



INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES

RESOLUCIÓN No. 2008 DEL 2011

( 29 de septiembre de 2011)

"Por la cual se da por terminado un procedimiento administrativo"

LA SUBGERENTE DE GESTION CONTRACTUAL DEL  
INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES

En cumplimiento de la Ley 1ª de 1991 y sus decretos reglamentarios y en ejercicio de sus competencias y facultades legales, en especial las contenidas en el Decreto 1800 de junio de 2003 y la Resolución N° 065 del 1º de febrero de 2005 y

CONSIDERANDO:

Que el artículo 5 de la Ley 1 de 1991 "Por la cual se expide el Estatuto de Puertos Marítimos y se dictan otras disposiciones", define la concesión portuaria como un contrato administrativo en virtud del cual la Nación, por intermedio de la entidad correspondiente, permite que una sociedad portuaria ocupe y utilice en forma temporal y exclusiva las playas, los terrenos de baja mar y zonas accesorias a aquellas o estos, 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 [...]"

Que la Ley 80 de 1993 "Por la cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública" establece en su artículo 4 que para el cumplimiento de los fines de la contratación pública, las entidades estatales exigirán del contratista y de su garante la ejecución idónea y oportuna del objeto contratado.

Que mediante Decreto 1800 de 2003 se creó el Instituto Nacional de Concesiones – INCO como un establecimiento público de 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, ferreo y portuario.

Que de acuerdo con el artículo 3 del Decreto 1800 de 2003, dentro de las funciones del Instituto Nacional de Concesiones se encuentran, entre otras, las siguientes:

- "Ejercer las potestades y realizar las acciones y actividades necesarias para garantizar la oportuna e idónea ejecución de los contratos a su cargo y para proteger el interés público, de conformidad con la ley";
- "Supervisar, evaluar y controlar el cumplimiento de la normatividad técnica en los proyectos a su cargo.,"
- "Supervisar el cumplimiento de los compromisos de inversión establecidos en los contratos a su cargo.,"
- "Imponer las multas y demás sanciones establecidas en los contratos y en la Ley, en caso de incumplimiento de las obligaciones pactadas en los mismos."

*"Por la cual se da por terminado un procedimiento administrativo"*

Que como complemento de lo anterior, la Ley 1474 de 2011 "Por la cual se dictan normas orientadas a fortalecer los mecanismos de prevención, investigación y sanción de actos de corrupción y la efectividad del control de la gestión pública" en su artículo 83 dispone que las entidades públicas están obligadas a vigilar permanentemente la correcta ejecución del objeto contratado a través de un supervisor o un interventor, según corresponda.

Que el 28 de diciembre de 2007 se suscribió el contrato de concesión portuaria No. 010 de 2007 con la Sociedad Puerto Industrial Aguadulce S.A. mediante el cual se otorgó una concesión portuaria para ocupar y utilizar en forma temporal y exclusiva la zona de uso público que incluye el sector de playa, terrenos de bajamar y las zonas marítimas accesorias a aquellas o éstos, que se encuentran ubicados en la Bahía Interior de Buenaventura, por el término de treinta (30) años, a cambio de la contraprestación establecida en la Cláusula Octava del contrato, para la planeación, construcción, establecimiento, administración y operación de un puerto multipropósito de servicio público orientado a la satisfacción de los requerimientos y necesidades del tráfico y el comercio nacional e internacional.

Que el 30 de septiembre de 2009 se suscribió el Otrosí No. 1 al Contrato de Concesión Portuaria No. 010 de 2007 mediante el cual se modificó la descripción del proyecto contenido en las Cláusulas Segunda y Quinta, el Plan de Inversiones contenido en la Cláusula Séptima, se incorporó una cláusula sobre auditoría y/o interventorías para controlar el plan de inversión, se modificó la contraprestación establecido en la Cláusula Octava, se adicionó la cláusula de garantías, entre otras.

Que el 15 de junio de 2010 se suscribió Otrosí No. 2 con el fin de efectuar aclaraciones al Otrosí No. 1 de 2009.

Que dentro del Contrato de Concesión Portuaria No. 010 de 2007 y sus modificaciones y aclaraciones, encontramos las siguientes cláusulas relevantes para el presente acto:

#### CONTRATO DE CONCESIÓN No. 010 de 2007

**CLAUSULA SÉPTIMA. PLAN DE INVERSIONES.** El CONCESIONARIO a través de este contrato, (...) se obliga a ejecutar en la zona de uso público y durante la vigencia del contrato, las inversiones en obras de infraestructura necesarias para la operación del proyecto portuario, que básicamente comprende la construcción de obras de acceso, tales como el dragado de las zonas marítimas accesorias y de maniobra; la construcción de las vías de acceso y vías internas de circulación dentro del terminal; la preparación de los terrenos para el terminal, las estructuras marinas tales como la construcción de un muelle destinado al manejo de graneles líquidos un muelle para graneles sólidos y un muelle para contenedores con capacidad de soporte para grúas pórtico y/o grúas móviles de muelle, adicionalmente realizará la adecuación de patios, bodegas, cobertizos, edificios administrativos y la implementación de equipos portuarios especializados. (...)

**CLÁUSULA DÉCIMA QUINTA. OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO.** EL CONCESIONARIO se obliga para con el INCO o quien haga sus veces a cumplir con todas las obligaciones legales y contractuales necesarias para el desarrollo de este contrato, en especial, con las siguientes: (...) 15.15. EL CONCESIONARIO se obliga a efectuar las obras necesarias para el adecuado mantenimiento de las instalaciones portuarias durante toda la vigencia del contrato. (...) 15.21. Será responsabilidad del CONCESIONARIO invertir en su propio nombre y a su cargo en infraestructura portuaria y equipo que aumente la eficiencia del puerto. (...)

**CLÁUSULA DÉCIMA OCTAVA. MULTAS Y SANCIONES.** Al CONCESIONARIO se le podrán imponer las siguientes multas y sanciones, sin perjuicio de las sanciones establecidas en la Ley y que corresponde aplicar a la Superintendencia de Puertos y Transporte, o quien haga sus veces. (...) 18.10. Por incumplimiento de las demás obligaciones que se encuentren previstas en la cláusula décima quinta y que no están contempladas expresamente en los numerales anteriores de la presente cláusula, se impondrá una multa equivalente al 5% del valor de la contraprestación anual.

