



NIT 800.116.164-0

Cartagena de Indias D.T. y C., Diciembre 10, 2024

Cód. área CTC-GG-COR00
Cód. archivo 50

CONTECAR
Archivo Central
Fecha: 10 Dic 2024
Radicado No: 0003259

Señores
AGENCIA NACIONAL INFRAESTRUCTURA, ANI
Vicepresidente de Gestión Contractual
Dra. Olga Isabel Buelvas Dickson
Calle 24 A # 59 - 42 Edificio T3 Torre 4 Piso 2. Angulo.
Bogotá

Ref. Solicitud de Autorización para sustitución, reemplazo y disposición de 3 Grúas Pórtico:
G21, G22, G23.

Respetada Doctora Buelvas:

Nos dirigimos a usted con el objeto de solicitar a la Agencia Nacional de Infraestructura –ANI, su autorización para la sustitución y disposición de 3 grúas pórtico: G21, G22, G23, y su consecuente reemplazo, las cuales fueron adquiridas e instaladas dentro de las inversiones del contrato de concesión No. 003 de Diciembre 31 de 2008 (Ver anexo 1), celebrado entre el INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES (INCO), ahora Agencia Nacional de Infraestructura, y la sociedad TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S. A. (CONTECAR). Respecto al asunto, se aportan las siguientes consideraciones:

1. CONSIDERACIONES TÉCNICAS Y OPERATIVAS:

El Terminal de Contenedores de Cartagena (Contecar) perteneciente al Grupo Puerto de Cartagena, es una terminal que se encuentra dentro del ranking de las más eficientes del mundo según el Container Port Performance Index 2023, publicado por el Banco Mundial y S&P Global Market Intelligence, ocupando el tercer lugar en el mundo y el N° 1 en América y Europa:

LEJB



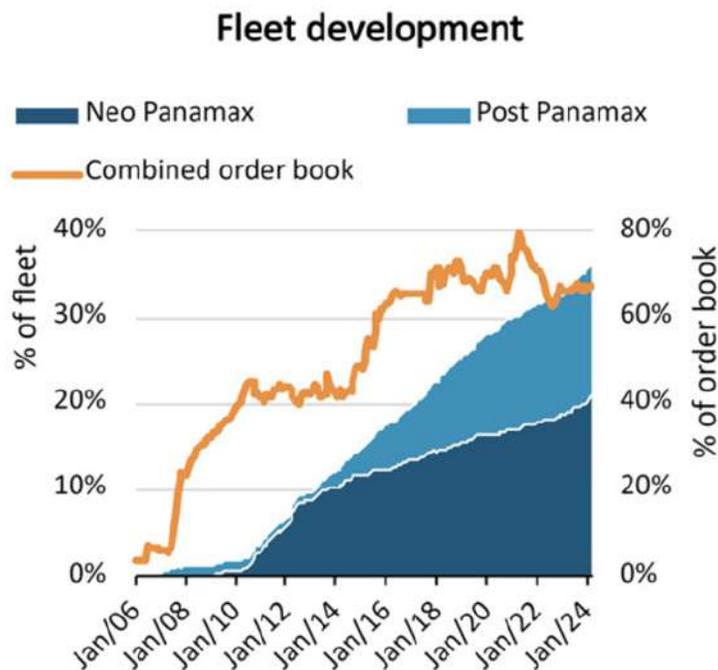
Terminal de Contenedores de Cartagena S.A.
Mamonal Km 1
Tel: +60 (5) 6571750 - Fax +60 (5) 6502399
www.puertocartagena.com, e-mail: archivo@contecar.com.co
Cartagena de Indias – Colombia

AD-FMT501, Vrs. 0.5, 2024-08-08

en el tamaño de los barcos buscando economías de escala para la reducción de sus costos, entre otros.

Por ejemplo, en cuanto al tamaño de los barcos, podemos citar un estudio de mercado realizado por BIMCO en el que indica que: “Los buques Neo Panamax (Capacidad 5.300-12.000 TEU) y Post Panamax (Capacidad: 10.000-18.000 TEU) aportan casi el 70% de la capacidad encargada y seguirán impulsando el crecimiento de la flota. Estimamos que a finales de 2025 el buque portacontenedores promedio tendrá más de 5.000 TEU y los dos segmentos aportarán más del 40% de la capacidad de la flota”.¹ Esto se puede evidenciar en el siguiente gráfico:

Figura 2: Composición Flota barcos Panamax y Neopanamax



Source: Clarksons Research

Fuente: <https://www.bimco.org/news-and-trends/market-reports/shipping-number-of-the-week/20240313-snow>

Conforme a lo anterior, es válido resaltar que los barcos de contenedores empleados en el transporte marítimo de mercancías se valen de las últimas tecnologías y diseños para buscar competitividad basada en mayores eficiencias, que se traducen en reducción de costos. En tal

LEJB

¹ <https://www.bimco.org/news-and-trends/market-reports/shipping-number-of-the-week/20240313-snow>

sentido, dichas naves de última generación presentan especificaciones que exigen revisión de las características técnicas de las grúas pórtico empleadas para su atención.

Las grúas G21, G22 y G23 de Contecar actualmente presentan limitaciones operativas debido a su altura y alcance del lado mar (outreach), como consecuencia del aumento en el tamaño de los barcos. Los grandes barcos como los Very Large Container Ships (VLCS), New Panamax, Ultra Large Container Ships (ULCS) o de mayor capacidad, no se pueden atender con estas grúas, creando restricciones operativas en el muelle.

Actualmente, el barco de mayores dimensiones que llega a Cartagena se presenta en la gráfica y corresponde a un buque New Panamax de 366 mts de eslora, 49 mts de manga y 15,2 mts aproximados de calado requerido, tal como se puede identificar en la imagen siguiente (figura 4).

Figura 3: Tamaño de los barcos

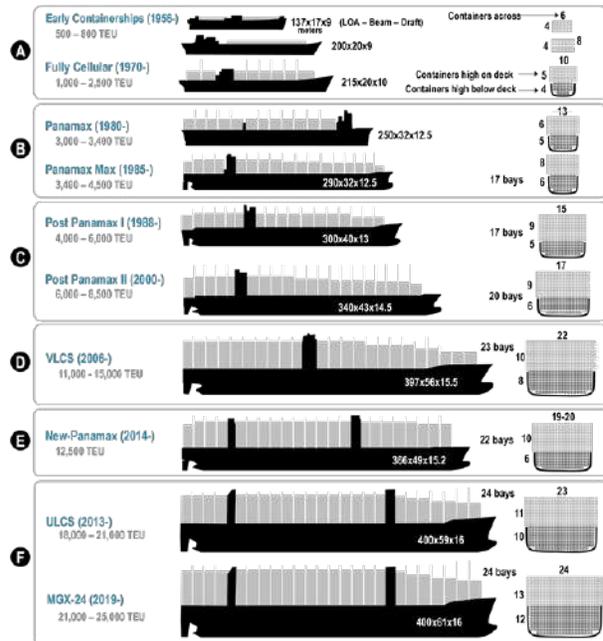
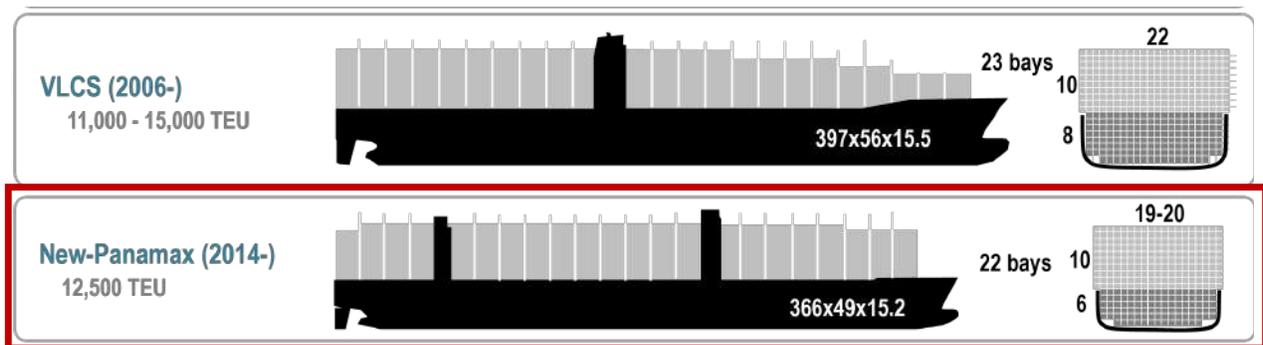


Figura 4: Barcos de mayor tamaño que actualmente se opera en las terminales de Cartagena

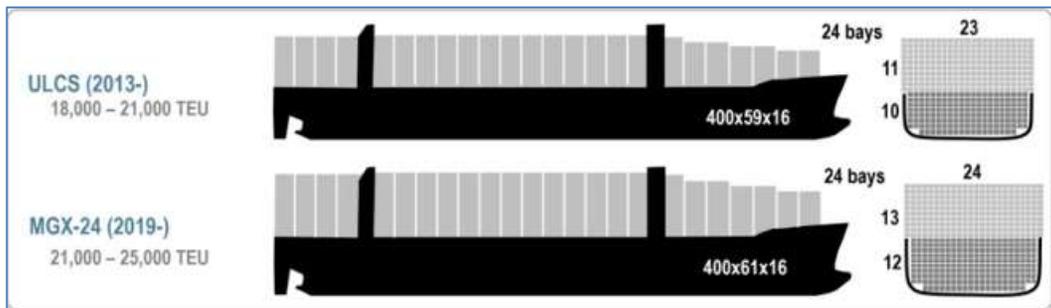


Por su parte, en la figura 5 se puede ver las dimensiones de los barcos de última generación con capacidades entre 18.000 y 24.000 TEU, con una eslora máxima de 400 mts y una manga entre 59 y 61 mts, que consecuentemente exigen equipos con especificaciones mayores a las actuales.

LEJB

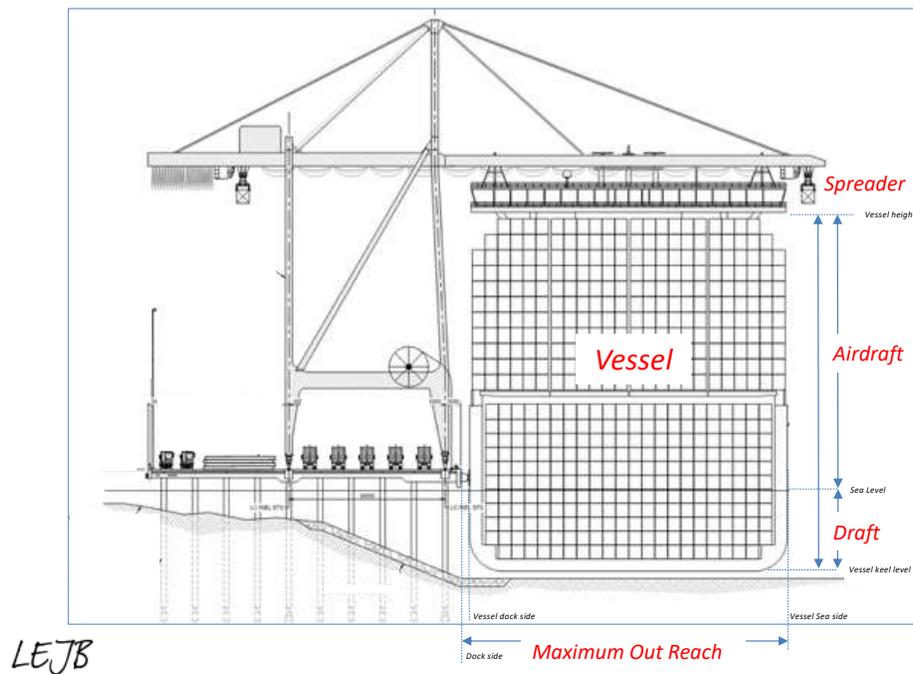
Lo que se espera acorde a los diferentes estudios, es que el barco tipo ULCS (2013-), con capacidad entre 18.000 y 21.000 TEU pase a ser muy utilizado por las líneas navieras con mayor presencia en puertos hub en el Caribe.

Figure 5: barcos de última generación



Especificaciones técnicas de las grúas G21, G22, G23

GANTRY CRANES key factors



A partir de la gráfica (Gantry Cranes key factors) y tabla (Especificaciones de alcance operacional GRUAS PORTICO CONTECAR (G21,G22 G23)), se describe el significado de los indicadores de mayor relevancia en relación con los cambios que se ha presentado en las especificaciones de las grúas, debido a la entrada de barcos de última generación.

El "Spreader" (ver gráfica) es el componente de las grúas que captura, sostiene y libera físicamente los contenedores cuando se está realizando una operación de cargue y de descargue de barcos.

Especificaciones de Alcance Operacional GRUAS PORTICO CONTECAR (G21,G22,G23)		
Lado Mar (MAXIMUM OUT REACH)		51 m
Lado Tierra (Maximum Back Reach)		13 m
Recorrido del Trolley – Distancia Total trolley travelling length)	(Total	94,5 m
Altura maxima bajo Spreader AIRDRAFT (Maximum hoist height from top of waterside rail to underside of spreader (above rail))		38 m
Altura maxima bajo nivel del riel hoist depth in vessel from top of waterside to the underside of the spreader (below rail))	(Maximum	15 m
Altura total del hoist hoist height)	(Total	53 m
Altura máxima de la grúa Maximum height)	(Crane	72 m

La altura máxima bajo *spreader* (regularmente conocido como "Airdraft") es aquella que se compara con la altura del buque medida desde el espejo de agua y, dependiendo de ella, establece el tipo de embarcación posible de atender. En consecuencia, aquellos barcos arribando con *airdraft* superior a 38mt no pueden ser regularmente atendidos con las actuales grúas G21,G22 y G23.

Similarmente, el "Maximum Out Reach" (Lado Mar) corresponde a la medida del máximo alcance que horizontalmente puede desplazarse el *spreader* bajo la grúa y encima del barco que se atiende.

LEJB

A continuación se presentan algunas evidencias recientes de la situación descrita: barcos con altura en zona de carga superior a la de las grúas G21, G22 y G23 ubicadas en el muelle del Terminal de Contenedores de Cartagena, CONTECAR:

1. APL YANG SHAN (APL)

Atracó el 30 de octubre de 2024

 **APL YANG SHAN**
Container Ship, IMO 9462031



Dimensiones

Length overall	347.09 m
Eslora entre Perpendiculares	331.01 m
Manga moldeada	45.2 m
Manga Máxima	45.27 m
Profundidad	29.7 m
Calado	15.5 m
Height	69.89 m

En este caso el puerto se expone a un *airdraft* del barco de **54.39 metros**, equivalente al resultado de restar el calado de la altura del barco, superior a de las grúas G21, G22 y G23 de 38 metros.

2. COSCO SHIPPING VOLGA (COSCO)

Atracó el 25 de octubre de 2024

 **COSCO SHIPPING VOLGA**
Container Ship, IMO 9731925



Dimensiones

Length overall	299.99 m
Eslora entre Perpendiculares	283.52 m
Manga moldeada	48.2 m
Manga Máxima	48.2 m
Profundidad	24.8 m
Calado	13 m
Height	60.5 m

En esta situación, el puerto se expone a un *airdraft* del barco de **47.5 metros**, resultado de restar el calado de la altura del barco, superior al de las citadas grúas G21, G22 y G23 de 38 mts.

LEJB

3. UM SALAL (Hapag Lloyd)

Atracó el 25 de octubre de 2024

 UMM SALAL Container Ship, IMO 9525857	Dimensiones <table border="1"> <tr> <td>Length overall</td> <td>365.93 m</td> </tr> <tr> <td>Eslora entre Perpendiculares</td> <td>349.5 m</td> </tr> <tr> <td>Manga moldeada</td> <td>48.2 m</td> </tr> <tr> <td>Manga Máxima</td> <td>51.2 m</td> </tr> <tr> <td>Profundidad</td> <td>29.9 m</td> </tr> <tr> <td>Calado</td> <td>15.5 m</td> </tr> <tr> <td>Height</td> <td>68.26 m</td> </tr> </table>	Length overall	365.93 m	Eslora entre Perpendiculares	349.5 m	Manga moldeada	48.2 m	Manga Máxima	51.2 m	Profundidad	29.9 m	Calado	15.5 m	Height	68.26 m
Length overall	365.93 m														
Eslora entre Perpendiculares	349.5 m														
Manga moldeada	48.2 m														
Manga Máxima	51.2 m														
Profundidad	29.9 m														
Calado	15.5 m														
Height	68.26 m														



Para este caso en particular, el barco exige un *airdraft* de **52.76 metros**, equivalente al resultado de restar el calado de la altura del barco. En adición, la manga máxima de 51.2 también supera la capacidad actual de las grúas (*maximum out reach*) de 51 metros.

4. SANTOS EXPRESS (Hapag Lloyd)

Atracó el 28 de octubre de 2024

 SANTOS EXPRESS Container Ship, IMO 9777632	Dimensiones <table border="1"> <tr> <td>Length overall</td> <td>333.2 m</td> </tr> <tr> <td>Eslora entre Perpendiculares</td> <td>318 m</td> </tr> <tr> <td>Manga moldeada</td> <td>48.2 m</td> </tr> <tr> <td>Manga Máxima</td> <td>48.2 m</td> </tr> <tr> <td>Profundidad</td> <td>26.8 m</td> </tr> <tr> <td>Calado</td> <td>14 m</td> </tr> <tr> <td>Height</td> <td>67.5 m</td> </tr> </table>	Length overall	333.2 m	Eslora entre Perpendiculares	318 m	Manga moldeada	48.2 m	Manga Máxima	48.2 m	Profundidad	26.8 m	Calado	14 m	Height	67.5 m
Length overall	333.2 m														
Eslora entre Perpendiculares	318 m														
Manga moldeada	48.2 m														
Manga Máxima	48.2 m														
Profundidad	26.8 m														
Calado	14 m														
Height	67.5 m														



Para este caso el puerto se expone a una **altura del barco de 53.5 metros**, equivalente al resultado de restar el calado de la altura del barco (*airdraft*), superior al de las grúas G21, G22 y G23 (38 mts).

LEJB

5. CSCL LONG BEACH (China Shipping)

Atracó el 08 de noviembre de 2024



Dimensiones

Length overall	337 m
Eslora entre Perpendiculares	321 m
Manga moldeada	45.6 m
Manga Máxima	46 m
Profundidad	27.2 m
Calado	12.8 m
Height	61.5 m

Para este caso el puerto se expone a una **altura del barco de 48.7 metros**, equivalente al resultado de restar el calado de la altura del barco (airdraft), superior a la de las grúas G21, G22 y G23 de 38 metros.

