el incumplimiento de los Índices de Desempeño como consecuencia de incumplimiento por parte de los usuarios del Terminal del Reglamento Técnico de Operaciones, o por cualquier causa que le sea imputable a los usuarios tales como incumplimiento del corte documental y físico de carga, falta de carga, falta de documentación etc.

## **II. Revisión de los Índices de Desempeño**

Los Índices de Desempeño previstos en este Anexo del Otrosí al Contrato de Concesión, podrán revisarse en cualquier tiempo por el INCO y EL CONCESIONARIO como consecuencia de variaciones en el Plan de Inversiones, o por cualquier causa justificada que así lo amerite a petición del CONCESIONARIO. La modificación del Indicador será aprobada por el INCO.