MS

10/11

"Por la cual se da por terminado un procedimiento administrativo"

OTROSI No. 1.

**CLAUSULA CUARTA.** Modificar la cláusula Séptima del Contrato de Concesión 010 del 28 de diciembre de 2007, la cual quedará así: **PLAN DE INVERSIÓN.** El plan de inversiones que desarrollará la **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL DE AGUADULCE S.A.** en la zona de uso público, en **DOLARES CORRIENTES** equivale a **CIENTO OCHENTA MILLONES SESENTA Y CUATRO MIL SEISCIENTOS TREINTA Y SIETE DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA (USD 180.064.637)** como se muestra a continuación:

DESCRIPCIÓN	2009	2010
	AÑO 0	AÑO 1
<b>DRAGADO</b>	12.956.290	-
Dragado de material blando	12.420.738	-
Dragado en roca	535.553	-
<b>PREPARACIÓN DEL TERRENO</b>	29.127.425	-
Rellenos con material excavado	6.966.243	-
Estabilización suelos	8.925.365	-
Dique en Tablastacado	13.236.818	-
<b>TERMINAL DE CONTENEDORES</b>	36.609.512	24.267.730
Pilotes	11.678.105	-
Plataforma de muelles de contenedores L=600m	21.568.994	20.905.317
Patio para contenedores	3.362.413	3.362.413
<b>TERMINAL DE GRANELES SOLIDOS Y CARBON</b>	612.060	1.020.100
Plataforma de muelle L=250 m	612.060	1.020.100
<b>INFRAESTRUCTURA DE SERVICIO</b>	2.926.822	1.507.757
Acometidas eléctricas e iluminación	2.469.001	1.271.910
Acometidas agua	242.376	124.860
Sistemas de protección contra incendios	134.653	69.367
Comunicaciones y seguridad en los muelles	80.792	41.620
<b>SUBTOTAL (A)</b>	82.232.109	26.795.587
Inspección de Construcción	1.188.003	458.927
Mitigación ambiental	594.001	229.464
Contingencias	297.001	114.732
Ingeniería y Administración	415.801	160.624
<b>TOTAL /AÑO (B)</b>	2.494.806	936.747
<b>EQUIPOS (C)</b>	4.845.318	21.626.874
Grúas Portico	4.845.318	18.721.724
Escáner	-	2.905.149
<b>TOTAL (A+B+C)</b>	89.572.233	49.386.208
<b>OTROS</b>	1.083.407	-
Estudios y diseños	1.083.407	-
<b>GRAN TOTAL</b>	90.655.640	49.386.208

**CLAUSULA DÉCIMA SEGUNDA.** Adicionar a la cláusula Décima Primera del Contrato 010 del 28 de diciembre de 2007, el siguiente contenido: La **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL DE AGUADULCE** asume la totalidad de los riesgos inherentes a la modificación y ejecución del plan de inversiones en su etapa preoperativa, de construcción, de operación y de revisión; y

na

AT

*"Por la cual se da por terminado un procedimiento administrativo"*

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 de la Sociedad, dentro de los riesgos cabe mencionar sin limitarse a ellos: el riesgo de estudios y diseños, e 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.

Que el Contrato de Concesión Portuaria No. 010 de 2007 y sus respectivas modificaciones y aclaraciones se encuentran amparados por la Garantía Única de Cumplimiento expedida por la compañía aseguradora SEGUROS COLPATRIA S.A. según Póliza No. 8001001238.

Que el 3 de marzo de 2010 se remitió comunicación radicada INCO No. 2010-303-002506-1, mediante la cual la Subgerencia de Gestión Contractual del INCO informa al representante legal de la SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A. que revisado el informe de avance de obras con corte a 31 de enero de 2010 se observa que desde la suscripción del Otrosí No. 1 del 30 de septiembre de 2009, el plan de inversión pactado contractualmente no presenta avance físico ni financiero y por lo tanto se solicita información al respecto.

Que mediante documento radicado bajo el No. 2010- 409-027689-2 del 24 de noviembre de 2010, la Sociedad Puerto Industrial Aguadulce S.A. reporta el estado del cumplimiento de los compromisos de inversión y solicita la priorización del cronograma de inversiones contenidos en la cláusula cuarta del Otrosí No. 1 al Contrato de Concesión Portuaria No. 010 de 2007.

Que mediante comunicación No. 2011-303-001444-1 del 11 de febrero de 2011, la Subgerencia de Gestión Contractual da respuesta a la solicitud de priorización de inversiones presentada por la Sociedad Puerto Industrial Aguadulce S.A. indicando que el valor presente del plan de inversiones propuesto por el concesionario resulta menor en USD \$17.950.561 que el valor presente del plan de inversiones plasmado en el otrosí No. 1 del 30 de septiembre de 2009.

Que mediante documento radicado en el INCO bajo el No. 2011-409-010583 2 del 18 de abril de 2011, el concesionario presenta el avance de obras y el informe de las inversiones correspondiente al periodo vencido en febrero de 2011, en el cual se evidencia un reporte del cero por ciento (0%) de avance físico en varias de las actividades que debieron ser ejecutadas a esa fecha de conformidad con el Plan de Inversión.