En la siguiente tabla se señalan las especificaciones técnicas de las grúas G21 , G22 y G23, así como las posibles dimensiones de las nuevas grúas pórtico:

Figure 6A: Especificaciones técnicas de las grúa

Características técnicas (CAPACIDAD DE CARGA, VELOCIDAD Y ACELERACIÓN)	G21, G22, G23	NUEVAS
Modelo	2008	2025
Identificación (# serial)	G21: 40193 G22: 40193 G23: 40193	
Capacidad de Carga		
Bajo Spreader (Maximum Load Under Spreader)	40 Ton	40 - 50 Ton
Bajo Gancho (Under cargo beam)	70 Ton	80 - 90 Ton
Twin 20' Container Lift (Under Spreader)	65 Ton	65 Ton
Velocidades de Operación		
Velocidad Maxima de Hoist (Maximum hoisting speeds)		
Con carga (With maximum load on ropes, container operation)	90 m/min	90 - 95 m/min
Sin carga (With empty spreader)	180 m/min	180 - 190 m/min
Velocidad Maxima de Trolley (Maximum trolley travel speed)	240 m/min	240 - 260 m/min
Velocidad Maxima de Gantry (Maximum gantry travel speed)	45 m/min	45 m/min
Aceleraciones		
Max Aceleración Hoist (Maximum hoisting acceleration)		
Con carga (With maximum load on ropes, container operation)	0,7 m/s ²	0,7 m/s ²
Sin carga (With empty spreader)	0,7 m/s ²	0,7 m/s ²
Aceleración Maxima de Trolley (Maximum trolley travel acceleration)	0,7 m/s ²	0,7 m/s ²
Aceleración Maxima de Gantry (Maximum gantry travel acceleration)	0,12 m/s ²	0,12 m/s ²

LEJB



NIT 800.116.164-0

Figure 7B: Especificaciones técnicas de las grúas

Características técnicas (ALCANCE OPERACIONAL EN MEDIDAS DE DISTANCIA)	G21, G22, G23	NUEVAS
Modelo	2008	2025
Identificación (# serial)	G21: 40193 G22: 40193 G23: 40193	
Marca	Noell	En definición
Peso	1300 Ton	1500 -1600 Ton
Alcance (Longitud)		
Lado Mar (Maximum Out Reach)	51 m	65 - 70 m
Lado Tierra (Maximum Back Reach)	13 m	14 m
Recorrido del Trolley – Distancia Total trolley travelling length)	(Total) 94,5 m	109,5 - 116,5 m
Altura máxima bajo Spreader (Airdraft) hoist height from top of waterside rail to the underside of the spreader (above rail))	(Maximum) 38 m	55 - 60 m
Altura máxima bajo nivel del riel hoist depth in vessel from top of waterside to the underside of the spreader (below rail))	(Maximum) 15 m	16 - 18 m
Altura total del hoist hoist height)	(Total) 53 m	71 - 78 m
Altura máxima de la grúa Maximum height)	(Crane) 72 m	87 - 93 m
Distancias		
Distancia entre rieles (Rail span)	30,5 m	30,5 m
Distancia entre patas (Distance between legs to inside legs)	18,5 m	17,4 - 18 m

Las nuevas especificaciones se presentan en franjas de alcance y no en valores puntuales por tratarse de un objetivo operacional para la atención de las necesidades de las líneas navieras, pero solo se definirán cuando se surta el proceso de evaluación y cierre con el proveedor. En cualquier caso, las especificaciones de las nuevas grúas serán mayores que las especificaciones de las grúas G21, G22 y G23, y redundarán en un mejor servicio a los usuarios y un mejor equipo a revertir a la Nación al momento de finalizar el citado contrato.

2. CONSIDERACIONES FINANCIERAS

2.1. Estado actual de los equipos a reemplazar

A continuación se presentan resultados (textuales) de última inspección de Certificador BUREAU VERITAS COLOMBIA LTDA, realizados en el pasado mes de agosto de 2024.

Grúa G21
LEJB

TIPO: GRUA PORTICO
MARCA: NOELL
MODELO: MB-MHK-60/70 T



Terminal de Contenedores de Cartagena S.A.
Mamonal Km 1
Tel: +60 (5) 6571750 - Fax +60 (5) 6502399
www.puertocartagena.com, e-mail: archivo@contecar.com.co
Cartagena de Indias – Colombia

AD-FMT501, Vrs. 0.5, 2024-08-08



NIT 800.116.164-0

No. SERIE: 40193-G21
CAPACIDAD: 65 T Bajo Spreader

RESULTADO INSPECCIÓN: Satisfactorio (por concepto emitido en el reporte de inspección No. 240814-323-BR-141-02). El equipo se inspección conforme a los requerimientos de ASME B30.24-2018 Sec. 24-2.1.3 y 24-2.1.4 Y PROCEDIMIENTO STRUCTURAL MAINTENANCE STANDARDS FOR QUAY CRANES, encontrándose en el momento de la inspección en condiciones adecuadas para ser operado dentro de los rangos y criterios establecidos en el manual del fabricante.

FECHA INSPECCIÓN: agosto 14 de 2024

Grúa G22

TIPO: GRUA PORTICO
MARCA: NOELL
MODELO: MB-MHK-60/70 T
No. SERIE: 40193-G22
CAPACIDAD: 65 T Bajo Spreader

RESULTADO INSPECCIÓN: Satisfactorio (por concepto emitido en el reporte de inspección No. 240814-323-BR-141-02). El equipo se inspección conforme a los requerimientos de ASME B30.24-2018 Sec. 24-2.1.3 y 24-2.1.4 Y PROCEDIMIENTO STRUCTURAL MAINTENANCE STANDARDS FOR QUAY CRANES, encontrándose en el momento de la inspección en condiciones adecuadas para ser operado dentro de los rangos y criterios establecidos en el manual del fabricante.

FECHA INSPECCIÓN: agosto 14 de 2024

Grúa G23

TIPO: GRUA PORTICO
MARCA: NOELL
MODELO: MB-MHK-60/70 T
No. SERIE: 40193-G23
CAPACIDAD: 65 T Bajo Spreader

RESULTADO INSPECCIÓN: Satisfactorio (por concepto emitido en el reporte de inspección No. 240814-323-BR-141-02). El equipo se inspección conforme a los requerimientos de ASME B30.24-2018 Sec. 24-2.1.3 y 24-2.1.4 Y PROCEDIMIENTO STRUCTURAL MAINTENANCE STANDARDS FOR QUAY CRANES, encontrándose en el momento de la inspección en condiciones adecuadas para ser operado dentro de los rangos y criterios establecidos en el manual del fabricante.

FECHA INSPECCIÓN: agosto 14 de 2024

LEJB



Terminal de Contenedores de Cartagena S.A.
Mamonal Km 1
Tel: +60 (5) 6571750 - Fax +60 (5) 6502399
www.puertocartagena.com, e-mail: archivo@contecar.com.co
Cartagena de Indias – Colombia

AD-FMT501, Vrs. 0.5, 2024-08-08



NIT 800.116.164-0

En resumen, el estado de los equipos sobre los cuales se solicita autorización de sustitución, reemplazo y disposición, es "SATISFACTORIO". Copia de los certificados aportados como anexo a esta solicitud.

2.1. Valor inicial Equipos, Valor residual en libros

En la siguiente tabla se aprecia el valor inicial con que se activaron las grúas en julio 31, 2009, los datos relacionados con su depreciación contable, así como el valor actual en libros, a cierre del pasado mes de octubre 2024.

INFORME DE INVERSION DE CAPITAL PRIVADO EN BIENERS DE USO PUBLICO, VALOR EN LIBROS (COP)
(Cifras tomadas de libros contables CONTECAR, e INFORMES DE INVERSIÓN DE CAPITAL PRIVADO reportados por CONTECAR a ANI)

Id	Fecha de Activación	Valor inicial de Activo (COP)	Períodos amortizados	Método	Depreciación acumulada		Estado
					Oct 31, 2024 (COP)	Valor libros a cierre Oct 31, 2024 (COP)	
G21	31-Jul-09	16,235,685,493	15.26 años	Linea recta	9,473,037,053.00	\$ 6,762,648,440.00	Activo en uso
G22	31-Jul-09	16,235,685,493	15.26 años	Linea recta	9,473,037,053.00	\$ 6,762,648,440.00	Activo en uso
G23	31-Jul-09	16,235,685,493	15.26 años	Linea recta	9,473,037,053.00	\$ 6,762,648,440.00	Activo en uso
					28,419,111,159.00	20,287,945,320.00	

En USD, a fecha octubre 31 de 2024, el valor residual de cada grúa (G21, G22 y G23) es de USD 2,146,397 (usando tasa cambio vigente en oct 31, 2024 de 4,413.46 COP/USD), resultando un valor total en libros de la las tres grúas de USD 6,439,191.

2.2. Horas de uso, vida útil según fabricante

En la siguiente tabla se aportan datos de fabricante, horas de uso, así como datos de ciclos de uso relevantes para interpretar los niveles de utilización de cada equipo, así como la vigencia de sus capacidades operacionales.

NIVEL DE USO DE EQUIPOS PORTUARIOS (Gruas G21, G22, y G23)
(Cifras Superintendencia de Equipos Portuarios CONTECAR, división Mantenimiento, Oct 31, 2024)

Id	HORAS	CICLOS	CICLO DISEÑO	Ciclos restantes vida útil
G21	66,080	1,454,906	2,000,000	545,094
G22	72,677	1,620,333	2,000,000	379,667
G23	69,848	1,548,974	2,000,000	451,026

LEJB





NIT 800.116.164-0

2.3. Valor estimado de nuevas grúas

Por referencias de fabricantes, y a partir de las especificaciones de las nuevas grúas que se pretenden adquirir, se estima que su valor de compra resulte entre 10 y 11,5 millones de USD cada una, con una vida útil similar a la de las actuales cuando nuevas. La cifra de costo será proporcionada con todo detalle una vez se cuente con las cotizaciones que surjan del proceso de compra, a iniciarse contra debida autorización de esta solicitud, por parte de la ANI.

2.4. Efecto financiero de la solicitud

Para el Estado, en su condición de receptor de bienes inmuebles revertibles al final de la concesión, la solicitud que acá se presenta constituye un incremento sustantivo de su valor patrimonial (ver tabla). Importante tener en cuenta que la inversión adicional requerida para esta operación es por cuenta y riesgo del concesionario.

CONCEPTO	USD
Valor residual equipos actuales	6,439,191
Valor estimado equipos nuevos	30,000,000
Diferencia	23,560,809

En conclusión, desde el punto de vista financiero, la solicitud de sustitución, reemplazo y disposición de las grúas G21, G22 y G23 resulta favorable para el Estado. Lo anterior sin tener en consideración los beneficios asociados a la mejora de competitividad que alcanza el comercio exterior, y el consecuente beneficio asociado a acceso a barcos de última generación, fletes mas económicos y mejores tiempos de tránsito de las mercancías.

3. CONSIDERACIONES JURIDICAS

La sociedad TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S. A. (CONTECAR) y el INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES (INCO) suscribieron el contrato identificado con el número 003 de diciembre 31 de 2008, con el objeto de ocupar “en forma temporal y exclusiva una zona de playas, bajamar y aguas marítimas accesorias, y la infraestructura que allí se encuentra, para la construcción, operación y el desarrollo de actividades portuarias de servicio al público en general”, al amparo de los preceptos enmarcados en la Ley 1a. de 1991 y sus normas complementarias.

LEJB



Terminal de Contenedores de Cartagena S.A.
Mamonal Km 1
Tel: +60 (5) 6571750 - Fax +60 (5) 6502399
www.puertocartagena.com, e-mail: archivo@contecar.com.co
Cartagena de Indias – Colombia

AD-FMT501, Vrs. 0.5, 2024-08-08



NIT 800.116.164-0

Desde diciembre 31 de 2008, la sociedad TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S. A. (CONTECAR) ha cumplido a cabalidad el alcance del citado contrato, incluyendo las inversiones pactadas en obras de infraestructura y equipos portuarios, y persiste en la búsqueda de instrumentos que le permitan mejorar la calidad de sus servicios.

3.1. El cambio de grúas solicitado cumple con el propósito de la Ley 1 de 1991, en cuanto a promover la eficiencia operativa del puerto.

El espíritu de las normas portuarias en Colombia se dirige a incentivar las inversiones en equipos e infraestructura que lleven a los puertos colombianos a competir internacionalmente, siguiendo los más altos estándares de tecnología, calidad y seguridad.

Esta solicitud se sustenta en los objetivos de Ley 1a de 1991, particularmente en el compromiso adquirido por la búsqueda de mayores eficiencias en el servicio portuario, así como en la condición de reversión de construcciones e inmuebles por destinación habitualmente instalados en las zonas de uso público objeto de concesión².

De acuerdo con el artículo 1 de la Ley 1 de 1991, la creación, el mantenimiento y el funcionamiento continuo y eficiente de los puertos es un servicio público de interés público. Es así, como los puertos en el marco de la Ley 1 de 1991 deben orientar sus esfuerzos en todo momento por lograr la operación portuaria más eficiente posible, y por su parte, las autoridades portuarias deben dirigir sus esfuerzos para *“propiciar los aumentos de la eficiencia y el uso de las instalaciones portuarias”*³ y *“efectuar la introducción de innovaciones tecnológicas en las actividades portuarias”*⁴.

Así mismo, el artículo quinto de la Ley 1 de 1991 indica: *“Eficiencia en el Uso de las Instalaciones portuarias. Es la relación entre la unidad de carga y la unidad de tiempo que existe en las operaciones de transferencia de la carga desde la nave a tierra y viceversa; o desde el muelle hasta el sitio de almacenamiento; o la medida de tiempo de permanencia de una embarcación en los muelles del puerto, o de la carga en los almacenes del puerto”*.

3.2. La presente solicitud se formula en el marco del Contrato de Concesión 003 de 2008.

Esta solicitud está basada en las siguientes consideraciones, contenidas en el contrato No. 003 de 2008:

LEJB

² “Ley 1a 1991, Artículo OCTAVO: [...] Todas las construcciones e inmuebles por destinación que se encuentren habitualmente instalados en las zonas de uso público objeto de una concesión serán cedidos gratuitamente a la Nación, en buen estado de operación, al termina aquélla.”

³Numerales 3.3 y 3.4 de la Ley 1 de 1991.

⁴Numerales 3.3 y 3.4 de la Ley 1 de 1991.





NIT 800.116.164-0

“CLÁUSULA DÉCIMOQUINTA. - OBRAS ADICIONALES. *En el evento en que el concesionario requiera efectuar obras e inversiones en la zona de uso público no previstas en el contrato y su respectivo plan de inversiones, y/o adquirir o instalar equipos destinados a la operación del muelle, deberá contar con la respectiva autorización previa y escrita del INCO, a través del Subgerente de Gestión Contractual o quien haga sus veces.*

PARÁGRAFO PRIMERO: *Las obras e inversiones adicionales deben ser siempre aprobadas a través de acto administrativo debidamente motivado.*

PARÁGRAFO SEGUNDO: *Las obras e inversiones adicionales que se autoricen y ejecuten dentro de las zonas entregadas en concesión, deberán revertir gratuitamente a la Nación, en los términos descritos en la cláusula décimo cuarta del presente contrato, y en todo caso dando estricto cumplimiento a la normatividad que para el efecto se encuentre vigente.*

PARÁGRAFO TERCERO: *Las obras e inversiones adicionales serán asumidas por EL CONCESIONARIO a su cuenta y riesgo, partiendo del principio que la inversión realizada será recuperada durante el término de la concesión; por tal motivo no dará derecho a indemnización o reconocimiento alguno a favor del CONCESIONARIO, debiendo éste ajustar las garantías de que trata la cláusula décima primera de este contrato.”*

Acorde a lo anterior, la petición que formulamos en esta comunicación busca la aprobación por parte de la ANI para que Contecar, a cuenta y riesgo, continúe desarrollando sus operaciones de la forma más eficiente y con los más altos estándares, y cumpliendo sus obligaciones contractuales como lo ha venido haciendo.

3.3. La presente solicitud no constituye una modificación sustancial, ni una modificación no sustancial, del contrato de concesión.

3.3.1. No constituye una Modificación Sustancial del Contrato De Concesión 003 de 2008, pues no se afecta ninguno de sus elementos esenciales.

La presente solicitud de sustitución, reemplazo y disposición de 3 grúas pórtico no cambia ninguna de las condiciones con base en las cuales se aprobó el contrato de concesión 003 de 2008, por lo que no representa una modificación sustancial, tal como lo expresa el Art. 102 de la Ley 1955 de 2019 que modificó el artículo 17 de la Ley 1 de 1991: “(...) Se entiende por modificación sustancial a la concesión portuaria, el plazo, como la modificación en la ubicación, linderos y/o extensión de la zona de uso público otorgada en concesión. (...)”, así:

LEJB



Terminal de Contenedores de Cartagena S.A.
Mamonal Km 1

Tel: +60 (5) 6571750 - Fax +60 (5) 6502399
www.puertocartagena.com, e-mail: archivo@contecar.com.co
Cartagena de Indias – Colombia

AD-FMT501, Vrs. 0.5, 2024-08-08



NIT 800.116.164-0

- i. **La presente solicitud no modifica las áreas entregadas en concesión.**- La presente solicitud no pretende bajo ningún entendido cambiar las áreas entregadas en concesión. Las inversiones adicionales se realizarán en las zonas de uso público otorgadas en la concesión.
- ii. **Esta solicitud no pretende alterar el plazo de la concesión 003 de 2008.**- las condiciones de plazo estipuladas en la Cláusula Décima segunda del contrato 003 de 2008 se mantendrán iguales, y no se alterarán por las inversiones adicionales solicitadas en este oficio.
- iii. **No se pretende la modificación de la contraprestación portuaria.**- CONTECAR ha limitado los términos de su solicitud a la autorización para la realización de inversión que tengan como objeto la reposición de activos. Por lo anterior, en esta comunicación no se solicita bajo ningún entendido, ninguna modificación a la contraprestación portuaria del contrato de concesión 003 de 2008.

3.3.2. No constituye una modificación no sustancial del Contrato de Concesión 003 de 2008 y se enmarca en el Contrato de Concesión No. 003 de 2008.