Que en virtud de lo anterior y en cumplimiento de las funciones de supervisión de la debida ejecución del Contrato de Concesión Portuaria No. 010 de 2007, se efectuó visita a Buenaventura por parte de la supervisión técnica en los meses de abril y mayo de 2011,

Que mediante comunicación No. 2011-409-014388-2 del 25 de mayo de 2011, el supervisor técnico del contrato presenta informe denominado "Análisis Cumplimiento Inversiones Contractuales AGUADULCE" en el que se concluye que *"Durante visitas a Buenaventura, recorridos en lancha y sobrevuelos, de abril y mayo de 2011, se pudo confirmar que en la zona de uso público concesionada no existe infraestructura portuaria construida, ni se están llevando a cabo obras de construcción de un terminal marítimo, ni se encuentra allí ubicada maquinaria civil ni portuaria."*

Que en el informe del 2 de junio de 2011 radicado bajo el No. 2011-409-015295-2 la supervisión técnica del Contrato de Concesión Portuaria No. 010 de 2007 indica lo siguiente:

*"Basado en visitas de campo y sobrevuelos llevados a cabo por personal del INCO durante el primer semestre del 2011, complementados con la lectura de los "Informes Mensuales de Avance de Obras de Aguadulce" presentados por el concesionario, con 0% físico; del oficio, en ese sentido, enviado por INCO 2010- 303 0025061, el 3 de marzo de 2010... y de leer el oficio INCO 2011-409-0143882... se concluye que a la fecha de presentación del presente informe... no se han llevado a cabo las inversiones contractuales establecidas en el Otrosí 1, vigente, enmarcadas en los años 2009 y 2010."*

Que teniendo en cuenta todo lo anterior, la supervisión técnica y jurídica del contrato reporta incumplimiento de las obligaciones contractuales a cargo del concesionario, así:

- *A mayo de 2011 no han iniciado las obras de dragado de Material Blando y en Roca. La obra debía ejecutarse en 2009 según plan de inversiones.*

*Handwritten mark*

*Handwritten mark*

"Por la cual se da por terminado un procedimiento administrativo"

- A mayo de 2011 no han iniciado las obras de preparación del terreno, esto es: 1) Rellenos con material excavado; 2) estabilización de suelos; 3) dique en tablasacado. La obra debía ejecutarse en 2009 según plan de inversiones.
- A mayo de 2011 no han iniciado las obras de construcción del terminal de contenedores. La obra debía ejecutarse ente 2009 y 2010.
- A mayo de 2011 no han iniciado las obras de construcción del terminal de graneles sólidos y carbón. La obra debía ejecutarse ente 2009 y 2010.
- A mayo de 2011 no se encuentran en el país, ni se tienen registros de compra, de los equipos portuarios anunciados en el Plan de Inversiones del Contrato de Concesión Portuaria, esto es, Grúas Pórtico y Escáner, los cuales debían ingresar entre 2009 y 2010.
- A mayo de 2011 no se ha construido la infraestructura de servicios propuesta en el Plan de Inversiones. La obra debía ejecutarse entre 2009 y 2010.

Que en virtud de los anteriores antecedentes, la Entidad dio inicio a un procedimiento administrativo por el presunto incumplimiento de las obligaciones contractuales para la imposición de las sanciones a que hubiere lugar, de conformidad con lo establecido en Contrato de Concesión portuaria No. 010 de 2007 y siguiendo el procedimiento establecido en los artículos 28 y demás complementarios y concordantes del Código Contencioso Administrativo.

Que teniendo en cuenta lo anterior, se procedió a requerir a la SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUA DULCE S.A. mediante comunicación No. 2011-303-007446-1 del 8 de junio de 2011 y a la compañía aseguradora SEGUROS COLPATRIA S.A. mediante comunicación No. 2011-303-007545-1 del 10 de junio de 2011, para que en ejercicio de su derecho de defensa y con el fin de salvaguardar el debido proceso, presentaran sus descargos frente a los presuntos incumplimientos contractuales reportados en los informes presentados por la supervisión del contrato; de los cuales se remitió copia con el requerimiento.

Que en el mismo requerimiento enviado al concesionario y a su garante se les citó a audiencia de descargos para el día 5 de julio de 2011 a las 10:00 a.m. en las instalaciones del INCO en la ciudad de Bogotá.

Que mediante documento radicado en el INCO el día 28 de junio de 2011 bajo el No. 2011-409-017957-2 la SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUA DULCE S.A presentó por escrito sus descargos como respuesta al requerimiento efectuado por los presuntos incumplimientos contractuales reportados, aportando con ellos las pruebas que pretende hacer valer dentro del presente procedimiento, y en los cuales se plantean los siguientes argumentos de defensa:

- a. La obligación principal del contrato de concesión no se ha incumplido. En este punto el concesionario plantea que las obligaciones son construcción, operación, pago contraprestación y reversión. El plan de inversión no es obligación principal, sino que es un desarrollo del riesgo que asume el concesionario y que no se puede exigir el cumplimiento de un cronograma que no es posible cumplir.
- b. El cronograma de inversión sobre el cual se hizo la evaluación del seguimiento a la cual se dio traslado a SPIA no es el cronograma de inversión vigente. En este punto se plantea que teniendo en cuenta que el concesionario solicitó modificación al plan de inversión en noviembre de 2010 y que en Febrero de 2011 el INCO solicitó una aclaración la cual se efectuó transcurridos pocos días, entiende el concesionario que ha operado el silencio administrativo positivo consagrado en el numeral 16 del artículo 25 de la Ley 80 de 1993, el cual fue protocolizado mediante escritura pública el día 28 de junio de 2011.
- c. Inexistencia de una norma o de una cláusula contractual que prescriba la imposición de sanciones por incumplimiento del cronograma de inversión. Al respecto el concesionario indica que en virtud del principio de legalidad, la sanción debe estar contemplada en la ley o el contrato y que en este sentido la Clausula Décimo Octava del Contrato de Concesión no contempla una sanción por incumplimiento al plan de inversión. Indica igualmente que no hay obligación contractual relacionada con el cumplimiento del plan de inversión.
- d. La cancelación de la compraventa realizada por SPIA a Pacífico 2000, es un hecho sobreviniente que no ha permitido la construcción del puerto Aguadulce. Frente a este punto

21

11/21  
4

*"Por la cual se da por terminado un procedimiento administrativo"*

afirma el concesionario que se trata de un hecho sobreviniente, imprevisible e irresistible que no puede generar responsabilidad e indica que ha efectuado todas las gestiones y actuaciones ante las autoridades nacionales y departamentales para solucionar el problema de predios. Informa que ya se han construido 7 km de carretera a nivel de sub-base, lo cual representa una inversión que alcanza los 28.000 millones de pesos.

- e. La solicitud del INCO de construir puerto a pesar de la imposibilidad de construir la carretera, cambia las condiciones del contrato y genera sobrecostos. Al respecto en concesionario manifiesta que la solicitud del INCO de construir el puerto como se hace en una isla, modifica las condiciones iniciales del contrato y representaría un sobrecosto de 60 millones de dólares.

Que dentro del término establecido en el requerimiento correspondiente no se recibió escrito de descargos por parte de la compañía aseguradora SEGUROS COLPATRIA S.A. en su calidad de garante del Contrato de Concesión Portuaria No. 010 de 2007.

Que el día 5 de julio de 2011 a las 10:00 a.m., se llevó a cabo la audiencia de descargos dentro del procedimiento administrativo sancionatorio iniciado por el presunto incumplimiento de las obligaciones contractuales a cargo de la SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUA DULCE S.A en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 010 de 2007 según consta en el Acta No. 1 de la misma fecha, audiencia en la cual el Representante Legal de la SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUA DULCE S.A expuso los argumentos de su defensa planteados por escrito en los descargos presentados a la entidad

Que en desarrollo de la audiencia intervino el representante de la Compañía Aseguradora SEGUROS COLPATRIA S.A., apoyando los argumentos planteados por la sociedad Concesionaria.

Que la entidad procedió a estudiar los argumentos y pruebas presentadas por la SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUA DULCE S.A. dentro del presente trámite administrativo así como la totalidad del expediente contractual y mediante comunicación No. 2011-409-025333-2 del 6 de septiembre de 2011 se emitió concepto frente a los mismos, del cual se extractan los siguientes apartes con el fin de resolver definitivamente el presente trámite:

- i) En lo referente a la presunta ocurrencia del silencio administrativo positivo contractual, alegado por el CONCESSIONARIO en sus descargos, se indica lo siguiente:

*"...Afirma la SPIA que ha operado el silencio administrativo positivo toda vez que solicitó la modificación al plan de inversiones de su contrato de Concesión Portuaria, sin haber recibido respuesta de fondo a la solicitud dentro de los tres meses siguientes a su radicación. Sobre el particular es necesario precisar lo siguiente:*

*La SPIA radicó ante el INCO el oficio 2011-409-027689-2 el día 24 de noviembre de 2010, mediante el cual solicitó:*

*"(...) la aprobación de la priorización de las inversiones del cronograma de inversiones, relacionado con los rubros de destinación de la misma contenidos en la Cláusula Cuarta del Otrosí que modifica la Cláusula Séptima del contrato de concesión 010, en el sentido de postergar la realización de inversiones que impliquen la intervención del área concesionada y priorizando aquellas que se relacionen con bienes y servicios cuya adquisición o prestación no implique el acceso al área concesionada. Vale decir que ninguno de los elementos esenciales del contrato de concesión es modificado."*

*El INCO, por su parte, respondió la anterior solicitud mediante oficio No. 2011-303-001444-1 del 11 de febrero de 2011, en el cual indicó:*

*"Teniendo en cuenta la cláusula cuarta -- párrafo primero del Otrosí No. 01 referente a garantizar el valor presente de las inversiones, financieramente no es viable aprobar la modificación del plan de inversiones propuestos por la Sociedad en estas condiciones."*  
*(Subrayado fuera de texto)*

*Así las cosas, el INCO sí decidió de fondo sobre la solicitud presentada por la SPIA y al respecto negó la misma. Nunca, en momento alguno, le informó al Concesionario que subsanara, aclarara o acomodara su solicitud, como lo quiere hacer ver en su escrito de*

"Por la cual se da por terminado un procedimiento administrativo"

descargos al indicar que se trató de una "inquietud" del Instituto, cuando, en realidad, fue una decisión de fondo, además de definitiva.

Posteriormente la SPIA remitió el oficio con radicado INCO No. 2011-409-003867-2 del 16 de febrero de 2011, manifestando que mediante el mismo daba respuesta a la citada comunicación del INCO. En realidad, es claro que el INCO, de nuevo, no pidió al Concesionario ajuste alguno a su petición de modificación, sino simplemente se limitó a decidir que la misma era inviable.

En este punto, es forzoso concluir que no operó el alegado silencio administrativo positivo alegado por la SPIA en su escrito de descargos y, en tal sentido, no es cierto que el contrato de concesión hubiera sido modificado, ni que el INCO midiera el avance con un plan de inversiones diferente al que se encuentra vigente.

En virtud de lo anterior, es evidente que no existe el alegado silencio administrativo positivo contractual, por cuanto la entidad sí profirió decisión de fondo frente a lo solicitado por el CONCESIONARIO.

ii) Frente a las afirmaciones que indican que en el contrato no existe una estipulación que le permita al INCO proceder a imponer sanciones convenidas en la cláusula décima octava, tenemos lo siguiente:

"(...) Frente a este argumento basta decir lo siguiente:

- El numeral 18.10 de la Cláusula Décima Octava del contrato de concesión No. GG-P-SPIA 010 de 2007, referente a "Multas y Sanciones" establece que al concesionario se le podrá imponer multas y sanciones "Por incumplimiento de las demás obligaciones que se encuentren previstas en la Cláusula Décima Quinta y que no están contempladas expresamente en los numerales anteriores de la presente cláusula (...)".
- Por su parte, en la Cláusula Décima Quinta las partes dispusieron que "EL CONCESIONARIO se obliga para con EL INCO (...) a cumplir con todas las obligaciones legales y contractuales necesarias para el desarrollo de este contrato, en especial, con las siguientes (...) " (subraya fuera del texto).

- Finalmente, la Cláusula Séptima del contrato contempla la obligación que tiene la SPIA de "ejecutar en la zona de uso público y durante la vigencia del contrato, las inversiones en obras de infraestructura portuaria necesarias para la operación del proyecto portuario".

De acuerdo con la SPIA, el numeral 18.10 antes citado hace alusión únicamente a la lista de obligaciones contenidas en el Cláusula Décima Quinta del contrato, el cual, en su sentir, excluyó como obligación expresa la de ejecutar las obras contenidas en el plan de inversiones, y por tanto, la posibilidad del INCO para imponer multas por cuenta de incumplimiento en su ejecución.