La presente solicitud, consistente en la sustitución, reemplazo y disposición de unos equipos portuarios contenidos en el plan de inversiones por otros equipos portuarios nuevos, NO IMPLICA cambio en las condiciones en que se otorgó la concesión y, por el contrario, se enmarca en lo establecido en el Contrato de Concesión, a saber:

- i. La cláusula quinta del contrato de concesión portuaria No. 003 de 2008 establece en su párrafo primero que el concesionario “se obliga a implementar un sistema de calidad integral en sus operaciones (...) y en especial a liderar y garantizar una eficiente operación portuaria y el mejor servicio a sus usuarios”.
- ii. La cláusula séptima del contrato de concesión portuaria No. 003 de 2008, establece en el numeral tercero del párrafo cuarto que “(...) En el evento que habiéndose ejecutado el monto total del plan de inversiones llegaren a requerirse inversiones adicionales ellas deberán ser previamente autorizadas por el INCO o por quien haga sus veces. (...)”
- iii. La cláusula décima cuarta consagra la reversión a la Nación de los bienes inmuebles por destinación (equipos e inversiones) afectos a la concesión.
- iv. En el párrafo tercero de la cláusula décimo quinta del contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008 indica que: “(...) Las obras e inversiones adicionales serán asumidas por EL CONCESIONARIO a su cuenta y riesgo, partiendo del principio que la inversión realizada será recuperada durante el término de la concesión, por tal motivo no dará derecho a indemnización o reconocimiento alguno a favor del CONCESIONARIO, debiendo este ajustar las garantías de que trata la cláusula décima primera de este contrato. (...)”
- v. La cláusula décimo séptima del contrato de concesión portuaria No. 003 de 2008 establece en su numeral 17.19 que “Será responsabilidad de EL CONCESIONARIO, manejar y administrar



Terminal de Contenedores de Cartagena S.A.
Mamonal Km 1

Tel: +60 (5) 6571750 - Fax +60 (5) 6502399
www.puertocartagena.com, e-mail: archivo@contecar.com.co
Cartagena de Indias – Colombia

AD-FMT501, Vrs. 0.5, 2024-08-08



NIT 800.116.164-0

el puerto en una forma ordenada y responsable, para garantizar su eficiencia y máxima utilización”.

- vi. La cláusula décimo séptima del contrato de concesión portuaria No. 003 de 2008 establece en su numeral 17.21 que “Será responsabilidad de EL CONCESIONARIO, invertir en su propio nombre y a su cargo en infraestructura portuaria y equipo que aumentan las operaciones y la eficiencia del puerto.”

En consecuencia de lo anterior, no resulta aplicable la Metodología para Modificación de Concesiones Portuarias de la Agencia Nacional de Infraestructura GCSP-I-004 del 19 de febrero de 2021, que establece los lineamientos para las modificaciones no sustanciales.

3.4. Las inversiones propuestas en este documento se realizarán a cuenta y riesgo de CONTECAR

Considerando que las inversiones que se proponen en este documento son adicionales a las planteadas en el contrato de Concesión, y están enmarcadas como una reposición de activos, CONTECAR reconoce que dichas inversiones se realizarán a su cuenta y riesgo, sin pretender buscar o lograr algún reconocimiento por parte de la ANI.

En línea con lo anterior, para CONTECAR es claro que la totalidad de las inversiones, obras y equipos, bienes inmuebles por destinación aprobados y ejecutados sobre las zonas entregadas en concesión, deberán revertir en los términos de la Ley 1ª de 1991. Acorde a lo anterior y tal como se ha expresado a lo largo del documento, CONTECAR también reconoce que estas tres nuevas grúas pórtico deberán revertir a la Nación una vez finalice el contrato de concesión.

3.5. Antecedentes

Como antecedentes de inversiones a cuenta y riesgo, dentro del Contrato de Concesión 003 de 2008, autorizadas por la Agencia Nacional de Infraestructura ANI a Contecar, mediante acto administrativo y sin surtir el trámite de modificación no sustancial, ni el de modificación sustancial, se mencionan y anexan los siguientes:

- i. Resolución 994 de 2022 “Por la cual se autoriza a la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR la ejecución de inversiones adicionales a las previstas en el plan de inversiones del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008”.
- ii. Resolución 619 de 2020 “Por la cual se autoriza a la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR la ejecución de inversiones adicionales a las previstas en el plan de inversiones del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008”.

LEJB



Terminal de Contenedores de Cartagena S.A.
Mamonal Km 1
Tel: +60 (5) 6571750 - Fax +60 (5) 6502399
www.puertocartagena.com, e-mail: archivo@contecar.com.co
Cartagena de Indias – Colombia

AD-FMT501, Vrs. 0.5, 2024-08-08



NIT 800.116.164-0

- iii. Resolución 2071 de 2015 “Por la cual se aprueban inversiones adicionales a la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR”.

4. SOLICITUD

En consideración a lo anterior, se solicita que mediante acto administrativo, la ANI autorice la sustitución y disposición de las grúas pórtico identificadas con seriales 40193-G21, 40193-G22, 40193-G23, así como la instalación de tres nuevas grúas en la ubicación que ofrezca el mejor servicio público portuario en el muelle del terminal de CONTECAR.

Para este proceso de sustitución, disposición y reemplazo de las grúas, estaremos informando cronograma, alcances técnicos y financieros finales, así como los elementos formales de identificación de cada una de ellas.

Atentamente,

LUIS EDUARDO JIMENEZ B.

Terminal de contenedores de Cartagena S. A. (CONTECAR)

Representante Legal (suplente)

LEJB

Anexos:

1. Contrato Concesión suscrito ANI y CONTECAR 31 DIC 2008
2. Resolución de Otorgamiento de concesión ANI a CONTECAR 30 DIC 2008
3. Reporte de inversiones donde se relacionan la G21; G22, G23
4. Resolución ANI_994_2022 autorización ampliación metros de muelle 22 jul 2022
5. Resolución ANI_619_2020 aprobación 4 STS 02 Jun 2020
6. Resolución ANI_2071_2015 aprobación muelle Roll ON Roll OFF 15 dic 2015
7. Certificados Casa Clasificadora Bureau Veritas a grúas G21, G22 y G23 de Contecar
8. Informe de Inversión de Capital Privado en Bienes de Uso Público Modo Portuario según marco normativo para entidades del Gobierno, semestre 2024-I





Terminal De Contenedores de Cartagena S. A.

**SOLICITUD DISPOSICIÓN, SUSTITUCIÓN Y REEMPLAZO
DE GRUAS G21, G22 Y G23**

ANEXOS

1. Contrato de concesión No. 003 de 31 Dic 2008 suscrito entre INCO y CONTECAR
2. Resolución de otorgamiento No. 606 de concesión INCO a Contecar de 30 Dic 2008
3. Reporte certificado de inversiones a ANI en 09 marzo 2011
4. Resolución ANI_994_2022 autorización ampliación metros de muelle 22 jul 2022
5. Resolución ANI_619_2020 aprobación 4 STS 02 Jun 2020
6. Resolución ANI_2071_2015 aprobación muelle Roll ON Roll OFF 15 dic 2015Certificados
7. Casa Clasificadora Bureau Veritas a grúas G21, G22 y G23 de Contecar
8. Informe de Inversión de Capital Privado en Bienes de Uso Público Modo Portuario según marco normativo para entidades del Gobierno, semestre 2024-I

ANEXO 1

Contrato de concesión No. 003 de 31 Dic 2008 suscrito entre INCO y CONTECAR

Este documento es copia del original que reposa en las oficinas del Instituto Nacional de Concesiones
Fecha **18 ABR 2009**
Subgerencia Administrativa y Financiera

31 DIC 2008



Instituto Nacional de Concesiones
República de Colombia



CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA No. 003 DE 2008 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES - INCO Y LA SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. CONTECAR

31 DIC 2008

Entre los suscritos **MIGUEL DAVID BONILLA ESPAÑA**, identificado con la cédula de ciudadanía N° 14.441.275 expedida en Cali, quien obra en el presente Contrato en nombre y representación del **INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES**, Establecimiento Público del Orden Nacional, adscrito al Ministerio de Transporte, creado mediante Decreto 1800 del 26 de junio de 2003, en su calidad Subgerente de Estructuración y Adjudicación (E), nombrado por Resolución N° 449 del 6 de octubre de 2008, en cumplimiento de la Ley 01 de 1991, los Decretos 838 y 708 de 1992, quien para los efectos de este contrato se llamará **EL INCO**, y por otra parte, **JUAN CARLOS ACOSTA RODRIGUEZ**, identificado con la cédula de ciudadanía número 73.072.793 expedida en Cartagena, actuando en su condición Gerente General y Representante Legal, según consta en el Certificado de Existencia y Representación Legal expedido por la Cámara de Comercio de Cartagena del 10 de diciembre de 2008, y debidamente facultado, según consta en Acta de Junta Directiva N° 134 del 2 de diciembre de 2008, para que en nombre de la **SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. - CONTECAR**, Sociedad Anónima constituida mediante Escritura Pública N° 6308 del 14 de diciembre de 1990, otorgada en la Notaria Dieciocho de Bogotá, inscrita en la Cámara de Comercio de Cartagena el 10 de enero de 1991 bajo el N° 4.232 del libro respectivo, según consta en el Certificado de Cámara de Comercio expedido el 10 de diciembre de 2008, que en adelante se llamará **EL CONCESIONARIO**, suscriben el presente **CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA** previas las siguientes consideraciones: **1)** Que el Instituto Nacional de Concesiones INCO, otorgó formalmente la concesión portuaria sobre una zona de uso público al **CONCESIONARIO**, a través de la Resolución N° 606 del 30 de diciembre de Diciembre de 2008, la cual quedó debidamente ejecutoriada el 31 de diciembre de 2008; **2)** Que en cumplimiento del Artículo Décimo Tercero de la Resolución N° 606 del 30 de diciembre de 2008, el **CONCESIONARIO** presentó ante EL INCO, la garantía de cumplimiento de las condiciones generales de la concesión, de responsabilidad civil extracontractual, de pago de salarios, prestaciones sociales e indemnización de personal, las cuales se encuentran debidamente aprobadas por el Subgerente de Estructuración y Adjudicación del INCO según consta en la comunicación N° 2008303012931 del 31 de Diciembre del año 2008. **3)** Que el **CONCESIONARIO** ha dado cumplimiento en su totalidad a los requisitos que le estableció el parágrafo primero del artículo Vigésimo Tercero de la Resolución N° 606 del 30 de diciembre de 2008 y en consecuencia presentó, las garantías de que trata el Artículo Décimo Tercero de la Resolución de otorgamiento N° 606 del 30 de diciembre de 2008; adjunto el Certificado de Existencia y Representación Legal expedido por la Cámara de Comercio de Cartagena de fecha 10 de diciembre de 2008 y la correspondiente autorización de la Junta Directiva de la Sociedad Portuaria en la cual se autoriza al Gerente y Representante Legal de la

[Handwritten signature]
1 de 30

31 DIC 2008

2



Este documento es fiel copia del original que reposa en las oficinas del Instituto Nacional de Concesiones.
 Fecha 13 ABR 2009 Instituto Nacional de Concesiones
 Subgerencia Administrativa y Financiera

Instituto Nacional de Concesiones
República de Colombia



CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA No. 003 DE 2008 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES - INCO Y LA SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. CONTECAR
31 DIC 2008

SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. CONTECAR S.A., para que en su nombre y representación firme el contrato de concesión 4) Que el **CONCESIONARIO** acepta que la totalidad de los riesgos inherentes a la ejecución de este contrato son de su exclusiva responsabilidad y en el caso de que tenga lugar algún suceso que ponga en riesgo su ejecución, el **CONCESIONARIO** no tendrá derecho a indemnización o reconocimiento alguno a su favor por parte del Estado, pues éste declara que conoce y ha evaluado los términos y condiciones técnicas, económicas, comerciales y jurídicas del proyecto objeto de este contrato. Con base en las anteriores consideraciones, las partes Acuerdan:

CLÁUSULA PRIMERA. OBJETO DEL CONTRATO: El INCO en virtud del presente contrato, otorga formalmente una concesión portuaria al **CONCESIONARIO**, para la ocupación en forma temporal y exclusiva de una zona de playas, bajamar y aguas marítimas accesorias y la infraestructura que allí se encuentra, para la construcción, operación y el desarrollo de actividades portuarias de servicio al público en general. Los bienes de uso público solicitados se encuentran ubicados en la Bahía de Cartagena, Kilómetro uno vía a Mamonal, destinada a la prestación de servicios portuarios, por el término de treinta (30) años a cambio de la contraprestación establecida en la Cláusula Décima de éste contrato.

CLÁUSULA SEGUNDA. ÁREA ENTREGADA EN CONCESIÓN. DESCRIPCIÓN DE LA UBICACIÓN, LINDEROS Y EXTENSIÓN DE LOS BIENES DE USO PÚBLICO ENTREGADOS EN CONCESIÓN. 1) **Ubicación:** Las zonas de uso público que se entregan en concesión y las instalaciones portuarias existentes, se encuentran localizadas en la Bahía de Cartagena, en el sector de Ceballos, en el Kilómetro 1 de la vía Mamonal - Pasacaballos, en la zona industrial de Mamonal del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena, departamento de Bolívar. 2) **Linderos y extensión:** La zona de playas y terrenos de baja mar que se otorgan en concesión se hallan ubicadas dentro de las coordenadas planas de Gauss georeferenciadas del IGAC, así: En forma específica se determina la ubicación de los siguientes polígonos que se otorgan en concesión, referenciados al sistema de coordenadas del Instituto Geográfico Agustín Codazzi IGAC, como lo establece la Guía de Trámites del Ministerio de Transporte y como queda gráficamente representado en el plano P-0296.

POLIGONO DE ZONAS MARINAS ACCESORIAS:

[Handwritten signature]

Este documento es fiel copia del original que reposa en los archivos del Instituto Nacional de Concesiones. **3 ABR 2009**
 Fecha Subgerencia Administrativa y Financiera

31 DIC 2008



Instituto Nacional de Concesiones
 República de Colombia



CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA No. 003 DE 2008 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES - INCO Y LA SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. CONTECAR

31 DIC 2008

Punto	Este	Norte
A	842408,44	1640217,85
B	842562,99	1639789,30
C	842493,54	1639656,95
D	842546,30	1639421,81
E	842950,00	1639328,00
Delta 10'	843129,88	1639356,25
Delta 10	843147,49	1639357,61
F	842879,42	1640100,26
G	842857,70	1640146,86
H	842768,23	1640295,20
I	842776,27	1640328,02
J	842770,78	1640340,07
K	842739,32	1640337,69

POLIGONO 1 DE ZONAS DE PLAYA Y BAJAMAR

Punto	Este	Norte
22	842.861,91	1.640.148,38
21	843.056,00	1.640.036,25
20	843.060,50	1.640.022,00
19	843.074,00	1.639.934,00
18	843.081,50	1.639.877,00
17	843.119,00	1.639.801,75
16	843.159,00	1.639.732,50
15	843.206,25	1.639.690,50
14	843.228,00	1.639.644,50
13	843.236,25	1.639.603,25
12	843.236,25	1.639.538,50
11A	843.209,25	1.639.457,50
11	843.193,50	1.639.437,00
10	843.147,49	1.639.357,61

POLIGONO 2 DE ZONAS DE PLAYA Y BAJAMAR

Punto	Este	Norte
F	842879,42	1640100,26
G	842857,70	1640146,86
H	842768,23	1640295,20
I	842776,27	1640328,02
I'	842793,99	1640335,48
22	842861,91	1640148,38

[Handwritten signature and initials]

31 DIC 2008



Este documento es fiel copia del original que reposa en las oficinas del Instituto Nacional de Concesiones.
Fecha **13 ABR 2009** Instituto Nacional de Concesiones
Subgerencia Administrativa y Financiera

003

Instituto Nacional de Concesiones
República de Colombia



CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA No. 003 DE 2008 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES - INCO Y LA SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. CONTECAR

31 DIC 2008

Linderos: El Polígono de Zonas Marinas Accesorias: Linda al norte y oeste con las aguas de la Bahía de Cartagena, al sur con la zona de aguas marítimas accesorias de CMT S.A. y al este con los Polígonos 1 y 2 de los terrenos de playa y bajamar que se otorgarán en concesión y cuya ubicación se detalló anteriormente. El Polígono 1. Zona de Playa y Bajamar (los establecidos en resolución de DIMAR No. 1049 de 1989): Linda al norte, este y sur con terrenos propiedad de CONTECAR S.A., y al oeste con las zonas marinas accesorias de CONTECAR S.A. El Polígono 2. Zona de Playa y Bajamar (nueva área no comprendida en la concesión actual): Linda al norte y oeste las zonas marinas accesorias de CONTECAR S.A., al este con terrenos de propiedad de CONTECAR S.A. y al sur con el polígono 1 y cuya ubicación se detalló anteriormente. Extensión y Distancia perimetrales: Polígono Zonas Marinas Accesorias: 438,186,82 metros cuadrados de zonas de aguas marítimas. Polígono 1: 98267,25 metros cuadrados de zonas de playas y bajamar. Polígono 2: 4,947,53 metros cuadrados de zonas de playas y bajamar. Perímetros: Polígono Zonas Marinas Accesorias: 2.904,85 metros lineales de perímetro, detallados en el siguiente cuadro. Polígono 1. Zonas de Playa y Bajamar (Res. 1049/89): 1.814,33 metros lineales de perímetro, detallados en el siguiente cuadro. Polígono 2. Zonas de Playa y Bajamar (nueva área): 530,92 metros lineales de perímetro, detallados en el siguiente cuadro:

POLIGONO DE ZONAS MARINAS ACCESORIAS

Puntos	Distancia (metros)
A-B	455,57
B-C	149,47
C-D	241,00
D-E	415,26
E- Delta 10	181,20
Delta 10-Delta 10'	17,66
Delta 10'-F	789,55
F-G	51,41
G-H	173,23
H-I	33,79
I-J	13,24
J-K	31,55
K-A	351,91

POLIGONO 1 DE ZONAS DE PLAYA Y BAJAMAR

[Handwritten signature]

31 DIC 2008

9

Este documento es fiel copia del original que reposa en las oficinas del Instituto Nacional de Concesiones.
Fecha **13 ABR 2008**
Subgerencia Administrativa y Financiera



Instituto Nacional de Concesiones
República de Colombia



CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA No. 003 DE 2008 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES - INCO Y LA SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. CONTECAR
31 DIC 2008

Puntos	Distancia (metros)
22-21	224,15
21-20	14,94
20-19	89,03
19-18	57,49
18-17	84,08
17-16	79,97
16-15	63,22
15-14	50,88
14-13	42,07
13-12	64,75
12-11A	85,38
11A-11	25,85
11-10	91,76
10-22	840,76

POLIGONO 2 DE ZONAS DE PLAYA Y BAJAMAR

Puntos	Distancia (metros)
F-G	51,42
G-H	173,23
H-I	33,79
I-I'	19,45
I'- Delta 22	199,00
Delta 22-F	51,21

PARAGRAFO PRIMERO.- No obstante las áreas de maniobra descritas y entregadas en concesión, **EL CONCESIONARIO**, debe permitir la operación de los muelles aledaños sin ningún riesgo y debe igualmente garantizar que la entrega de estas áreas no implica la prohibición de uso y tránsito de embarcaciones que navegan en el sector y en especial de aquellos que utilicen los terminales localizados a lado y lado del TERMINAL. **PARAGRAFO SEGUNDO.- DESCRIPCION DE LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA EXISTENTE EN LAS ZONAS DE USO PÚBLICO OTORGADA EN CONCESIÓN. 1) ESTRUCTURAS PORTUARIAS Y CONSTRUCCIONES: / Patio de 4.5 Ha: / Características:** El área de patios sobre bienes de uso publico tiene una extensión de 4.5 Ha y se encuentra dividido en dos sectores, 0.5 Ha. de patios pavimentadas con adoquines y 4 Ha. pavimentadas con capa de concreto asfáltico, parte de ellas en proceso de adecuación a patios adoquinados. Las características del área pavimentada con adoquines son: i) Los

[Handwritten signature]

31 DIC 2008

Este documento es fiel copia del original que reposa en las oficinas del Instituto Nacional de Concesiones.
Fecha **13 ABR 2009**
Subgerencia Administrativa y Financiera



Instituto Nacional de Concesiones
República de Colombia



CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA No. 003 DE 2008 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES - INCO Y LA SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. CONTECAR

31 DIC 2008

adoquines son de concreto de forma rectangular, de 10 centímetros de espesor, 10 centímetros de ancho y 20 centímetros de largo tipo tráfico pesado y cumplen con la norma Icontec 2-107 "Adoquines de Hormigón". Los adoquines están colocados en patrón de espina de pescado, atravesadas a la dirección principal de circulación de los equipos y vehículos; ii) El piso adoquinado se construyó y se mantiene con las indicaciones de la publicación técnica 4-21 del ICPC "Construcción, Mantenimiento y Reparación de los Pavimentos de Adoquines de Concreto"; iii) La base estabilizada de apoyo del adoquín es un suelo - cemento estabilizado de 35 centímetros. Las características del área pavimentada con capa de concreto asfáltico son: a) El espesor de ésta capa es de cinco (5) centímetros y cumple con la gradación de la norma MDC-02; b) Esta colocada sobre una base estabilizada con cemento de 35 centímetros de espesor. La Sub-rasante de la pavimentación de adoquines y capa de concreto asfálticas tiene las siguientes características: i) Una capa superior de un espesor entre 2.0 y 2.5 metros de relleno compacto consistente de zahorra y arena gravo-limosa de origen calcáreo (Caracolejo) depositados en el área por un proceso de dragado; ii) seguidamente se encuentra una capa de limo-arenoso o arena gravo-limosa en estado suelto a medio denso hasta la profundidad de 13 metros con referencia al nivel actual del terreno; iii) Subyaciendo esta capa se encuentra un manto de arcilla areno-limosa de consistencia resistente a muy resistente.