Al respecto, debe anotarse que en la Cláusula Décima Quinta se incluyó, tan solo, una lista enunciativa de obligaciones en cabeza de la SPIA, más no las únicas obligaciones. La redacción de esta estipulación es clara en cuanto dice que el concesionario se obliga a cumplir "todas las obligaciones legales y contractuales necesarias para el desarrollo de este contrato", y luego indica, "en especial las siguientes". La cláusula no excluye ninguna de las demás obligaciones que deba cumplir el concesionario por el solo hecho de contener una lista, la cual es meramente enunciativa, no taxativa.

Este entendimiento encuentra apoyo legal en las siguientes normas del Código Civil, sin duda muy oportunas para este caso:

"Artículo 1622.—Las cláusulas de un contrato se interpretarán unas por otras, dándosele a cada una el sentido que mejor convenga al contrato en su totalidad."

"Artículo 1623.—Cuando en un contrato se ha expresado un caso para explicar la obligación, no se entenderá por solo eso haberse querido restringir la convención a ese caso, excluyendo los otros a que naturalmente se extiende."

De otra parte, es ilógico pretender que el INCO no cuente con las herramientas legales necesarias y suficientes para vigilar y controlar la ejecución de un contrato a su cargo. Basta en este punto citar

MV

VEL

7

"Por la cual se da por terminado un procedimiento administrativo"

el artículo 4 de la Ley 80 de 1993 que establece expresamente que para el cumplimiento de los fines de la contratación pública, las entidades estatales exigirán del contratista y de su garante la ejecución idónea y oportuna del objeto contratado; y el numeral 4° del artículo 32 de la misma norma, según el cual:

"4°. Contrato de concesión. Son contratos de concesión los que celebran las entidades estatales con el objeto de otorgar a una persona llamada concesionario la prestación, operación, explotación, organización o gestión, total o parcial, de un servicio público, o la construcción, explotación o conservación total o parcial, de una obra o bien destinados al servicio o uso público, así como todas aquellas actividades necesarias para la adecuada prestación o funcionamiento de la obra o servicio por cuenta y riesgo del concesionario y bajo la vigilancia y control de la entidad concedente, a cambio de una remuneración que puede consistir en derechos, tarifas, tasas, valorización, o en la participación que se le otorgue en la explotación del bien, o en una suma periódica, única o porcentual y, en general, en cualquier otra modalidad de contraprestación que las partes acuerden" (negrilla fuera del texto).

Así mismo, cabe invocar también el artículo 17 de la ley 1150 de 2007, titulado "Del derecho al debido proceso", que establece:

"El debido proceso será un principio rector en materia sancionatoria de las actuaciones contractuales. En desarrollo de lo anterior y del deber de control y vigilancia sobre los contratos que corresponde a las entidades sometidas al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, tendrán la facultad de imponer las multas que hayan sido pactadas con el objeto de conminar al contratista a cumplir con sus obligaciones. Esta decisión deberá estar precedida de audiencia del afectado que deberá tener un procedimiento mínimo que garantice el derecho al debido proceso del contratista y procede sólo mientras se halle pendiente la ejecución de las obligaciones a cargo del contratista. Así mismo podrán declarar el incumplimiento con el propósito de hacer efectiva la cláusula penal pecuniaria incluida en el contrato (...)."

Por lo tanto, el INCO cuenta con todas las facultades legales y contractuales para vigilar y controlar la ejecución del contrato, y si es del caso declarar la ocurrencia de incumplimientos e imponer las multas que correspondan. En conclusión, el argumento expuesto por el Concesionario no debe ser de recibo por parte de la Entidad.

En conclusión, frente a este argumento, es preciso concluir que el INCO sí cuenta con las herramientas otorgadas tanto en la ley como en el contrato para vigilar y supervisar la ejecución contractual y para exigir al contratista, en este caso a la SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A., y a su garante el debido cumplimiento de las obligaciones contractuales, de hecho, actualmente la ley exige e impone como obligación a las entidades públicas la de vigilar permanentemente la correcta ejecución del objeto contratado, y como consecuencia de lo anterior está debidamente facultado para imponer las sanciones que hayan sido pactadas.

iii) En lo referente a la afirmación de la SPIA según la cual no se ha incumplido la obligación principal y que el contrato no incluye obligación expresa relacionada con el cumplimiento del plan de inversiones, se concluye:

"... Ahora, frente a la afirmación según la cual la SPIA no ha incumplido la obligación principal, y de nuevo, que la Cláusula Décima Quinta del contrato no incluye la obligación de realizar inversiones en los plazos del cronograma de inversiones de la Cláusula Séptima, debe reiterarse que la lista de la Cláusula Décima Quinta es meramente enunciativa, pues ella cobija todas y cada una de las obligaciones que derivan del contrato. Su textura es abierta, pues ordena a la SPIA "a cumplir con todas las obligaciones legales y contractuales necesarias para el desarrollo de este contrato". Además, existe un mandato legal derivado del artículo 1603 del Código Civil, según el cual, "Los contratos deben ejecutarse de buena fe, y por consiguiente obligan no sólo a lo que en ellos se expresa, sino a todas las cosas que emanan precisamente de la naturaleza de la obligación, o que por la ley pertenecen a ella".

El INCO no solo puede entonces exigir todas las obligaciones contenidas en el contrato, sino todas aquellas que deriven de su naturaleza y las que por ley le pertenezcan, y así mismo, podrá declarar su incumplimiento cuando ello sea procedente e impondrá las multas contractuales pactadas.

Finalmente, es apenas lógico que para el cumplimiento de la obligación principal del contrato, la operación de un puerto, es una condición sine qua non su construcción. Pretender que ella no sea exigible en los tiempos que el mismo concesionario propuso, es claramente un sinsentido."

Handwritten signature and date: 29/09/2011

Handwritten initials: MPO



"Por la cual se da por terminado un procedimiento administrativo"

Por lo anterior, es claro que el Plan de Inversión si es una obligación que debe cumplir la SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 010 de 2007, y no puede afirmarse, como lo hace el concesionario en sus descargos, que la única obligación a cargo del concesionario es el cumplimiento del objeto del contrato conforme la cláusula primera, esto es, la construcción y operación del puerto en los términos y condiciones que allí se indican.

iv) En lo que refiere a la ocurrencia de hechos externos ajenos a la voluntad de la SPIA que le han impedido ejecutar las obras a su cargo, previstas dentro del plan de inversiones, se indicó:

"(...) En este punto, la SPIA informa que se presentaron hechos ajenos a su voluntad, imprevisibles, que impidieron la ejecución de sus obligaciones. Los hechos consistieron, básicamente, en que los negocios que había realizado sobre unos predios de propiedad privada ubicados al lado de la zona del proyecto portuario, en los cuales construiría la vía de acceso terrestre, se cayeron por decisiones de las autoridades.