Condición Operativa: Del total de las 4.5 Ha de patios, 1.5 Ha que se encuentran pavimentadas con capa de concreto asfáltico se encuentran operativas. Las 3 Ha. restantes se encuentran en proceso de adecuación para mejora mediante la construcción patios con adoquines como se establece mas adelante en las obras en curso.

Estado de Conservación: El estado de las 4.5 ha de patios se encuentra en adecuadas condiciones de conservación, bien sea como patio adoquinado para almacenaje de contenedores o como patio abierto para circulación de vehiculo o almacenaje de cargas sueltas.

Muelle de 380 Metros: / Características:

El muelle de atraque es una estructura rígida de concreto reforzado conformada por una plataforma o losa plana de 45 centímetros de espesor, 33.75 metros de ancho y 380 metros de longitud, apoyada en un conjunto de pilotes pre-excavados de diámetro 0.65 metros, acampanados a 1.30 metros. El muelle está provisto de bitas de amarre y defensas marinas (fenders) para amortiguar el impacto de los buques de carga de 75.000 DWT. **Características de los elementos estructurales:** a) **PILOTES:** son 710 pilotes pre-excavados y fundidos in-situ de 0.65 metros de diámetro y tienen pata acampanada de base 1.30 metros de diámetro, y altura de 1.0 metros mínimo y la longitud promedio es de 32.5 metros apoyados en el estrato resistente denominado Estrato Cartagena, fueron construidos con concreto de 6000 PSI y reforzados. b) **PLACA DEL MUELLE:** La placa o losa tiene un espesor de 45 centímetros en concreto reforzado de 4000

[Handwritten signature]



Este documento es fiel copia del original que reposa en las oficinas del Instituto Nacional de Concesiones.
 Fecha: **13 ABR 2009**
 Instituto Nacional de Concesiones
 Subgerencia Administrativa y Financiera

Instituto Nacional de Concesiones
 República de Colombia



CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA No. 003 DE 2008 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES - INCO Y LA SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. CONTECAR

PSI, apoyada sobre los pilotes, tiene un ancho de 33.75 metros y una longitud de 380 metros. c) **PROTECCIÓN DEL TALUD:** El dique debajo de la placa del muelle, esta protegido con un revestimiento con enrocado con espesor promedio de 1.0 metro, cuya roca es caliza, con un desgaste menor al 50% según el ensayo de la maquina de los ángeles y con una perdida de solidez inferior al 12% y una gravedad especifica superior a 2.6. d) **LOSA DE TRANSICIÓN:** Es una placa de concreto reforzado que tiene un espesor de 38 centímetros y 3 metros de ancho y se ubica entre la plataforma del muelle y los patios. e) **BITAS DE AMARRE:** Existen 27 bitas de amarre construidas en hierro gris bajo norma ASTM A27 grado 65-35, con una capacidad de 125 toneladas. f) **DEFENSAS MARINAS:** El muelle tiene 25 defensas (fenders) de caucho moldeado con panel frontal de acero y con protección de la superficie de polietileno de alto peso molecular para el muelle, referencia "Bridgestone, HC900H-53". **Condición Operativa:** El muelle se encuentra en condiciones operativas para atender embarcaciones hasta 75.000 DWT. **Estado de Conservación:** Los 380 metros de muelle se encuentran en buenas condiciones. Al momento de realizar el inventario no se encontraron equipos e inmuebles por destinación en los bienes de usos públicos. A partir del extremo norte del muelle de 380 metros hasta lindero norte del polígono # 1, no existen estructuras portuarias, construcciones, equipos e inmuebles por destinación, como se indica en el plano P-0273. 2) **OBRAS EN CURSO: / Muelle de 50 Metros: / Características:** Como extensión del costado sur, del muelle citado en el inciso anterior, se encuentra una estructura de 50 metros de muelle en proceso de construcción que presenta las siguientes características: a) **PILOTES:** son 90 pilotes pre-excavados y fundidos in-situ de 0.65 metros de diámetro y tienen pata acampanada de base 1.30 metros de diámetro, y altura de 1.0 metros mínimo y la longitud promedio es de 32.5 metros apoyados en el estrato resistente denominado Estrato Cartagena, fueron construidos con concreto de 6000 PSI y reforzados; b) **PLACA DEL MUELLE:** La placa o losa tiene un espesor de 45 centímetros en concreto reforzado de 4000 PSI, apoyada sobre los pilotes, tiene un ancho de 33.75 metros y una longitud de 50 metros; c) **LOSA DE TRANSICIÓN:** Es una placa de concreto reforzado que tiene un espesor de 38 centímetros y 3 metros de ancho y se ubica entre la plataforma del muelle y los patios; **BITAS DE AMARRE:** Existen 4 bitas de amarre construidas en hierro gris bajo norma ASTM A27 grado 65-35, con una capacidad de 125 toneladas; d) **DEFENSAS MARINAS:** El muelle tiene 3 defensas (fenders) de caucho moldeado con panel frontal de acero y con protección de la superficie de polietileno de alto peso molecular para el muelle, referencia "Bridgestone, HC900H-53". Estos 50 metros de muelles **no se encuentran en estado operativo** debido a que hace falta para su finalización las siguientes tareas: i) Protección del talud que esta debajo de la placa del muelle, con un revestimiento con enrocado con un espesor promedio

Handwritten signature and initials

31 DIC 2008

Este documento es fiel copia del original que reposa en las oficinas del Instituto Nacional de Concesiones.
Fecha 13 ABR 2009
Subgerencia Administrativa y Financiera

Instituto Nacional de Concesiones
República de Colombia



CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA No. 003 DE 2008 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES - INCO Y LA SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. CONTECAR

31 DIC 2008

de 1 metro, similar a la protección de los 380 metros de muelle; ii) Suministro e instalación los topes de la grúas; iii) Dragado en la zona de maniobra; iv) Señalización de bordillos y placa. **Condición Operativa:** Los 50 metros no se encuentran en estado operativo. **Estado de Conservación:** Los 50 metros se encuentran en construcción. **Preparación de Infraestructura y del Muelle para Grúas: / Características:** Se están instalando rieles que conforman el sistema de conducción y guía para el desplazamiento de las grúas pórtico. Las características de estos son: a) Riel tipo No 175 CR (175 Lb/ yarda) de acero, fabricado en ATLANTIC TRACK & Tournout CO en EU. Este riel recibe la carga vertical de aproximadas 700 toneladas estáticas transmitidas en 16 puntos de contacto que conforman el carro soporte de la grúa; b) El riel es un elemento longitudinal flotante, con tres juntas de expansión en la distancia del muelle de 380 metros. Es fabricado en secciones de 12 metros de largo con uniones mecánicas compuestas por dos eclisas y 6 tornillos cada unión, ajustadas a una presión de 200lb-pie; c) El sistema se apoya sobre una platina metálica de 3/4" de 3 metros de longitud y 0.31 metros de ancho, fijadas al muelle por 4 tornillos de 3/4" que penetran en este 16" y son fijados con una soldadura epóxica de alta resistencia. Entre la platina metálica y la viga estructural se coloca un grout de alta resistencia y baja retracción que sirve como transmisión de carga al muelle; d) En la actualidad al sistema de desplazamiento y guía de las grúas les hace falta la construcción de 380 metros de una viga en concreto reforzado, que permita proteger el riel y llenar el espacio de la caja lado tierra del sistema y permita el tráfico de camiones sobre los rieles. **Condición Operativa:** El sistema de conducción y guía para el desplazamiento de las grúas pórtico no se encuentran en estado operativo. **Estado de Conservación:** El sistema de conducción y guía para el desplazamiento de las grúas pórtico se encuentran en construcción. **Patios de Contenedores:** Se está realizando una mejora sobre 3 Ha. de patios mediante la construcción patios con adoquines para manejar carga en contenedores. **Características:** El proceso constructivo de los patios comienza con el corte del terreno existente hasta la cota negra del proyecto, de tal forma que se constituya la caja del nuevo pavimento a construir. La rasante resultante de la actividad de corte se recompacta hasta el 98% del Proctor Modificado del material encontrado de tal forma que se pueda colocar la capa superior que puede ser suelo cemento de 1800 PSI a compresión o subbase granular tipo INVIAS, dependiendo de los niveles finales del pavimento en la zona. Se debe colocar una capa de nivelación con subbase, esta debe tener como mínimo 0.15 metros de espesor y compactarse al 98% del Proctor Modificado, y esta se evalúa que cumpla con los criterios de aceptación y/o rechazo plasmado en las especificaciones INVIAS. Como capa de soporte estructural se colocan 0.55 metros de suelo-cemento de 1800 PSI a 28 días, este material se mezcla en obra y

[Handwritten signature]

3 1 DIC 2008



Este documento es fiel copia del original que reposa en las oficinas del Instituto Nacional de Concesiones. Fecha 13 ABR 2009 Subgerencia Administrativa y Financiera

Instituto Nacional de Concesiones República de Colombia



CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA No. DE 2008 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES - INCO Y LA SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. CONTECAR

3 1 DIC 2008

se coloca en capas no superiores a 0.30 metros. A cada capa se le evalúan sus características de resistencia tomando testigos en briquetas y densidad utilizando densímetros nucleares. Una vez aceptadas las capas de materiales se procede a la construcción de los confinamiento con bordillos de 0.3 metros por 0.6 metros en concreto de 5000 PSI y al lazado y construcción de las vigas para el tránsito de equipos portuarios. Las vigas se construyen en concreto de 650 PSI a flexión y con un refuerzo en varillas de 5/8" en su tercio inferior. Con los elementos en concreto antes mencionados construidos, se procede a colocar la arena de soporte de los adoquines y la instalación de los mismos en espina de pescado con los cortes necesarios para cerrar contra los confinamientos. Paso seguido se cubre el adoquinen con la arena de sello y compacta con un placa vibratoria. Condición Operativa: / El patio de contenedores se encuentra en proceso de construcción. Estado de Conservación: El patio de contenedores se encuentra en proceso de construcción." 3) OTROS BIENES: (2) Casetas elevadas para control perimetral en buen estado de conservación y un muelle para recibir embarcaciones de vigilancia y/o llegada de pilotos o autoridades en total deterioro. PARÁGRAFO TERCERO: La entrega del área de que trata la presente Cláusula, no confiere ni reconoce título alguno de dominio sobre la propiedad del suelo ni del subsuelo por parte de EL INCO a EL CONCESIONARIO.- PARÁGRAFO CUARTO: La Reversión y La entrega de los bienes solicitados en concesión, se considera perfeccionada con la suscripción por las partes de este contrato, sin perjuicio de las actas que se deben suscribir las partes, para documentar la reversión y entrega, documentos que se formalizaran dentro de los noventa días (90) siguientes a la firma de este contrato. PARÁGRAFO QUINTO: Las modificaciones, correcciones o adiciones del área entregada en concesión, deben ser autorizadas previamente y por escrito por parte de EL INCO a través del Subgerente de Gestión Contractual, o quien haga sus veces, siempre y cuando se cumpla con el procedimiento legal vigente que autorice las modificaciones a las condiciones iniciales del contrato. Estas modificaciones, correcciones o adiciones se deberán formalizar a través de un ofrosí que se publicará en el Diario Único de Contratación Estatal, dentro de los diez (10) días siguientes a su firma.- PARÁGRAFO SEXTO: Las áreas de fondeo son las definidas por la autoridad marítima, quien para tal fin, publica la carta de navegación del puerto con sus respectivas convenciones.- CLÁUSULA TERCERA. DESCRIPCIÓN DE LA UBICACIÓN LINDEROS Y EXTENSIÓN DEL TERRENO ADYACENTE A LOS BIENES DE USO PÚBLICO ENTREGADOS EN CONCESIÓN. EL CONCESIONARIO es propietario de los terrenos adyacentes a los bienes de uso público objeto de la solicitud de concesión y posee disponibilidad de 81.2 hectáreas que colindan directamente con las áreas solicitadas en concesión, según se observa en el plano adjunto P - 0296 y planchas catastrales del IGAC. Lote 1 - matrícula inmobiliaria 060-161238, lote 1 B

Handwritten signature and initials

31 DIC 2008

Este documento es fiel copia del original que reposa en las oficinas del Instituto Nacional de Concesiones.
Fecha **13 ABR 2009**
Subgerencia Administrativa y Financiera



Instituto Nacional de Concesiones
República de Colombia



CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA No. 003 DE 2008 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES - INCO Y LA SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. CONTECAR
31 DIC 2008

matrícula inmobiliaria 060-173101, Lote 2 matrícula inmobiliaria 060-161239 y Lote 4 matrícula inmobiliaria 060-157447. El área portuaria del CONCESIONARIO, esta conformada por los bienes de uso público descritos en la cláusula segunda de este contrato y los terrenos adyacentes descritos en esta cláusula. **PARAGRAFO.-** Los terrenos adyacentes tienen una finalidad prioritariamente portuaria que primará sobre cualquier limitación de dominio o restricción en su uso.- **CLÁUSULA CUARTA. DESCRIPCIÓN DE LOS ACCESOS A LA ZONA DE USO PÚBLICO. El acceso marítimo** hasta el Terminal de Contenedores de Cartagena se hace a través del canal de acceso principal al puerto de Cartagena "Canal de Bocachica", luego se navega por aguas de la bahía interior de Cartagena para atracar en el muelle al Terminal de CONTECAR. **El acceso terrestre** a las instalaciones de CONTECAR, se hace a la altura del kilómetro 1 Vía a Mamonal o corredor de carga de Cartagena. **CLÁUSULA QUINTA. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO, ESPECIFICACIONES TÉCNICAS, MODALIDADES DE OPERACIÓN, VOLÚMENES Y CLASE DE CARGA A LA QUE SE DESTINARÁ.** La descripción del proyecto y las principales características en cuanto a especificaciones técnicas, modalidades de operación y capacidad de carga del proyecto portuario que desarrollará **EL CONCESIONARIO**, en el área entregada en concesión y sus terrenos adyacentes en el plazo establecido, aparece descrito en el Artículo Quinto de la Resolución No. 606 del 30 de diciembre de 2008, por medio de la cual se otorgó la concesión portuaria, no obstante se describe así: **Descripción del Proyecto: EL CONCESIONARIO** continuara con la Administración y Operación de Terminal especializado en el manejo de Contenedores. En las áreas otorgadas en concesión se realizara la ampliación del muelle, el relleno y consolidación de terrenos adyacentes para la construcción de patios para manejar todo tipo de carga. Su desarrollo se realizará por etapas respondiendo a la demanda del Comercio Exterior Colombiano. Para este efecto, construirá un muelle continuo al existente, compuesto por una plataforma de características similares que garanticen la seguridad en la operación, los cuales harán un conjunto monolítico con la losa en concreto que será la futura superficie de operación del muelle y la adecuación de patios que se desarrollarán en la zona norte y sur, adyacente al muelle y que linda por el oeste con los patios propiedad del **CONCESIONARIO**. Complementario a la ampliación de la plataforma de muelle esta planteando como necesario ejecutar obras de dragado de profundización en las áreas de aproximación y maniobra, para permitir la prestación de servicios a buques de gran calado. **Plan de Desarrollo del Terminal:** Se desarrollará por etapas programadas para responder a las exigencias y demanda del Comercio Exterior Colombiano, así: **Etapa 1:** Construcción de 50 metros de muelle al sur. Estas obras implican dragado de profundidad y pavimentación de patios colindantes. **Etapa 2:** Construcción de 170 metros de muelle al Norte. Corresponde a la extensión del muelle marginal en

[Handwritten signature]

31 DIC 2008



Este documento es fiel copia del original que reposa en las oficinas del Instituto Nacional de Concesiones. **13 ABR 2009**
Fecha
Subgerencia Administrativa y Financiera

Instituto Nacional de Concesiones
República de Colombia



CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA No. 003 DE 2008 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES - INCO Y LA SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. CONTECAR
31 DIC 2008

PARAGRAFO SEGUNDO.- Infraestructura física para el área de inspección.- EL CONCESIONARIO se obliga a disponer una infraestructura física mínima para la realización de las inspecciones determinadas en los procesos de importación, exportación y tránsito aduanero, en consecuencia, se obliga a tener dentro de las instalaciones portuarias, un área específica, cubierta, restringida, con dispositivos y procedimientos de seguridad y operación, según los lineamientos que para tal efecto establezcan las autoridades y las normas que determinen estándares nacionales e internacionales para el desarrollo de esta actividad. En esta área EL CONCESIONARIO acondicionará de manera contigua las oficinas de las diferentes autoridades, para garantizar el cumplimiento oportuno de sus funciones en óptimas condiciones de seguridad industrial. Dicha área deberá prever los espacios necesarios para los flujos de operación con equipos de inspección no intrusivos, así como las zonas de operación y de seguridad que correspondan. De igual forma, para la determinación de esta área se deberán tener en cuenta, los volúmenes de carga objeto de comercio exterior, las proyecciones de crecimiento en cada puerto, aeropuerto o paso de frontera, así como las previsiones y requerimientos mínimos establecidos en los planes de expansión portuaria, planes maestro y los acuerdos adoptados entre autoridades de los países colindantes. Así mismo deberá garantizar la conexión a los servicios informáticos electrónicos y sistemas de comunicación por parte de las autoridades para el ejercicio de sus facultades de control. Lo anterior, a fin de brindar las condiciones necesarias para que las autoridades cumplan la obligación de la inspección única señalada en el artículo 1 del Decreto 1520 de 2008, según el cual "La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales DIAN, la Policía Nacional - Dirección Antinarcóticos, el Fondo Nacional de Estupefacientes, el Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos INVIMA, las Entidades Territoriales de Salud y el Instituto Colombiano Agropecuario ICA, como autoridades de control que por mandato legal deben realizar labores de supervisión y control en las operaciones de comercio exterior e intervenir en la inspección física de la mercancía que ingrese o salga del territorio nacional".