Al respecto, y luego de citar jurisprudencia relacionada con los factores externos a las partes y su relación contractual como quebrantadores de la ecuación contractual, en la que se definen los requisitos para que se configure, en particular, la denominada "teoría de la imprevisión", la SPIA manifiesta en sus descargos que ella se presenta en su caso por las siguientes razones, que se resumen así:

i) Cancelación del folio de matrícula y la estufa operada por la sociedad Pacífico 2000 en su contra.

ii) Hechos y circunstancias que no pudieron ser previstas en los estudios de títulos, aun cuando estos fueron contratados con profesionales en el tema.

iii) La construcción del puerto no es posible sin la construcción de la vía. Afirma que la falta de títulos reales sobre los predios necesarios para el efecto, afecta de tal manera la ecuación económica del contrato que sin la vía no es posible el desarrollo del objeto principal del contrato.

Así, en su criterio, la falta de predios para construir la vía de acceso terrestre al puerto, como consecuencia de las situaciones anotadas, configura la imprevisión y excusan a la SPIA de no haber construido las obras del puerto.

Dentro de este contexto, cabe anotar que el Concesionario hace referencia a una "solicitud del INCO" de que, a pesar de no contar con la carretera, la SPIA construyera el puerto como en el caso de los puertos en las islas, indicando que esto llevaría a un desequilibrio contractual, toda vez que le significaría un sobre costo de aproximadamente sesenta millones de dólares (30% del valor del plan de inversiones)."

"(...) La SPIA, en su escrito, afirma que hubo situaciones imprevisibles e irresistibles que hicieron imposible el cumplimiento de sus obligaciones, toda vez que le imposibilitaron el acceso, por vía terrestre, a la zona donde construirá el puerto. No obstante, en su escrito de descargos, hace referencia a un concepto técnico emitido por INCO, en el cual se indicó que, ante la ausencia de una carretera, aun podría ser viable la construcción del puerto, haciendo para el efecto una comparación con la construcción de los puertos en las islas. Frente a esto, el Concesionario afirma, por un lado, que ello desvirtúa las condiciones iniciales bajo las cuales se suscribió el contrato de concesión, y por otra parte, significaría un quebrantamiento al equilibrio económico del mismo, toda vez que construir el puerto sin la vía de acceso terrestre, le significaría a la SPIA invertir cerca de USD \$60 millones de dólares.

Frente a estos argumentos es inevitable identificar que el Concesionario confundió la ocurrencia de una fuerza mayor con una dificultad, un obstáculo que encontró en el camino, que no le hacía imposible construir el puerto sino más oneroso.

"(...) la teoría de la imprevisión guarda estrecha relación con la fuerza mayor en lo que hace a la imprevisibilidad y lo irresistible de los sucesos que alteran las condiciones del contrato, sin embargo, difieren en sus efectos toda vez que, en este caso, en la teoría de la imprevisión las

ML

"Por la cual se da por terminado un procedimiento administrativo"

obligaciones aún pueden ser cumplidas, pero con una mayor dificultad y onerosidad, comportando la alteración de la economía del contrato de forma extraordinaria y anormal.

En el caso bajo análisis, la SPIA, primero, afirma que la falta de una vía de acceso terrestre hace imposible la construcción del puerto; pero luego, sostiene que construir el puerto sin dicha vía implicaría mayores costos, en aproximadamente 30% del valor de las inversiones, eso sí, sin presentar un análisis detallado o sin aclarar de donde llegan a esa cifra. Es decir, luego de manifestar que sin la vía de acceso terrestre la construcción del puerto es imposible, deja entrever luego que ello sí es posible, pero que implicaría un valor mayor a lo previsto inicialmente, e incluso, plantea que podría alterar las condiciones iniciales del contrato en lo que hace a el método que había planeado utilizar para construir el puerto.

Con base en esas manifestaciones de la misma SPIA, podemos concluir que lo realmente ocurrido fue una serie de hechos imprevisibles y en efecto irresistibles, pero que en modo alguno imposibilitaba el cumplimiento de las obligaciones por parte del Concesionario, sino que las harían, eventualmente, más onerosas, de acuerdo con los cálculos que la SPIA ha informado.

La construcción del puerto es, entonces, viable, aún sin una vía de acceso terrestre que lleve hasta zona donde se ubica el mismo, sólo que en este escenario se haría más costoso que lo inicialmente calculado por el Concesionario en su plan de inversiones. Esto quiere decir que la falta de una vía de acceso, no es un impedimento absoluto que exima a la SPIA de cumplir lo convenido. Sin embargo, esto eventualmente podría variar las condiciones convenidas en el contrato, más aún si son circunstancias ajenas a las partes.

En adición a lo anterior, existen algunas obras cuya ejecución no depende de dicha vía terrestre, como es el dragado. Esta obra debía estar ejecutada para este momento y, de acuerdo con el plan de inversiones, iniciaba en 2009. Sin embargo, estas obras cobran sentido con el puerto construido, en tanto el dragado de la zona de maniobras, se entiende, hace parte de la infraestructura portuaria necesaria para operar el puerto.

• **De los riesgos asumidos por las partes, en especial por la SPIA de cara a la construcción de la vía de acceso terrestre.**

Ahora, sin perjuicio de lo anotado hasta este punto, debemos detenemos por un momento en la cláusula décima segunda del Otrosí No. 01, mediante la cual se adicionó la cláusula décima primera al contrato 010 de 2007, cuya redacción quedó de la siguiente manera:

"RIESGOS. La SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL DE AGUADULCE asume la totalidad de los riesgos inherentes a la modificación y 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 de la Sociedad; dentro de los riesgos cabe mencionar sin limitarse a ellos: el riesgo de estudios y diseños, e construcción de cantidades de obra, presupuesto, plazo de ejecución de las obras, de mantenimiento, de operación, comercial, social, ambiental, de demanda, de cartería, financiero, cambiario, tributario, seguridad portuaria entre otros. (...)"

Según esta cláusula, la SPIA asumió todo riesgo relacionado con la ejecución del plan de inversiones durante todas las etapas del contrato. Pero esta estipulación está encaminada, esencialmente, a que la SPIA asuma el riesgo del éxito del negocio del proyecto portuario, es decir, que con el proyecto no obtuvo un retorno de la inversión ni utilidad alguna, el Estado no tendrá responsabilidad alguna en reconocerle suma alguna por cuenta de esas consecuencias negativas.

En lo que hace a la construcción de la carretera, en el contrato de concesión portuaria no quedó expresamente convenido el riesgo de su construcción, ni quién lo asumiría. Esto es importante resaltarlo, toda vez que de su construcción depende necesariamente que el puerto pueda entrar en operación, de acuerdo con la modalidad propuesta por la SPIA pues la movilización de la carga se realizará desde el interior del país, por tierra, de lo cual se desprende que la construcción misma del puerto dependa, en concordancia igualmente con lo propuesto por la SPIA, de la existencia de la vía de acceso terrestre a la zona del proyecto.

WV

10/23/11

"Por la cual se da por terminado un procedimiento administrativo"

Toda vez que la SPIA no asumió expresamente el riesgo de la construcción de la vía de acceso terrestre, es difícil pensar en que deba responder por las consecuencias que derivan de su ausencia, máxime cuando, como se verá más adelante, ello está atado a unos trámites que debe surtir ante Entidades del Estado, adicional a los impedimentos que encontró en la compra de unos predios y cuya ocurrencia se encuentra suficientemente acreditada en el expediente.

La asignación de los riesgos en un contrato debe ser clara y expresa, pues dejar su estructura indefinida significaría quebrantar el equilibrio existente al momento en que las partes entran dentro de la relación negocial, especialmente si se trata de un contrato estatal. En tal sentido, la redacción de la citada cláusula no permite incluir dentro de los riesgos asumidos por la SPIA, aquellos que pudieren derivar de la falta de construcción de la carretera cuando ella es consecuencia de factores externos a su voluntad.

Ahora bien, teniendo todo lo anterior en cuenta, que la SPIA no asumió el riesgo referido, pero que tampoco enfrentó una verdadera imposibilidad sino una dificultad que eventualmente haría mucho más oneroso el cumplimiento de sus obligaciones; que había obras que no requerían de la vía de acceso para ser ejecutadas, no obstante son parte integral de la infraestructura del puerto, en su conjunto; es preciso analizar las circunstancias que se han presentado a lo largo del desarrollo del contrato y que se refieren a los tropiezos con los que se ha encontrado el Concesionario dentro de los trámites surtidos para poder dar viabilidad a la construcción de la carretera de acceso.

**•De los efectos derivados de la falsedad en documento público, declarada por la Fiscalía.**

Según lo manifiesta la SPIA, uno de los hechos que particularmente ha afectado la construcción de la vía, y por ende la construcción del puerto, es el hecho que "La Fiscalía encontró falsa la Escritura Pública 35 de 1930", y que como consecuencia de esa falsedad, "la adquisición por parte de SPIA del lote mencionado está viciada, y por ende el concesionario pierde la disponibilidad del predio", siendo que el mismo había sido adquirido mediante escritura pública 1681 del 16 de agosto de 2007, de la Notaría 2ª de Buenaventura.

Explica el concesionario que lo anterior llevó a que se hicieran unos estudios para identificar los límites geo-topográficos de los lotes de la zona, sobre los cuales había recibido varias cancelaciones en los folios de matrícula. Como resultado, surgen dos lotes de terceros ubicados en el trazado de la vía y un baldío. Los lotes de propiedad privada resultaron ser: un predio de la Sociedad López Arcos y el otro del señor José León Angilo.

Revisando los documentos del contrato, se encontró la comunicación radicada en el INCCO bajo el número 2011-409-010686-2 del 18 de abril de 2011, mediante la cual la SPIA remitió unos documentos que había radicado previamente ante el Ministerio de Transporte, con el cual le reiteraba a dicha Entidad Estatal su solicitud de expropiación de los predios.

En ese escrito la SPIA aportó un estudio de títulos actualizado, diferente al que obra en el expediente del procedimiento administrativo sancionatorio, realizado por la firma Arce Rojas Consultores y Cia. S.A., cuyo objeto fue analizar la historia de los predios mencionados. En éste, la firma aporta los folios actualizados y relata en qué estado se encuentran los predios en lo que títulos se refiere. En efecto, consta en los documentos las anotaciones de la Fiscalía y las medidas cautelares que el concesionario menciona en su escrito de descargos.

Estas circunstancias, sin duda alguna, escapan al control del concesionario, e incluso del control de la misma Entidad concedente. También, es claro que era imposible prever que documentos públicos que acreditaban transferencia de propiedad sobre los predios requeridos por la SPIA, eran falsos; más aún contando con estudios de títulos realizados por profesionales idóneos en la tarea.

Así, de no haber mediado la anterior falsedad ni su consecuencia, cual fue la pérdida de disponibilidad del predio, la SPIA tendría acceso terrestre al puerto, en el punto geográfico específico de los predios en comento.

Ahora bien, es preciso indicar que la vía de acceso atraviesa también por dos terrenos baldíos de la Nación. Para la construcción de la carretera a través de ellos, la SPIA ha realizado trámites ante diferentes entidades del Estado, competentes para conocer del asunto y dar viabilidad a la disponibilidad de los terrenos para ejecutar esta tarea. En la actualidad, se sabe que la SPIA

MA

27

*"Por la cual se da por terminado un procedimiento administrativo"*

*continúa haciendo dichos trámites y que no ha iniciado la construcción de la vía; ni siquiera existe un carreteable. (...)"*

*"(...) Por tal motivo, si bien en este momento, se encuentra suficientemente acreditado que efectivamente la SPIA enfrentó situaciones imprevisibles e irresistibles que resultaron en el atraso de iniciar la construcción del puerto dentro del tiempo previsto, es menester advertir que una vez se superen esas dificultades, es decir, que el concesionario tenga la disponibilidad de los predios de propiedad privada necesarios para construir la parte de la vía que accede al puerto, le será plenamente exigible que inicie la construcción del puerto dentro de un tiempo razonable (tiempo requerido para tener al menos un carreteable), pues ha sido evidente que la SPIA inició tardíamente los trámites encaminados a disponer de los baldíos.*

En este punto, tenemos que se encuentra probada la ocurrencia de circunstancias imprevisibles e irresistibles, ajenas a la voluntad de las partes que resultaron en el atraso de iniciar las actividades para la construcción del puerto dentro del tiempo previsto.