Volúmenes y Clase de Carga: De acuerdo con los estudio de demanda y proyecciones realizadas por el CONCESIONARIO, una vez se modernice el Terminal y se convierta en una plataforma de distribución logística de contenedores, se tendrá una capacidad portuaria instalada que permite manejar 1 millón de TEU's por año, en carga general 850.000 tns/año., graneles secos 240.000 tns/año y 80.000 vehículos. **PARAGRAFO TERCERO.-** En el momento que el Terminal movilice volúmenes superiores a UN MILLON QUINIENTOS MIL TONELADAS AÑO, EL CONCESIONARIO se obliga a informar al Ministerio del Medio Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial para los fines de su competencia. **Tipo de servicio:** EL CONCESIONARIO prestará servicio al público en general. **PARAGRAFO**

3-1 DIC 2008

3



Este documento es fiel copia del original que reposa en las oficinas del Instituto Nacional de Concesiones.
 Fecha 13 ABR 2009
 Subgerencia Administrativa y Financiera

Instituto Nacional de Concesiones
 República de Colombia



CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA No. 003 DE 2008 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES – INCO Y LA SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. CONTECAR

31 DIC 2008

CUARTO.- Los cambios a las modalidades de operación, clase de carga y tipo de servicio, en las cuales se otorgó la concesión, deben ser autorizados previamente y por escrito por parte de **EL INCO**, a través del Subgerente de Gestión Contractual, o quien haga sus veces, siempre y cuando se cumpla con el procedimiento legal vigente que autorice las modificaciones iniciales del contrato. Estas modificaciones, correcciones o adiciones se deberán formalizar a través de un oficio que se publicará en el Diario Único de Contratación Estatal, dentro de los treinta (30) días calendario siguientes a su firma.- **PARÁGRAFO QUINTO: EL CONCESIONARIO** deberá cumplir con todas las condiciones de operación señaladas en el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación que para el efecto se apruebe.- **CLÁUSULA SEXTA.** La concesión se otorga para la prestación de servicio al PÚBLICO en general, y podrán ser usuarios además, los dueños de la carga, los operadores portuarios, las navieras y en general todas las personas y/o los miembros de la comunidad portuaria que requieran de la prestación de este servicio público. **CLÁUSULA SÉPTIMA. PLAN DE INVERSIONES:** El plan de inversiones que ejecutara **EL CONCESIONARIO** en la zona de uso público, equivale a **CIENTO CINCUENTA Y SEIS MILLONES SEISCIENTOS OCHO MIL NOVECIENTOS NOVENTA Y OCHO DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA (US 156.608.998.00)**. **PARAGRAFO PRIMERO.-** En el evento que **EL CONCESIONARIO** solicite modificación del plan de inversiones aprobado, deberá garantizar que el VP (Valor Presente) de las inversiones, sea igual al registrado en el modelo financiero que dio origen a la contraprestación, descontado al **16,746 % anual (WACC EN CORRIENTES)**, exceptuando el valor del ESCANNER que se descontará al 11,14%. Para este efecto el V.P., de las inversiones es de **NOVENTA MILLONES CINCUENTA MIL CUATROCIENTOS NOVENTA Y UNO DOLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA (US 90'050.491)**. **PARAGRAFO SEGUNDO.-** El Cronograma y Plan de Inversiones a ejecutar por **EL CONCESIONARIO** en obras civiles y equipos, en dólares corrientes, es el siguiente:

INVERSION EN CORRIENTES	EN									TOTAL
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
MUELLE										
Adecuación Muelle Existente	2.952.829	0	0	0	0	0	0	0	0	2.952.829
Costo US\$ Muelle Barcos 12.000 Teus	1.736.040	1.182.822	0	10.501.229	0	16.646.108	8.506.161	0	0	38.572.362

1 El Escáner se descuenta a una tasa diferente, porque en el modelo se reconoce solamente el costo de financiación

[Handwritten signature]

31 DIC 2008



Este documento es fiel copia del original que reposa en las oficinas del Instituto Nacional de Concesiones.
 Fecha 13 ABR 2009
 Subgerencia Administrativa y Financiera

003

Instituto Nacional de Concesiones
 República de Colombia



CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA No. _____ DE 2008 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES - INCO Y LA SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. CONTECAR

31 DIC 2008

DRAGADO (*) Costo US\$ Dragado	6.586.515	6.731.418	0	0	5.367.513	5.485.598	0	6.428.463	6.569.889	37.169.395
RELLENO ARA EXTENSIÓN DE MUELLES Costo US\$ Rellenos ARA Extensión de Muelles	1.497.465	0	0	639.053	653.112	0	0	0	0	2.789.629
PAVIMENTACIÓN PATIOS Costo US\$ Pavimentación de patios	5.096.174	1.138.897	0	0	0	0	0	0	0	6.235.071
EQUIPOS	28.740.440	0	0	8.271.679	8.453.656	8.639.637	8.829.709	0	0	62.935.120
SCANNER	3.746.400	0	0	0	0	0	0	0	0	3.746.400
CONSULTORÍA TÉCNICA	589.304	557.906	292.677	337.174	431.133	0	0	0	0	2.208.193
TOTAL INVERSIONES	50.945.166	9.611.043	292.677	19.749.135	14.905.413	30.771.343	17.335.670	6.428.463	6.569.889	156.608.998

PARAGRAFO.- TERCERO.- Las obras sociales que ejecutará el **CONCESIONARIO** son las siguientes:

AÑOS (1 a 10)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
INVERSIONES SOCIALES	240.000	244.801	249.698	254.693	259.788	264.985	270.286	275.693	281.208	286.833
AÑOS (11 a 20)	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
INVERSIONES SOCIALES	292.571	298.424	304.393	310.482	316.693	323.029	329.491	336.082	342.805	349.662
AÑOS (21 a 30)	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
INVERSIONES SOCIALES	356.657	363.792	371.069	378.492	386.064	393.786	401.664	409.699	417.895	426.254

PARAGRAFO CUARTO.- Las inversiones que ejecutará EL **CONCESIONARIO** están sujetas a las siguientes reglas: i) **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

3-1 DIC 2008

Este documento es fiel copia del original que reposa en las oficinas del Instituto Nacional de Concesiones.
Fecha **13 ABR 2008**
Subgerencia Administrativa y Financiera



Instituto Nacional de Concesiones
República de Colombia



CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA No. 008 DE 2008 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES - INCO Y LA SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. CONTECAR

3 1 DIC 2008

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. ii) **Reversión:** La totalidad de las obras y equipos contenidos en el Plan de Inversiones ubicadas en zonas de uso público y/o afectas a la concesión (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 través de terceros y de la forma de adquisición o financiación de las mismas. iii) **Inversiones adicionales:** En el evento que habiéndose ejecutado el monto total del Plan de Inversiones llegaren a requerirse inversiones adicionales, 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. **CLAUSULA OCTAVA.-** El Plan de inversión estará sujeto al control de una auditoria y control externo, el cual será contratado por el INCO, mediante los procedimientos aplicables que garanticen la transparencia en su selección y su costo será asumido por EL CONCESIONARIO, efecto para el cual deberá constituir un encargo fiduciario en el momento que la Entidad se lo indique. Esta Auditoria y Control es la encargada de revisar que las obras y las inversiones que 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 se verificará la correspondencia entre el valor de las inversiones ejecutadas y su imputación al Plan de Inversiones. **CLAUSULA NOVENA.- VALOR DE LA AUDITORIA Y CONTROL DE LAS OBRAS CIVILES.** El **CONCESIONARIO** deberá pagar por concepto de interventoría de obras civiles y obras sociales los siguientes valores:

1) Costo de Auditoria Obras Civiles:

Años de Ejecución de las obras	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Costo Auditoria	357.380	181.063	-	222.806	120.412	442.634	170.123	128.569	131.398

2) Costo de Auditoria de Obras Sociales:

AÑOS (1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
COSTOS DE AUDITORIA (2%)	4.800	4.896	4.994	5.094	5.196	5.300	5.406	5.514	5.624	5.737
AÑOS	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20.

[Handwritten signature]

31 DIC 2008



Este documento es fiel copia del original que reposa en las oficinas del Instituto Nacional de Concesiones.
 Fecha **13 ABR 2009**
 Subgerencia Administrativa - Financiera

Instituto Nacional de Concesiones
 República de Colombia



CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA No. 003 DE 2008 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES - INCO Y LA SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. CONTECAR

31 DIC 2008

COSTOS DE AUDITORIA (2%)	5.851	5.968	6.088	6.210	6.334	6.461	6.590	6.722	6.856	6.993
AÑOS	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
COSTOS DE AUDITORIA (2%)	7.133	7.276	7.421	7.570	7.721	7.876	8.033	8.194	8.358	8.525

PARAGRAFO PRIMERO. En caso de presentarse una diferencia entre el Auditor y el **CONCESIONARIO**, la misma se trasladara 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 Auditor, 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 DÉCIMA. El valor del contrato de concesión portuaria será el valor presente de las contraprestaciones por concepto de zona de uso público e infraestructura, tasadas al **CONCESIONARIO**. Para todos los efectos, el valor del contrato de concesión será la suma de **QUINCE MILLONES OCHOCIENTOS CINCUENTA Y CUATRO MIL SESENTA Y SEIS DOLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA (US\$ 15.854.066.00)**. **PARAGRAFO.** En el evento que la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, no otorgue el Régimen de Zona Franca a la Sociedad, El INCO a través del Consejo Directivo, deberá revisar el valor del contrato y las contraprestaciones tasadas para lo cual se deberá utilizar la metodología indicada en la Resolución de aprobación. **1) CONTRAPRESTACIÓN POR EL USO Y GOCE TEMPORAL Y EXCLUSIVO DE LAS PLAYAS, TERRENOS DE BAJAMAR Y ZONAS ACCESORIAS DE USO PÚBLICO.** EL **CONCESIONARIO** pagara por el uso temporal y exclusivo de la zona de uso público, la suma de **CATORCE MILLONES TRESCIENTOS CINCUENTA Y CUATRO MIL TRESCIENTOS CUARENTA Y CUATRO DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA (US\$ 14.354.344.00)** liquidados a la Tasa Representativa del Mercado - TRM - del día del pago pagaderos dentro de los cinco (5) días siguientes a la suscripción del contrato de concesión, o en su defecto pagará, treinta (30) anualidades anticipadas de **DOS MILLONES SETENTA Y OCHO MIL NOVECIENTOS SESENTA Y UN DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA (US\$ 2.078.961.00)**, cada una liquidadas a la tasa representativa del mercado - TRM - del día del pago, pagaderas la primera dentro de los cinco (5) días siguientes a la suscripción del contrato de concesión y las subsiguientes, dentro de los cinco (5) primeros días siguientes a la fecha de inicio de la anualidad. **PARAGRAFO PRIMERO.** Si se modifica la forma de pago establecida, debe aplicarse un costo financiero equivalente al **16,746 % anual (WACC EN CORRIENTES)**. **PARÁGRAFO SEGUNDO.** De dicho pago el 80% le corresponde a la **NACIÓN - Instituto Nacional de Vías** y el 20% restante al Distrito de Cartagena, de acuerdo con lo establecido en el parágrafo 1 del artículo 1º de

Handwritten signature and initials

31 DIC 2008



Este documento es fiel copia del original que reposa en las oficinas del Instituto Nacional de Concesiones.
Fecha **13 ABR 2009**
Subgerencia Administrativa y Financiera

Instituto Nacional de Concesiones
República de Colombia



CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA No. **003** DE 2008 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES - INCO Y LA SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. CONTECAR

31 DIC 2008

la Ley 856 del 21 de diciembre del 2003, que modifica el artículo 7° de la Ley 1° de 1991. 2) **CONTRAPRESTACIÓN POR INFRAESTRUCTURA.** EL CONCESIONARIO pagará por contraprestación por infraestructura la suma de **UN MILLON CUATROCIENTOS NOVENTA Y NUEVE MIL SETECIENTOS VEINTI DOS DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMÉRICA (US\$ 1.499.722.00)** liquidados a la Tasa Representativa del Mercado - TRM - del día del pago pagaderos dentro de los cinco (5) días siguientes a la suscripción del contrato de concesión, o en su defecto pagará, **treinta (30) anualidades anticipadas de DOSCIENTOS DIECISIETE MIL DOSCIENTOS SIETE DOLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMERICA (US\$ 217.207.00)**, cada una liquidadas a la tasa representativa del mercado - TRM - del día del pago, pagaderos la primera dentro de los cinco (5) días siguientes a la suscripción del contrato de concesión y las subsiguientes, dentro de los cinco (5) primeros días siguientes a la fecha de inicio de la anualidad. **PARAGRAFO PRIMERO.** Si se modifica la forma de pago establecida, debe aplicarse un costo financiero equivalente al **16,746 % anual (WACC EN CORRIENTES).** **PARÁGRAFO SEGUNDO.-** El 100% del valor de la contraprestación por infraestructura le corresponde a la Nación - Instituto Nacional de Vías, de acuerdo con lo establecido en el artículo 1° de la Ley 856 del 21 de diciembre del 2003. **CLAUSULA DÉCIMA PRIMERA.- GARANTIAS:** EL CONCESIONARIO, deberá amparar los riesgos que a continuación se indican, a través de varias pólizas de seguros que se constituirán dentro de los **treinta (30) días hábiles siguientes a la ejecutoria del acto administrativo por el cual se otorgue la solicitud de concesión portuaria, o antes si ello es posible,** las cuales se expedirán por períodos de cinco (5) años prorrogables en cada vencimiento hasta completar el plazo de la concesión y seis (6) meses más, excepto para el amparo de responsabilidad civil extracontractual, la cual deberá tener una vigencia de un (1) año prorrogable en cada vencimiento de manera que se garantice el termino señalado anteriormente y para la póliza de Salarios y Prestaciones Sociales las cuales se expedirán por períodos de cinco (5) años prorrogables en cada vencimiento hasta completar el plazo de la concesión y tres años más. La vigencia de la garantía de Estabilidad de las obras se contará a partir de la suscripción del Acta de entrega final de cada obra.- En caso de requerirse nuevas garantías el solicitante las constituirá de conformidad con las instrucciones que para el efecto impartirá el INCO o quien haga sus veces. 1) **GARANTÍA DE CUMPLIMIENTO DE LAS CONDICIONES GENERALES DE LA CONCESIÓN.** Por medio de la cual se le garantiza a la Nación a través del Instituto Nacional de Concesiones, Instituto Nacional de Vías- INVIAS y Superintendencia de Puertos y Transporte y al Municipio de Cartagena que el concesionario ocupará y usará los terrenos dados en concesión y ejercerá las actividades autorizadas en debida forma y dará cumplimiento a todas sus obligaciones, en especial las relacionadas con el pago de la contraprestación y de la tasa de

[Handwritten signature and initials]

31 DIC 2008



Este documento es fiel copia del original que reposa en las oficinas del Instituto Nacional de Concesiones.
Fecha **13 ABR 2009**
Subgerencia Administrativa **Portuaria**

Instituto Nacional de Concesiones
República de Colombia



CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA N° 003 DE 2008 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES - INCO Y LA SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. CONTECAR

31 DIC 2008

vigilancia, el mantenimiento de las inversiones portuarias y la reversión de acuerdo con la ley, con las Resoluciones de Aprobación y de Otorgamiento de la Concesión, con el Contrato Estatal de Concesión y con las reglamentaciones generales expedidas por el Instituto Nacional de Concesiones, en cuantía del dos punto cinco por ciento (2.5%) del valor de las inversiones para las obras civiles que se autorizan realizar al concesionario, liquidados a la Tasa Representativa del Mercado - TRM del día de su expedición por parte de la Compañía de Seguros, sin que supere la cantidad equivalente a 50.000 salarios mínimos mensuales. Con una vigencia igual al término de duración del contrato de concesión y seis (6) meses más, y en caso de ampliación deberá ser prorrogada o reajustada, conforme a lo establecido en los artículos 8 y 9 del Decreto 708 de 1992. **2) GARANTÍA DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL.** Por medio de esta se garantiza a la Nación a través del Instituto Nacional de Concesiones, el pago de la indemnización con ocasión de daños causados a operadores portuarios, titulares de mercancías y bienes y derechos de terceros, en cuantía del **DIEZ POR CIENTO (10%)** del valor total de las inversiones a realizar, liquidados a la Tasa Representativa del Mercado TRM del día de su expedición por parte de la Compañía Aseguradora, el término de duración del seguro será igual al tiempo de duración de la concesión y seis (6) meses más y en caso de ampliación deberá ser prorrogada o reajustada. **3) GARANTÍA DE PAGO DE SALARIOS, PRESTACIONES SOCIALES E INDEMNIZACIONES DEL PERSONAL.** Por medio de ésta, se garantiza a la Nación a través del Instituto Nacional de Concesiones, que EL CONCESIONARIO pagará los salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones del personal que labora en el complejo portuario. La cuantía del seguro será del 10% del valor de las inversiones a realizar, liquidadas a la Tasa Representativa del Mercado - TRM - del día de su expedición por parte de la Compañía Aseguradora, el término de duración del seguro será igual al tiempo de duración de la Concesión y tres (3) años más y en caso de ampliación deberá ser prorrogada o reajustada. **4) GARANTÍA DE ESTABILIDAD DE LA OBRA.** Por medio de ésta, EL CONCESIONARIO garantiza a la Nación a través del Instituto Nacional de Concesiones - INCO, la estabilidad y calidad de las obras que ejecute en la zona de uso público dada en concesión. La cuantía del seguro será del 10% del valor de todas y cada una de las obras que se ejecuten en desarrollo del contrato de concesión portuaria, la fecha de expedición será la del día del Acta de Recibo a satisfacción de la obras por parte del concesionario y el término de duración del seguro será igual a Cinco (5) años. **PARÁGRAFO SEGUNDO:** Las garantías fueron presentadas por EL CONCESIONARIO ante EL INCO y se encuentran debidamente aprobadas según consta en el oficio radicado N° 200840900511113 del 30 de diciembre de 2008.- **PARÁGRAFO TERCERO:** En el evento de que se presenten modificaciones a la concesión que se otorga y que impliquen cambios en los

31 DIC 2008



Este documento es fiel copia del original que reposa en las oficinas del Instituto Nacional de Concesiones.
Fecha: 13 ABR 2009
Subgerencia Administrativa y Financiera

Instituto Nacional de Concesiones
República de Colombia



CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA No 003 DE 2008 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES - INCO Y LA SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A: CONTECAR 31 DIC 2008

montos, términos y condiciones. **EL CONCESIONARIO** se compromete a efectuar el ajuste correspondiente, en los términos que le indique el **INCO**. De igual manera, en cualquier evento que el valor de la misma se vea afectada en razón de siniestros, deberá reponer el valor de la garantía.- **CLÁUSULA DÉCIMA SEGUNDA.- PLAZO.** El plazo de la concesión portuaria otorgada en virtud del presente contrato, es de **TREINTA (30) AÑOS** contados a partir de la fecha de suscripción y perfeccionamiento del mismo. **CLAUSULA DECIMA TERCERA.- PRORROGA DE LA CONCESION.-** La prórroga de la concesión podrá darse siempre y cuando este autorizada en la ley y se tramite ante el órgano competente con sujeción al procedimiento que para tal efecto disponga la normatividad vigente para el momento de la solicitud de prórroga y podrá solicitarse por el **CONCESIONARIO**, sólo si este ha ejecutado el 100% del Plan de Inversiones aprobado para el plazo inicial de la concesión. La Solicitud de prórroga deberá radicarse ante el **INCO**, a través del Subgerente de Gestión Contractual o quien haga sus veces, quien deberá acogerse al procedimiento vigente en la ley para verificar su viabilidad. **PARAGRAFO.-** En el evento en que el **INCO** autorice prorrogar el contrato, el plazo de la prórroga comenzará a contarse una vez se venza el plazo inicial. Las nuevas condiciones, incluida la nueva contraprestación por infraestructura y zonas de uso público, comenzarán a regir a partir de la suscripción y legalización del Otro Si que modifique el contrato inicial, sin perjuicio de que una vez vencido el plazo inicial del contrato, **EL CONCESIONARIO** revierta a la Nación en buen estado de operación, todas las construcciones e inmuebles por destinación que se encuentren instalados en las zonas de uso público y las que hayan sido ejecutadas en ellas dentro del plazo inicial de la concesión, previo inventario, valoración técnica y avalúo comercial que debe entregar antes de suscribir la prórroga.- **CLÁUSULA DÉCIMA CUARTA.- REVERSIÓN.** La zona de uso público y todas las construcciones (obras e inversiones) que se encuentren habitualmente instaladas en zonas de uso público, entregadas en concesión en virtud del presente contrato, o que sean ejecutadas dentro del plazo del mismo y los inmuebles por destinación (equipos e inversiones) afectos a la operación del muelle revertirán a la Nación, en buenas condiciones de operación tecnológica, mantenimiento y de adecuada eficiencia al término de este contrato y de la prórroga si la hubiere. Igualmente, procederá la reversión al ser declarada la caducidad o la terminación unilateral. Al efecto **EL CONCESIONARIO** deberá en el momento de la reversión hacer entrega de un avalúo comercial actualizado y valoración técnica de las condiciones de operación de la infraestructura portuaria, equipos e inmuebles por destinación que habitualmente se encuentren instalados en las zonas de uso público que se revierten y que son propiedad de la Nación. Dicho avalúo debe realizarlo una firma debidamente registrada ante la Lonja de Propiedad Raíz o el Instituto Geográfico Agustín Codazzi - IGAC, en el

[Handwritten signature]

31 DIC 2008



Este documento es fiel copia del original que reposa en las oficinas del Instituto Nacional de Concesiones
Fecha 13 ABR 2009
Subgerencia Administrativa y Financiera

Instituto Nacional de Concesiones
República de Colombia



CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA N.º 008 DE 2008 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES - INCO Y LA SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. CONTECAR

31 DIC 2008

evento que dentro de los bienes exista una nave, artefacto naval o plataforma flotante, el avalúo de éstos lo hará la DIMAR o una Sociedad Clasificadora reconocida por ésta. Igualmente, cederán y revertirán gratuitamente a favor de la Nación, las instalaciones e inmuebles por destinación, elementos y bienes directamente afectados a la concesión y situados en la zona de uso público. **EL CONCESIONARIO** elaborará el inventario y avalúo de los bienes objeto de la reversión e informará el estado legal en que se encuentran tales predios o instalaciones con respecto a gravámenes, impuestos, servicios públicos, así como también cualquier tipo de procesos judiciales o extrajudiciales que pesen sobre ellos y los enviará a **EL INCO** o a quien haga sus veces a más tardar antes de comenzar el último semestre de la concesión para su revisión y aprobación, el cual deberá ser presentado, so pena de que se le apliquen las sanciones por incumplimiento que se pactan en el presente contrato.- **PARÁGRAFO PRIMERO:** La reversión de que trata la presente Cláusula, se formalizará mediante la suscripción de un acta entre las partes, que **EL CONCESIONARIO** protocolizará ante Notaría asumiendo sus costos.- **PARÁGRAFO SEGUNDO:** La reversión de que trata la presente Cláusula, **en todo caso**, se realizará dando estricto cumplimiento a la normatividad que para el efecto se encuentre vigente.- **CLÁUSULA DÉCIMA QUINTA. OBRAS ADICIONALES.** En el evento que **EL CONCESIONARIO** requiera efectuar obras e inversiones en la zona de uso público no previstas en el contrato y su respectivo plan de inversiones, y/o adquirir o instalar equipos destinados a la operación del muelle, deberá contar con la respectiva autorización previa y escrita por parte del **INCO**, a través del Subgerente de Gestión Contractual o quien haga sus veces.- **PARÁGRAFO PRIMERO: Las obras e inversiones adicionales deben ser siempre aprobadas a través de acto administrativo debidamente motivado.**- **PARÁGRAFO SEGUNDO:** Las obras e inversiones adicionales que se autoricen y ejecuten dentro de las zonas entregadas en concesión, deberán revertir gratuitamente a la Nación, en los términos descritos en la cláusula décima cuarta del presente contrato, y en todo caso dando estricto cumplimiento a la normatividad que para el efecto se encuentre vigente.- **PARÁGRAFO TERCERO:** Las obras e inversiones adicionales serán asumidas por **EL CONCESIONARIO** a su cuenta y riesgo, partiendo del principio que la inversión realizada será recuperada durante el término de la concesión, por tal motivo no dará derecho a indemnización o reconocimiento alguno a favor del **CONCESIONARIO**, debiendo éste ajustar las garantías de que trata la cláusula décima primera de este contrato.- **CLÁUSULA DÉCIMA SEXTA.- OBLIGACIÓN DEL CONCESIONARIO DE REALIZAR ESTUDIOS AMBIENTALES Y/O ADOPTAR MEDIDAS DE PRESERVACIÓN SANITARIA Y AMBIENTAL: EL CONCESIONARIO**, dará cumplimiento a los términos, condiciones y obligaciones de las resoluciones 081 del 25 de abril de 1988 del INDERENA y las contempladas en las posteriores modificaciones parciales de la

[Handwritten signature]

31 DIC 2008

Este documento es fiel copia del original que reposa en las oficinas del Instituto Nacional de Concesiones.
Fecha: 13 ABR 2009
Subgerencia Administrativa y Financiera



Instituto Nacional de Concesiones
República de Colombia



CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA No. 003 DE 2008 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES - INCO Y LA SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. CONTECAR

31 DIC 2008

misma, a saber: Resolución 0078 de 1997, 0925 de octubre 2 de 2002 del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial y las expedidas por el EPA DE CARTAGENA: 142 del 13 de julio de 2005, 478 del 27 de septiembre de 2007 y 581 del 28 de noviembre de 2007, todas vigentes. **PARAGRAFO.-** Cuando la Sociedad supere el volumen de carga establecido en el decreto 1220 del 2006, tiene la obligación de Notificar este hecho, al Ministerio de Medio Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial y ajustar el plan ambiental conforme a los términos que le establezca para los fines de su competencia. **CLÁUSULA DÉCIMA SEPTIMA.- 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: **17.1.** Pagar la contraprestación a que se refiere la Cláusula Décima de este contrato, y la Tasa de Vigilancia que para el efecto se establezca, de acuerdo con las disposiciones legales vigentes y dentro de los plazos correspondientes. **17.2.** Desarrollar las actividades portuarias de conformidad con las disposiciones legales vigentes. **17.3.** Abstenerse de toda práctica que tenga la capacidad, el propósito o el efecto de generar competencia desleal o que cree prácticas restrictivas de la competencia, de conformidad con el artículo 22 de la Ley 01 de 1991, así como, el cobro de las tarifas especulativas o que resulten ostensiblemente altas o más bajas que las usuales en el mercado. **17.4.** No ceder total o parcialmente este contrato de concesión portuaria, sin el cumplimiento de los requisitos exigidos en la Cláusula Vigésima Quinta del presente contrato. **17.5.** Cumplir con todas las normas y disposiciones para el control y vigilancia de la Superintendencia de Puertos y Transporte o de quien haga sus veces, de conformidad con los términos legales. **17.6.** Cumplir con los demás requerimientos que las leyes prevean, respecto de otras autoridades de cualquier orden, entre otras, la obtención de licencias y permisos de autoridades locales, y en forma especial, las exigencias que formule cualquiera de las autoridades competentes. **17.7.** Procurar la conservación y protección del medio ambiente y, llegado el caso, recuperarlo según las instrucciones de las autoridades competentes y adoptar las medidas de preservación sanitaria y ambiental que le sean requeridos por la autoridad ambiental, así como acudir ante el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial cuando supere Un Millón Quinientas Mil Toneladas Años en Volúmenes, para lo de su competencia. **17.8.** Prestar la colaboración que las autoridades demandan, en casos de tragedia o calamidad pública, en las zonas objeto de la concesión. **17.9.** Denunciar ante las autoridades competentes, cualquier irregularidad que pueda constituir delito o que atente contra la ecología, medio ambiente o la salud de las personas o los animales. **17.10.** Mantener en buen estado de operación y mantenimiento, las zonas de uso público e infraestructura portuaria, y comprometerse a revertirlas a la Nación de

Este documento es fiel copia del original que reposa en las oficinas del Instituto Nacional de Concesiones. 13 ABR 2009. Instituto Nacional de Concesiones Subgerencia Administrativa y Financiera



Instituto Nacional de Concesiones República de Colombia

CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA No. 003 DE 2008 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES - INCO Y LA SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. CONTECAR

31 DIC 2008

conformidad con los términos establecidos en este contrato y en las disposiciones legales vigentes. 17.11. Observar y cumplir las disposiciones sobre higiene y seguridad portuaria, seguridad y protección a las instalaciones portuarias y seguridad industrial. 17.12. Mantener vigentes las pólizas que se constituyan en desarrollo de este contrato y reponer su monto cada vez que se disminuya o agote, de conformidad con lo establecido en la cláusula décima primera de éste. 17.13. Suministrar a la Superintendencia de Puertos y Transporte y al Instituto Nacional de Concesiones INCO, o a quienes hagan sus veces, los informes o documentos que se requieran para ejercer sus funciones de control y vigilancia y de supervisión y administración. 17.14. Seleccionar y pagar los salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones que legalmente correspondan a los trabajadores vinculados por cuenta suya. En ningún caso, tales obligaciones corresponderán a EL INCO o a quien haga sus veces, por lo que EL CONCESIONARIO ejecutará el presente contrato de concesión sin relación de subordinación o dependencia con EL INCO. En consecuencia, EL CONCESIONARIO responderá por toda acción, demanda, reclamo o gastos que se originen en las relaciones laborales. La reversión de que trata el presente contrato, al terminar el mismo, no conlleva el traspaso a la Nación - Instituto Nacional de Concesiones - INCO, de carga laboral o sustitución patronal o continuidad de las relaciones laborales de EL CONCESIONARIO. 17.15. Adelantar las obras necesarias para el adecuado mantenimiento de las instalaciones portuarias, de los accesos y de las zonas de maniobra, de conformidad con las disposiciones vigentes. 17.16. La Tasa de Vigilancia y/o Servicio de Vigilancia portuaria correrá por cuenta de EL CONCESIONARIO. El ente encargado determinará el porcentaje proporcional que deberá pagar EL CONCESIONARIO, según las necesidades del mismo. 17.17. Pagar oportunamente los servicios públicos, los impuestos, tasas, contribuciones y demás gravámenes que recaigan sobre la actividad ejercida y sobre los predios y bienes objeto de la presente concesión. 17.18. Pagar las sanciones, costos y multas que las empresas de servicios públicos o cualquier autoridad distrital o municipal imponga durante la vigencia del presente contrato, por las infracciones de los respectivos reglamentos o por no haber efectuado dichos pagos oportunamente, e indemnizar a EL INCO por los perjuicios que pudiere tener por tales infracciones u omisiones, involucrando en tales perjuicios, entre otros, los que puedan provenir de la pérdida de los mencionados servicios, la suspensión de ellos, su reconexión o nueva instalación dentro de la zona de uso público dada en concesión. 17.19. Será responsabilidad de EL CONCESIONARIO, manejar y administrar el puerto en una forma ordenada y responsable, para garantizar su eficiencia y máxima utilización, manteniendo condiciones de vigilancia y de seguridad del personal, de la carga, de las instalaciones e infraestructura portuaria. 17.20. Será

[Handwritten signature]

31 DIC 2008



Este documento es fiel copia del original que reposa en las oficinas del Instituto Nacional de Concesiones. **13 ABR 2009**
Fecha
Subgerencia Administrativa y Financiera

Instituto Nacional de Concesiones
República de Colombia



CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA No. 003 DE 2008 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES - INCO Y LA SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A: CONTECAR

31 DIC 2008

responsabilidad de **EL CONCESIONARIO**, llevar a cabo la promoción y mercadeo del puerto. **17.21.** Será responsabilidad de **EL CONCESIONARIO**, invertir en su propio nombre y a su cargo en infraestructura portuaria y equipo que aumenten las operaciones y la eficiencia del puerto. **17.22.** Presentar todos los documentos en desarrollo del presente contrato, en idioma castellano. **17.23.** Acreditar el pago de los aportes de que trata el artículo 50 de la Ley 789 de 2.002 modificada por la Ley 828 de 2.003 y demás normas vigentes en materia laboral. **17.24.** Presentar oportunamente a **EL INCO**, todos los documentos que se le requieran con ocasión del desarrollo y ejecución de este contrato. **17.25.** Presentar el inventario y avalúo de los bienes objeto de la reversión dentro de los términos establecidos en la ley y en este contrato. **17.26.** Tramitar y obtener a su cuenta y riesgo todas las licencias y permisos necesarios para el desarrollo de las actividades propias del contrato. **17.27.** **EL CONCESIONARIO** deberá dar cumplimiento al Código Internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias y enmiendas de 2002 al Convenio SOLAS-PBIP, adoptado por Colombia mediante Ley 8 de 1980, so pena de no poder atender buques con carga de tráfico internacional, con registro de arqueo bruto igual o superior a 500 toneladas. **17.28.** Efectuar las obras de mantenimiento necesarias, tales como dragados o relimpias en las zonas de aguas accesorias y de maniobra comprendida dentro de la zona de uso público entregada en concesión durante toda la vigencia del contrato. **17.29.** Presentar ante el INCO para su aprobación y/o actualización, el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria y dar cumplimiento al mismo. **17.30.** **EL CONCESIONARIO** deberá informar mensualmente a **EL INCO** y a la **SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE**, el volumen de carga movilizada, para ello debe presentar un informe que contenga mes a mes las toneladas movilizadas por tipo de carga, las unidades movilizadas de unidad de contenedores llenos y vacíos de 20 pies y llenos y vacíos de 40 pies, y el consolidado de toneladas por producto y la demás información que se requiera para llevar una estadística de movimientos y toneladas confiable. **17.31.** Acreditar mediante la presentación de los contratos e instrumentos jurídicos que le faculten a utilizar los terrenos adyacentes, con la periodicidad establecida en dichos documentos. **17.32.** Cumplir las prescripciones que en materia de gestión social adopte el Gobierno Nacional como normatividad vigente en relación con la administración de infraestructura portuaria concesionada. **17.33.** Realizar las inversiones objeto del Plan de Inversiones aprobado, el cual hace parte integral del presente contrato. **17.34.** Las demás que se deriven de la ley y demás disposiciones vigentes, sobre aspectos técnicos de operación y las normas que la modifiquen o adicionen.- **CLÁUSULA DÉCIMA OCTAVA.- CADUCIDAD.** **EL INCO** o quien haga sus veces, podrá declarar la caducidad administrativa por medio de resolución motivada, a través de la cual lo dará por terminado y ordenará su

[Handwritten signature]

31 DIC 2008



Este documento es fiel copia del original que reposa en los archivos del Instituto Nacional de Concesiones.
Fecha: **13 ABR 2009**
Subgerencia Administrativa y Financiera

Instituto Nacional de Concesiones
República de Colombia



CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA No. 003 DE 2008 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES - INCO Y LA SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. CONTECAR