Que según el análisis efectuado del documento de descargos, las pruebas presentadas dentro del presente procedimiento administrativo y los que obran en el expediente del Contrato de Concesión Portuaria No. 010 de 2007, se llega a las siguientes conclusiones:

1. La cancelación de los folios de matrícula del predio adquirido por la SPIA que devino en que ésta perdiera la disponibilidad sobre el mismo, es una circunstancia imprevisible e irresistible para las partes del contrato.
2. Si bien el concesionario podía, de acuerdo con sus propias declaraciones, adelantar la construcción del puerto, ello hubiera implicado situaciones desfavorables, a saber:
  - a. Que la SPIA incurriera en mayores costos.
  - b. Que eventualmente se podría llegar a alterar las condiciones inicialmente previstas en el contrato.
  - c. Que se contara a la fecha con un puerto construido, pero sin acceso terrestre, es decir, sin operaciones.
3. De haberse construido el puerto según las consideraciones precedentes, la revisión de la ecuación financiera del contrato habría devenido en consecuente y necesaria (así lo ordena el artículo 868 del Código de Comercio).

Que en el caso concreto, es evidente el acaecimiento de la fuerza mayor como consecuencia de la decisión de la jurisdicción penal, al embargar uno de los predios necesarios para la construcción de la carretera mencionada, circunstancia que explica el atraso en el cumplimiento del plan de inversiones.

Que en virtud de lo anterior, es forzoso concluir que la demora en el inicio de las obras de construcción del Puerto Industrial Aguadulce está debidamente justificada y que de exigirse su ejecución sin considerar la ausencia de la vía, cuya construcción se ha visto afectada por circunstancias imprevisibles, irresistibles y ajenas a las partes, se podría afectar el objeto y la finalidad del contrato, por cuanto la operación y funcionamiento del puerto en este caso dependen de la existencia de la vía de acceso terrestre para el ingreso y salida de la mercancía que se movilizará a través de él; situación que de paso podría significar un mayor costo para el concesionario, al mismo tiempo que un posible detrimento para el Estado al tener que verse avocado a reconocer esos mayores costos, no previstos en el contrato ni atribuibles, de momento, a la SPIA, ni al Instituto Nacional de Concesiones.

Que sin perjuicio de lo anterior, ante las circunstancias de fuerza mayor que fueron objeto de debate en el presente procedimiento administrativo y de conformidad con lo establecido en la Cláusula Vigesima Segunda el Contrato de Concesión Portuaria No. 010 de 2007, se hace necesario advertir al Concesionario Sociedad Puerto Industrial Aguadulce S.A. que debe tomar todas las medidas razonables del caso en el menor tiempo posible y actuar de manera diligente en los trámites y gestiones que deban adelantarse ante las diferentes entidades competentes, para superar o remover los obstáculos y las circunstancias que han impedido la ejecución del plan de inversiones y para lograr la construcción de la vía de acceso al puerto. En este sentido, deberá mantener permanentemente informado al Instituto de los avances de las mismas, informes que no suplen de manera alguna los informes de avance de ejecución establecidos en el contrato. Así mismo, que en

77

1231

"Por la cual se da por terminado un procedimiento administrativo"

el momento que sean superados los hechos y circunstancias debatidos dentro del presente procedimiento administrativo, deberá proceder de inmediato a ejecutar las actividades de construcción del puerto, tal y como lo ha manifestado al INCO en sus diferentes escritos debidamente radicados en la entidad.

En mérito de lo expuesto,

**RESUELVE**

**ARTICULO PRIMERO.-** Archivar y dar por terminado el procedimiento administrativo iniciado por el Instituto Nacional de Concesiones INCO por los presuntos incumplimientos contractuales del Contrato de Concesión Portuaria No. 010 de 2007 de la Sociedad Puerto Industrial Aguadulce.

**ARTICULO SEGUNDO.-** Ordenar a la Sociedad Portuaria Puerto Industrial Aguadulce S.A. la presentación de informes mensuales sobre los avances de las gestiones adelantadas para superar o remover los obstáculos y las circunstancias que han impedido la ejecución del plan de inversiones y para lograr la construcción de la vía de acceso al puerto.

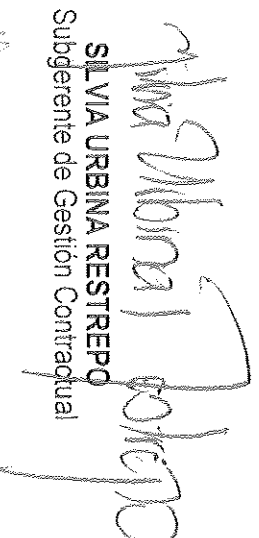
**ARTICULO TERCERO.-** Notificar personalmente el contenido de la presente Resolución al representante legal de la SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A. y al representante legal de la compañía Aseguradora SEGUROS COLPATRIA.

**ARTICULO CUARTO:** La presente resolución rige a partir de su expedición y contra la misma procede el recurso de reposición.

**PUBLÍQUESE, CÍTESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE**

Dado en Bogotá, D.C.

29 SEP 2011

  
**SILVIA URBINA RESTREPO**  
Subgerente de Gestión Contractual

Proyecto: Marcela Urquijo - Asesora Jurídica GTP

Revisó: Manuel Campos García - Asesor Técnico GTP

Revisó Camilo Quintero - Asesor Jurídico GTP

Revisado: María Catalina Laverde - Asesora Jurídica GTP

Vo.Bo: Andrés Maniche González - Coordinador Grupo Interno de Trabajo Jurídico