31 DIC 2008

liquidación, cuando: **18.1. EL CONCESIONARIO** incumpla en forma reiterada las condiciones bajo las cuales se otorgó la concesión, o desconozca las obligaciones y prohibiciones a las cuales esta sujeto, en tal forma que se perjudique gravemente el interés público. **18.2. EL CONCESIONARIO** incurra con ocasión del contrato en cualquiera de las causales de caducidad de que trata el artículo 90 de la Ley 418 del 26 de diciembre de 1997, modificado por el artículo 31 la Ley 782 de 2002. **18.3.** Un directivo o delegado de **EL CONCESIONARIO** oculte o colabore en el pago de la liberación de un funcionario o empleado secuestrado. **18.4. EL CONCESIONARIO** pague sumas de dinero a extorsionistas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 25 de la Ley 40 de 1993. **18.5. EL CONCESIONARIO** acceda a peticiones o amenazas de quienes actúen por fuera de la ley con el fin de obligarlo a hacer u omitir algún acto o hecho. **18.6.** No informe inmediatamente a **EL INCO** sobre estas amenazas o peticiones. **18.7.** El incumplimiento de cualquiera de las obligaciones a cargo del concesionario afecte de manera grave y directa la ejecución del contrato, de tal forma que sea evidente su paralización de conformidad con lo previsto en la Ley 80 de 1993.- **PARÁGRAFO:** En firme la resolución que declare la caducidad, las partes procederán a liquidar el presente contrato. Dicha resolución presta mérito ejecutivo de conformidad con lo determinado en la Ley.- **CLÁUSULA DÉCIMA NOVENA.- APORTES PARAFISCALES Y CONTRIBUCIONES. EL CONCESIONARIO** está obligado cuando a ello hay lugar a: i) realizar las contribuciones y pago de aportes parafiscales contemplados en la ley (Cajas de Compensación Familiar, SENA e ICBF); ii) Pagar la contribución de los contratos de concesión de que trata el artículo 6º de la Ley 1106 del 22 de diciembre de 2006 por la cual se modifica el artículo 37 de la Ley 782 de 2002. **EL INCO**, a través de la Subgerencia de Gestión Contractual realizará las verificaciones de conformidad con las disposiciones legales y reglamentarias. En todo caso, el revisor fiscal del **CONCESIONARIO**, expedirá la certificación correspondiente para el trámite de cada pago, durante todo el plazo del contrato sobre el cumplimiento de estas obligaciones. **PARÁGRAFO PRIMERO:** En caso de incumplimiento de las obligaciones que se estipulan y se citan en esta cláusula, **EL INCO** impondrá multas a **EL CONCESIONARIO** por concepto de incumplimiento de las obligaciones contractuales. Del mismo modo en los casos previstos en la ley podrá declararse la caducidad del contrato por el incumplimiento de las obligaciones estipuladas y citadas en esta cláusula.- **CLÁUSULA VIGESIMA. MULTAS Y SANCIONES. A EL CONCESIONARIO**, se le podrán imponer las siguientes multas, 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: **20.1. EL INCO** podrá imponer multas a **EL CONCESIONARIO** por el incumplimiento de las obligaciones consagradas en el artículo 50 de la Ley 789 de 2002, modificada por la Ley 828 de



Este documento es fiel copia del original que reposa en las oficinas del Instituto Nacional de Concesiones. **13 ABR 2008**
 Fecha Subgerencia Administrativa y Financiera

31 DIC 2008

Instituto Nacional de Concesiones
 República de Colombia



CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA No. 003 DE 2008 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES - INCO Y LA SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. CONTECAR

31 DIC 2008

2003, a razón de 0.01% diario del valor total de la contraprestación por cada día de mora en el pago de aportes de que tratan las normas antes mencionadas.

20.2. Por no cumplir con el pago de la contraprestación de que trata la cláusula décima del presente contrato, en la cuantía y fecha indicada en el mismo, se causará una multa por incumplimiento, equivalente al 1% del valor de la contraprestación anual.

20.3. Por ejercer la actividad portuaria sin contar con los respectivos permisos, licencias o autorizaciones que se requieran de las demás autoridades competentes, tales como la autoridad en Transporte (Ministerio de Transporte), Ambiental, Aduanera (DIAN), Marítima (DIMAR), Municipal y demás a que haya lugar, se causará una multa por incumplimiento, equivalente al 1% de los ingresos brutos percibidos durante el tiempo en que ejerció la mencionada actividad sin la debida autorización.

20.4. Por no mantener en buen estado de operación y mantenimiento, las construcciones y demás inmuebles por destinación que se encuentren habitualmente instalados en la zona otorgada en concesión, se causará una multa por incumplimiento, equivalente al 5% del avalúo de las construcciones, inmuebles y equipos dejados de mantener.

20.5. Por incumplimiento de las obligaciones de constitución y/o prórroga de las garantías exigidas en el presente contrato, el 0.5% del valor anual del contrato.

20.6. Por incumplimiento en la presentación del inventario y avalúo, de conformidad con lo estipulado en la Cláusula Décima séptima del presente contrato, se causará una multa por incumplimiento equivalente al 5% del avalúo comercial de la infraestructura portuaria ubicada en la zona de uso público.

20.7. Por no cumplir con las obligaciones derivadas de la Licencia Ambiental o de los documentos de evaluación y manejo ambiental se causará una multa equivalente al 5% de los ingresos brutos percibidos durante el tiempo en que ejerció la actividad sin cumplir con dichas obligaciones, lo anterior sin perjuicio de las sanciones que le sean impuestas a **EL CONCESIONARIO**, por la autoridad ambiental competente.

PARÁGRAFO PRIMERO: El monto total de las multas no podrá exceder del 20% del valor del contrato durante la vigencia del mismo.

PARÁGRAFO SEGUNDO: Para la imposición de las multas se seguirá el procedimiento establecido en el Artículo 28 y siguientes del Capítulo VII del Código Contencioso Administrativo.

PARÁGRAFO TERCERO: **EL CONCESIONARIO** autoriza a **EL INCO** para que una vez en firme el acto administrativo que sanciona, preste merito ejecutivo. No obstante lo anterior **EL INCO** podrá optar por hacer efectiva la garantía única de cumplimiento.

CLÁUSULA VIGESIMA PRIMERA. PENAL PECUNIARIA. En el evento que **EL INCO** declare la caducidad o el incumplimiento del presente contrato, **EL CONCESIONARIO** deberá pagar la suma equivalente al 10% del valor total de la contraprestación, como sanción pecuniaria. El valor pagado por **EL CONCESIONARIO**, se considerará como pago parcial pero no definitivo de los perjuicios causados a **EL INCO**, sin perjuicio de las acciones judiciales que

[Handwritten signature]

31 DIC 2008



Este documento es fiel copia del original que reposa en las oficinas del Instituto Nacional de Concesiones. 13 ABR 2009
Fecha
Subgerencia Administrativa y Financiera

Instituto Nacional de Concesiones
República de Colombia



CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA No. 003 DE 2008 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES - INCO Y LA SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. CONTECAR

31 DIC 2008

adelante **EL INCO**. - **CLÁUSULA VIGÉSIMA SEGUNDA.- DOMICILIO Y SUJECCIÓN A LA LEY COLOMBIANA.** Las partes fijan como domicilio contractual, la ciudad de Bogotá D.C., República de Colombia. Este contrato se rige en todas sus partes por la ley colombiana en especial la Ley 01 de 1991, sus reglamentaciones y las leyes 80 de 1993 y 1150 de 2007 en lo que sea aplicable. **EL CONCESIONARIO** pagará todos los impuestos, tasas y contribuciones de conformidad con las normas tributarias vigentes durante la ejecución del contrato. El riesgo de modificación de dichas normas tributarias es enteramente a cargo de **EL CONCESIONARIO**, tanto en lo que lo afecte, como en lo que lo beneficie directa o indirectamente. - **CLÁUSULA VIGÉSIMA TERCERA.- TERMINACIÓN DEL CONTRATO.** El presente contrato se dará por terminado por la ocurrencia de cualquiera de los siguientes eventos: **23.1.** Por el vencimiento del plazo establecido en el contrato. **23.2.** Por mutuo acuerdo entre las partes, lo cual podrá hacerse en todos los casos en que tal determinación no implique renuncia a derechos causados o adquiridos a favor de **EL INCO**, siempre y cuando **EL CONCESIONARIO** se encuentre a paz y salvo por todo concepto en relación con las obligaciones adquiridas mediante el presente contrato, con **EL INCO**, el INVIAS, la Superintendencia de Puertos y Transporte y el Distrito de Cartagena. **23.3.** Por encontrarse suspendido el contrato por más de dos (2) años, de acuerdo con la Cláusula Vigésima cuarta del presente contrato. **23.4.** Cuando los actos en que se fundamenta el contrato se hayan declarado nulos. **23.5.** Por no disponer a cualquier título de los terrenos adyacentes indispensables para llevar a cabo la operación portuaria. - **CLÁUSULA VIGÉSIMA CUARTA. SUSPENSIÓN DEL CONTRATO.** El presente contrato de concesión portuaria podrá ser suspendido por situaciones de fuerza mayor, caso fortuito y/o cualquier circunstancia ajena a **EL CONCESIONARIO** que impidan el cumplimiento de las obligaciones del contrato, debidamente reconocidos por **EL INCO**, o quien haga sus veces, mediante resolución motivada de conformidad con las disposiciones vigentes. Al presentarse un evento como los anteriores, **EL CONCESIONARIO** deberá tomar las medidas razonables del caso en el menor tiempo posible, para remover o superar el obstáculo y/o la circunstancia que impide la ejecución del contrato. Si esto no es posible y la circunstancia persiste, las partes podrán de común acuerdo: **a)** Suspender temporalmente la ejecución del contrato hasta por dos (2) años, mediante la suscripción de un acta donde conste tal evento, sin que para los efectos del plazo extintivo, se compute el tiempo de la suspensión. **b)** Si al término de la suspensión, las causales de fuerza mayor o caso fortuito no han desaparecido, **EL INCO Y/O CONCESIONARIO** podrán optar por terminar el contrato de mutuo acuerdo, sin lugar a indemnización alguna para el **CONCESIONARIO**. - **PARÁGRAFO:** En todo caso y previa evaluación realizada por **EL INCO**, éste podrá terminar, unilateralmente el contrato cuando las circunstancias que motivaron la suspensión no han desaparecido o implican una

[Handwritten signature]

31 DIC 2008

50



Este documento es fin copia del original que
 reposa en las oficinas del Instituto Nacional de
 Concesiones,
 Fecha: 13 ABR 2009
 Subgerencia Administrativa y Financiera

Instituto Nacional de Concesiones
 República de Colombia



CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA No. 003 DE 2008 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO
 NACIONAL DE CONCESIONES - INCO Y LA SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE
 CARTAGENA S.A. CONTECAR

31 DIC 2008

imposibilidad para ejecutar el contrato.- **CLÁUSULA VIGÉSIMA QUINTA. CESIÓN. EL CONCESIONARIO** no podrá ceder total o parcialmente este contrato, sin previa autorización escrita del **INCO** a través del Subgerente de Gestión Contractual o quien haga sus veces. **EL INCO** resolverá la solicitud respectiva en un plazo mínimo de ciento ochenta días (180) días, contados a partir de la fecha de presentación ante la entidad, de conformidad con las disposiciones vigentes que regulen la materia. Sin la mencionada autorización, las cesiones se tendrán por no celebradas. En los casos en que se autorice la cesión parcial, **EL CONCESIONARIO** responderá ante **EL INCO** por todas las obligaciones contractuales. En el evento de cesión total o parcial, la autorización de **EL INCO** sólo se otorgará después de que **EL CONCESIONARIO** presente el correspondiente Paz y Salvo por todo concepto. En todo caso, una vez autorizada la cesión total o parcial de la concesión, **EL CONCESIONARIO para que esta definitivamente opere**, deberá presentar dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la suscripción del contrato de cesión, los certificados de la Compañía de Seguros, mediante los cuales se acredita que ha operado la sustitución de **EL CONCESIONARIO** por el cesionario.- **PARÁGRAFO:** La Sociedad cesionaria deberá reunir los mismos requisitos que la Sociedad cedente, en especial, la de ser Sociedad Portuaria con objeto único.- **CLÁUSULA VIGÉSIMA SEXTA. MODIFICACIÓN, INTERPRETACIÓN Y TERMINACIÓN UNILATERAL.** Son aplicables a este contrato las disposiciones que sobre esta materia haya dispuesto la Ley 80 de 1993 y la ley 1150 de 2007. **CLÁUSULA VIGÉSIMA SEPTIMA. INHABILIDADES E INCOMPATIBILIDADES.** **EL CONCESIONARIO** declara bajo la gravedad de juramento, que no se encuentra incurso en ninguna de las inhabilidades, incompatibilidades y prohibiciones contempladas en la Constitución Nacional y en Ley.- **CLÁUSULA VIGÉSIMA OCTAVA.- PERMISOS, LICENCIAS Y AUTORIZACIONES.** **EL CONCESIONARIO** se compromete a adquirir los permisos, licencias o autorizaciones de las demás autoridades competentes y a cumplir con los requerimientos efectuados por éstas.- **CLÁUSULA VIGÉSIMA NOVENA. SUPERVISIÓN Y VIGILANCIA.** La supervisión del presente contrato estará a cargo del Subgerente de Gestión Contractual del Instituto Nacional de Concesiones - **INCO** o quien éste delegue. De igual manera sobre las operaciones portuarias la Inspección, Vigilancia y Control estará a cargo de la Superintendencia de Puertos y Transporte, o quien haga sus veces.- **CLÁUSULA TRIGESIMA. REQUISITOS DE LEGALIZACIÓN Y PERFECCIONAMIENTO.** El presente contrato de concesión portuaria se perfecciona con la suscripción por las partes y adicionalmente deberá cumplir con los siguientes requisitos para su legalización: **30.1.** Pago del Impuesto de Timbre, a cargo de **EL CONCESIONARIO**, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la fecha de suscripción del presente contrato. **30.2.** Simultáneamente, dentro del mismo plazo señalado en el punto anterior, se deberá Publicar en el Diario Oficial por parte de **EL**

[Handwritten signature]
 27 de 30



Este documento es fiel copia del original que reposa en las oficinas del Instituto Nacional de Concesiones.
Fecha 13 ABR 2009
Subgerencia Administrativa y Financiera

Instituto Nacional de Concesiones
República de Colombia



CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA No. 003 DE 2008 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES - INCO Y LA SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. CONTECAR
31 DIC 2008

CONCESIONARIO, requisito que se entiende cumplido con el pago de los derechos correspondientes.- **CLÁUSULA TRIGÉSIMA PRIMERA. ANEXOS DEL CONTRATO.** Forman parte integral del presente contrato, los siguientes documentos: **31.1.** Solicitud de Concesión Portuaria presentada por la **SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA CONTECAR S.A.**, con todos los documentos anexos, y los que en el transcurso del trámite fueron allegados. **31.2.** Resolución No. 606 del 30 de diciembre de 2008, expedida por el Instituto Nacional de Concesiones - **INCO** por medio de la cual se otorgó formalmente la Concesión Portuaria solicitada por **EL CONCESIONARIO**. **31.3.** Certificado de Existencia y Representación Legal expedido por la Cámara de Comercio de Cartagena el 10 de diciembre de 2008. **31.4.** Oficio No. 20084090051113 del 30 de diciembre de 2008, por medio del cual se aprobaron las garantías constituidas por **EL CONCESIONARIO**.- **CLÁUSULA TRIGÉSIMA SEGUNDA. RIESGOS. EL CONCESIONARIO** acepta que la totalidad de los riesgos inherentes a la ejecución contrato en su etapa preoperativa, de construcción, de operación y de reversión, serán asumidos por **EL**, y que la ocurrencia de algún riesgo, no dará derecho a indemnización o reconocimiento alguno a favor del **CONCESIONARIO**. Dentro de los riesgos asumidos están, 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, soberano o político, predial, tributario, seguridad portuaria, seguridad y protección a las instalaciones portuarias, higiene y seguridad industrial.- **CLÁUSULA TRIGÉSIMA TERCERA. SOLUCIÓN DE CONFLICTOS.** Es obligación de las partes en el evento de que surjan discrepancias en la ejecución del contrato, acudir a su solución en forma ágil, rápida y directa a través de los mecanismos previstos en la ley y a la conciliación, amigable composición y transacción.- **CLÁUSULA TRIGÉSIMA CUARTA. CLÁUSULA COMPROMISORIA Y ARBITRAMIENTO TÉCNICO.** Arbitramento: Salvo la aplicación de la Cláusula de Caducidad y sus efectos, así como, de las cláusulas excepcionales que contengan los principios previstos en los artículos 15, 16 y 17 de la Ley 80 de 1993, cualquier disputa o controversia surgida con relación al presente contrato, que sea susceptible de transacción y que no pueda arreglarse directamente entre las partes, o que no sea sometida a arbitramiento técnico según lo establecido más adelante en esta misma cláusula, será dirimida bajo las reglas de arbitramiento vigentes en Colombia al momento en que se solicita el mismo, por una de las dos partes. El lugar en que se llevará a cabo el arbitramiento es Bogotá D.C. Colombia. Los árbitros determinarán los asuntos en disputa de acuerdo con la Ley Colombiana. El Tribunal de Arbitramento estará constituido por tres (3) árbitros nombrados de común acuerdo entre las partes, los cuales se regirán por las reglas establecidas por el centro de Arbitraje de la Cámara de Comercio de

[Handwritten signature]
28 de 30

31 DIC 2008

Este documento es fiel copia del original que reposa en las oficinas del Instituto Nacional de Concesiones.
Fecha 13 ABR 2009
Subgerencia Administrativa y Grand Instituto Nacional de Concesiones



Instituto Nacional de Concesiones
República de Colombia



CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA No. 003 DE 2008 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES - INCO Y LA SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. CONTECAR

31 DIC 2008

Bogotá D.C. Si las partes no logran un acuerdo dentro de los ocho (8) días hábiles, contados a partir de la fecha en que se solicitó la convocatoria del Tribunal de Arbitramiento, se procederá de conformidad con la Ley. Las partes acuerdan que la decisión proferida por los árbitros será la única y exclusiva solución entre las partes en cuanto a cualquier demanda, contra demanda, asuntos o cuentas presentadas o sometidas al arbitramiento, la cual será cumplida y pagada oportunamente libre de todo impuesto deducción o compensación. Dicho impuesto deducción o compensación será considerado por los árbitros al dar su fallo. Sobre intereses y costas se atienen **EL INCO** y **EL CONCESIONARIO** a lo establecido en la Ley Colombiana. Todas las comunicaciones entre las partes, relacionadas con el arbitramiento deberán realizarse según lo dispuesto en la Cláusula Trigésima Quinta del presente Contrato. **Arbitramiento Técnico:** Sin perjuicio de lo establecido en los artículos 15, 16 y 17 de la Ley 80 de 1993, toda diferencia de carácter técnico que llegue a surgir entre las partes, con motivo de la interpretación o aplicación de este contrato, que no pueda arreglarse en forma directa entre las partes, será sometida al dictamen definitivo de tres (3) árbitros técnicos independientes, profesionales en la materia y experimentados en proyectos de características similares al proyecto motivo de este contrato, designados de común acuerdo entre las partes. En caso de desacuerdo entre ellas, respecto de dicho nombramiento por lapso mayor de veintiún (21) días, este se hará por la Junta Directiva de la Sociedad Colombiana de Ingenieros que tiene su sede en la ciudad de Bogotá D.C. Igualmente, toda diferencia de carácter contable que llegue a surgir entre las partes, en relación con la interpretación y/o ejecución del contrato y que no pueda arreglarse en forma directa entre las partes, será sometida al dictamen definitivo de tres (3) árbitros técnicos quienes deberán ser Contadores Públicos Titulados designados de común acuerdo entre las partes. En caso de desacuerdo entre ellas, dicho nombramiento, lo hará la Junta Central de Contadores y a falta de ésta, la Cámara de Comercio de Bogotá D.C. Ambas partes declaran que el dictamen de los árbitros técnicos tendrá el efecto vinculante otorgado por la Ley. El arbitramiento técnico que se acordare se celebrara conforme a las leyes colombianas y según lo establecido en el Código de Comercio Colombiano. En el Evento en que alguna disputa o controversia se encuentre sujeta a arbitramiento o arbitramiento técnico según lo dispuesto en la presente cláusula, todas las demás obligaciones y derechos derivados del presente contrato se mantendrán vigentes y el contrato deberá continuar desarrollándose normalmente. - **CLÁUSULA TRIGÉSIMA QUINTA. COMUNICACIONES.** Las comunicaciones entre las partes contratantes deberán dirigirse a las siguientes direcciones: a **EL INCO**, Avenida El Dorado Centro Administrativo Nacional -CAN-, Edificio del Ministerio de Transporte, Bogotá D.C., Colombia; y a **EL CONCESIONARIO**, en el Kilometro 1 Vía Mamonal

Este documento es fiel copia del original que reposa en las oficinas del Instituto Nacional de Concesiones. 13 ABR 2009
Fecha
Subgerencia Administrativa Financiera

Instituto Nacional de Concesiones
República de Colombia



CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA No. 003 DE 2008 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES - INCO Y LA SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. CONTECAR

31 DIC 2008

Distrito de Cartagena. Todo cambio de dirección será comunicado por escrito con la debida anticipación. Cualquier comunicación de EL INCO se dirigirá al representante legal de EL CONCESIONARIO, y será entregado a éste en sus oficinas, caso en el cual la respectiva comunicación se considerará recibida dentro de los cinco (5) días siguientes a la fecha de despacho. Las comunicaciones que remita EL CONCESIONARIO a EL INCO, se dirigirán al representante legal de EL INCO, de la misma manera y con el mismo efecto. En caso de ser requerido, las notificaciones personales se harán de acuerdo a lo establecido por la ley. En constancia, las partes firman el presente contrato, en la ciudad de Bogotá D.C., a los _____ del mes de _____ de 2008

31 DIC 2008

MIGUEL DAVID BONILLA ESPAÑA
Subgerente de Estructuración y Adjudicación (E)

JUAN CARLOS ACOSTA RODRIGUEZ
Gerente General y Representante Legal
Sociedad Terminal de Contenedores de Cartagena S.A. CONTECAR S.A.-----

Proyecto:
Revisión Jurídica:

Consuelo Mejía Gallo - Coordinadora de Puertos
Fabián Moscote Arca - Coordinador Grupo Defensa Judicial, Doctrina y Conceptos

ANEXO 2

Resolución de otorgamiento No. 606 de concesión INCO a Contecar de 30 Dic 2008

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES

RESOLUCIÓN No. 606 DE 2008

(30 DIC 2008)

Este documento es una copia del original que
reposa en las oficinas del Instituto Nacional de
Concesiones.
Fecha: 13 ABR 2009
Subgerencia Administrativa y Financiera

"Por la cual se otorga formalmente una Concesión Portuaria a la **SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. CONTECAR S.A.**

EL SUBGERENTE DE ESTRUCTURACION Y ADJUDICACION (E)

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 los Decretos 1800 de junio de 2003 y la Resolución N° 449 del 6 de octubre de 2008 y,

CONSIDERANDO:

Que a través de la comunicación radicada en el Inco el día 2 de agosto de 2007 con el N° 012740, la señora **ANGELA MARIA SANCHEZ VERGARA** en su calidad de apoderada general de la Sociedad **TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. CONTECAR S.A.**, según consta en el Certificado de Existencia y Representación Legal expedido por la Cámara de Comercio de Cartagena, la cual cuenta con expresa autorización de la Junta Directiva como consta en el extracto del Acta anexo en el expediente, junta celebrada el 28 de mayo de 2007, solicita Concesión Portuaria de bienes de uso público en zonas de playas, bajamar y aguas marítimas accesorias con el fin de adelantar actividades portuarias de servicio al público en general. Los bienes de uso público solicitados se encuentran ubicados en la Bahía de Cartagena, Kilómetro uno vía a Mamonal, zonas que están expresamente descritas en la solicitud y en los avisos que para tal efecto fueron publicados.

Que la Sociedad **TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. CONTECAR S.A.**, se constituyó a través de la Escritura Pública N° 6308 del 14 de diciembre de 1990, otorgada en la Notaría Dieciocho de Bogotá, inscrita en la Cámara de Comercio de Cartagena el 10 de enero de 1991 bajo el N° 4.232 del libro respectivo, cuyo objeto social principal es la inversión, construcción y mantenimiento de puertos, la administración de puertos, la prestación de los servicios de cargue y descargue, de almacenamiento en puertos, importación y exportación de bienes y servicios y otros, manejo de carga general, manejo de carga contenedorizada, manejo de granel sólido, manejo granel carbón, manejo de granel líquido, manejo de carga marítima general, manejo de carga terrestre, servicios de uso de instalaciones portuarias incluyendo muelleaje, practicaje o pilotaje, servicio de remolcador y lanchas, dragado, almacenamiento en bodegas, patios, cobertizas, tanques y silos, alquiler de equipos y suministro de aparejos, trimado, trincado, tarja, manejo y reubicación, reconocimiento, llenado y vaciado de contenedores, embalaje y reembalaje de carga, pesaje, cubicación, marcación y rotulación, etc., por lo que puede realizar actividades portuarias como lo establece la Ley 1ª de 1991.

Que mediante Resolución 538 del 3 de diciembre de 2008, el Instituto fijó las condiciones en las que se otorgará la concesión portuaria, resolución que fue

[Firma manuscrita]

Por la cual se otorga formalmente una Concesión Portuaria a la SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A CONTECAR

Este documento es fiel copia del original que se deposita en las oficinas del Instituto Nacional de Concesiones.
 Fecha: 18 ABR 2009
 Subgerencia Administrativa y Financiera

comunicada, a la **SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A.** para los efectos legales correspondientes, al Instituto Nacional de Vías INVIAS, a la Superintendencia de Puertos y Transporte, al Ministerio de Transporte, al Ministerio de Ambiente Vivienda y Desarrollo, al Alcalde del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena, al Director General de Turismo del Ministerio de Comercio Industria y Turismo, al Director General de la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa - DIMAR, al Director General de Impuestos y Aduanas Nacionales - DIAN, así como al doctor José Vicente Guzmán E., quien actuó en calidad de apoderado de la sociedad **CARTAGENA MULTIPURPOSE TERMINAL - CMT S.A. (CMT)**, sociedad que presentó oposición a la solicitud de concesión de la Sociedad **TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. CONTECAR S.A.**

Que el artículo décimo sexto de la Resolución 538 del 3 de diciembre de 2008, indico que para el otorgamiento de la concesión a la Sociedad **TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. CONTECAR S.A.**, esta debía presentar los documentos allí relacionados, los cuales fueron aportados por el solicitante y evaluados en los términos que expresa la comunicación 2008-409-023162-2 del 23 de diciembre de 2008.

Que en la Resolución N° 538 del 3 de diciembre por la cual se indican los términos en los que se otorgará la concesión, se estableció que la Sociedad podría pagar veinte (20) anualidades anticipadas de **DOŚ MILLONES SETENTA Y OCHO MIL NOVECIENTOS SESENTA Y UN DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA (US\$ 2.078.961.00)**, por el uso y goce temporal y exclusivo de las playas, terrenos de bajamar y zonas accesorias de uso público, siendo lo correcto, de acuerdo a la evaluación financiera realizada y a la decisión del Consejo Directivo, treinta (30) anualidades anticipadas y no veinte como ya se indicó.

Que en la Resolución N° 538 del 3 de diciembre por la cual se indican los términos en los que se otorgará la concesión, se estableció que la Sociedad podría pagar veinte (20) anualidades anticipadas de **DOSCIENTOS DIECISIETE MIL DOSCIENTOS SIETE DOLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMERICA (US\$ 217.207.00)**, por contraprestación por infraestructura, siendo lo correcto, de acuerdo a la evaluación financiera realizada y a la decisión del Consejo Directivo, treinta (30) anualidades anticipadas y no veinte como ya se indicó.

Que mediante la comunicación 2008-409-022891-2 del 18 de diciembre de 2008, el Gerente General de la Sociedad solicita hacer algunas aclaraciones a la Resolución 538 del 3 de diciembre de 2008 e incorporar algunas cláusulas relacionadas con las implicaciones del régimen franco, el área portuaria y otras, que serán incorporadas si el Instituto considera que ellas atienden los intereses del Estado.

Que la infraestructura portuaria y las zonas de uso público solicitadas en concesión, de acuerdo con el Documento CONPES 3149 de diciembre 20 de 2001, Plan de Expansión Portuaria 2002 - 2003: "Zonificación Portuaria para el Siglo XXI", se encuentra localizado en la Zona denominada como Zona de Manejo para Actividades Portuarias Principales.

[Handwritten signature]

Por la cual se otorga formalmente una Concesión Portuaria a la SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A CONTECAR

Este documento es fiel copia del original que reposa en las oficinas del Instituto Nacional de Concesiones S.A.
Fecha de Expedición: 13 ABR 2009
Dirección: Oficina Administrativa y Financiera

Esta zonificación portuaria es acogida por el Documento CONPES 3342 del 14 de marzo de 2005 que contiene el Plan de Expansión Portuaria 2005-2006, "Estrategia para la competitividad del sector portuario".

Que la TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A., CONTECAR, prorroga la Póliza Única de Seguro de Cumplimiento a favor de Entidades Estatales N° 02 DL001669 Certificado 02 DL003809, expedida por la Compañía Aseguradora de Fianzas S.A. - CONFIANZA, cuya prorroga va desde el 12 de diciembre de 2008 hasta el 04/04 del 2009, amparando la seriedad de su propuesta relacionada con la constitución como sociedad portuaria y con la construcción de las obras anunciadas en la solicitud de concesión.

Que la Sociedad **TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A CONTECAR**, presenta ante INCO la resolución N° 478 del 27 de Septiembre de 2007, mediante la cual el Director General del Establecimiento Público Ambiental de Cartagena, resuelve Modificar la Licencia Ambiental de la SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. CONTECAR, en el sentido de autorizar el dragado de profundización a 15.5 metros de las zonas aledañas al muelle de CONTECAR S.A., y la construcción de una línea de muelle de 367 metros en concreto de similares características al existente, y la ejecución de algunas obras complementarias para la prolongación de la línea de muelle en 253 metros adicionales hacia el norte para un total de 1000 metros de muelle. Acto administrativo que recurrido y resuelto a favor de la Sociedad de conformidad con la Resolución 581 del 28 de noviembre de 2007.

Que de conformidad con lo dispuesto en los artículos 14 de la Ley 1ª de 1991 y 21 del Decreto 838 de 1992 es posible otorgar formalmente la concesión portuaria solicitada por cuanto la **TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. CONTECAR S.A.**, ha cumplido todos los requisitos exigidos por la Ley 1ª de 1991 y sus decretos reglamentarios y en particular los establecidos en la Resolución de Aprobación N° 538 del 3 de diciembre de 2008.

Que en mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO: OTORGAMIENTO FORMAL DE LA CONCESIÓN PORTUARIA. Otorgar formalmente una concesión portuaria a la **SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A CONTECAR**, para la ocupación en forma temporal y exclusiva de una zona de playas, bajamar y aguas marílimas accesorias y la infraestructura que allí se encuentra, para la construcción, operación y el desarrollo de actividades portuarias de servicio al público en general. Los bienes de uso público solicitados se encuentran ubicados en la Bahía de Cartagena, Kilómetro uno vía a Mamonal.

ARTÍCULO SEGUNDO.- DESCRIPCIÓN DE LOS LÍMITES EXACTOS Y CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA ZONA OBJETO DE LA CONCESIÓN.- Teniendo en cuenta lo indicado en el artículo anterior, las zonas objeto de la concesión serán las que se indican a continuación:

[Handwritten signature]

Por la cual se otorga formalmente una Concesión Portuaria a la SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A CONTECAR

Este documento es fiel copia del original que reposa en las oficinas del Instituto Nacional de Concesiones.
 Fecha: 13 ABR 2009
 Subgerencia Administrativa y Financiera

2.1 UBICACIÓN, LINDEROS Y EXTENSIÓN DE LAS ZONAS DE USO PÚBLICO OBJETO DE LA SOLICITUD DE CONCESIÓN PORTUARIA.

2.1.1 Ubicación:

Las zonas de uso público que se otorgarán en concesión y las instalaciones portuarias, se encuentran localizadas en la Bahía de Cartagena, en el sector de Ceballos, en el Kilómetro 1 de la vía Mamonal - Pasacaballos, en la zona industrial de Mamonal del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena, departamento de Bolívar.

2.1.2 Linderos y extensión:

La zona de playas y terrenos de baja mar que se otorgaran en concesión se hallan ubicadas dentro de las coordenadas planas de Gauss georeferenciadas del IGAC, así:

En forma específica se determina la ubicación de los siguientes polígonos que se otorgaran en concesión, referenciados al sistema de coordenadas del Instituto Geográfico Agustín Codazzi IGAC, como lo establece la Guía de Trámites del Ministerio de Transporte y como queda gráficamente representado en el plano P-0296.

POLIGONO DE ZONAS MARINAS ACCESORIAS

Punto	Este	Norte
A	842408,44	1640217,85
B	842562,99	1639789,30
C	842493,64	1639656,95
D	842546,30	1639421,81
E	842950,00	1639328,00
Delta 10'	843129,88	1639356,25
Delta 10	843147,49	1639357,61
F	842879,42	1640100,26
G	842857,70	1640146,86
H	842768,23	1640295,20
I	842776,27	1640328,02
J	842770,78	1640340,07
K	842739,32	1640337,69

POLIGONO 1 DE ZONAS DE PLAYA Y BAJAMAR

Punto	Este	Norte
22	842.861,91	1.640.148,38
21	843.056,00	1.640.036,25
20	843.060,50	1.640.022,00
19	843.074,00	1.639.934,00
18	843.081,50	1.639.877,00
17	843.119,00	1.639.801,75
16	843.159,00	1.639.732,50
15	843.206,25	1.639.690,50
14	843.228,00	1.639.644,50
13	843.236,25	1.639.603,25
12	843.236,25	1.639.538,50
11A	843.209,25	1.639.457,50
11	843.193,50	1.639.437,00
10	843.147,49	1.639.357,61

POLIGONO 2 DE ZONAS DE PLAYA Y BAJAMAR

[Handwritten signature]

Por la cual se otorga formalmente una Concesión Portuaria a la SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A CONTECAR

Punto	Este	Norte
F	842879,42	1640100,26
G	842857,70	1640146,86
H	842768,23	1640295,20
I	842776,27	1640328,02
J	842793,99	1640335,48
22	842861,91	1640148,38

Este documento es el copia del original que reposa en las oficinas del Instituto Nacional de Concesiones
 Fecha: 13 ABR 2009
 Subgerencia Administrativa y Financiera

Linderos: El Polígono de Zonas Marinas Accesorias: Linda al norte y oeste con las aguas de la Bahía de Cartagena, al sur con la zona de aguas marítimas accesorias de CMT S.A. y al este con los Polígonos 1 y 2 de los terrenos de playa y bajamar que se otorgarán en concesión y cuya ubicación se detalló anteriormente. El Polígono 1. Zona de Playa y Bajamar (los establecidos en resolución de DIMAR No. 1049 de 1989): Linda al norte, este y sur con terrenos propiedad de CONTECAR S.A., y al oeste con las zonas marinas accesorias de CONTECAR S.A.

El Polígono 2. Zona de Playa y Bajamar (nueva área no comprendida en la concesión actual): Linda al norte y oeste las zonas marinas accesorias de CONTECAR S.A., al este con terrenos de propiedad de CONTECAR S.A. y al sur con el polígono 1 y cuya ubicación se detalló anteriormente.

Extensión y Distancia perimetrales: Polígono Zonas Marinas Accesorias: 438.186,82 metros cuadrados de zonas de aguas marítimas. Polígono 1: 98267,25 metros cuadrados de zonas de playas y bajamar. Polígono 2: 4.947,53 metros cuadrados de zonas de playas y bajamar.

Perímetros: Polígono Zonas Marinas Accesorias: 2.904,85 metros lineales de perímetro, detallados en el siguiente cuadro. Polígono 1. Zonas de Playa y Bajamar (Res. 1049/89): 1.814,33 metros lineales de perímetro, detallados en el siguiente cuadro. Polígono 2. Zonas de Playa y Bajamar (nueva área): 530,92 metros lineales de perímetro, detallados en el siguiente cuadro:

POLIGONO DE ZONAS MARINAS ACCESORIAS

Puntos	Distancia (metros)
A-B	455,57
B-C	149,47
C-D	241,00
D-E	415,26
E-Delta 10	181,20
Delta 10-Delta 10'	17,66
Delta 10'-F	789,55
F-G	51,41
G-H	173,23
H-I	33,79
I-J	13,24
J-K	31,55
K-A	351,91

POLIGONO 1 DE ZONAS DE PLAYA Y BAJAMAR

[Handwritten signature]

Por la cual se otorga formalmente una Concesión Portuaria a la SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A CONTECAR

Puntos	Distancia (metros)
22-21	224,15
21-20	14,94
20-19	89,03
19-18	57,49
18-17	84,08
17-16	79,97
16-15	63,22
15-14	50,88
14-13	42,07
13-12	64,75
12-11A	85,38
11A-11	25,85
11-10	91,76
10-22	840,76

Este documento es fiel copia del original que reposa en las oficinas del Instituto Nacional de Concesiones.
 Fecha: 13 ABR 2009
 Subgerencia Administrativa y Financiera

POLIGONO 2 DE ZONAS DE PLAYA Y BAJAMAR

Puntos	Distancia (metros)
F-G	51,42
G-H	173,23
H-I	33,79
I-I'	19,45
I'- Delta 22	199,00
Delta 22-F	51,21

PARAGRAFO.- No obstante las áreas de maniobra descritas y entregadas en concesión, LA SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. CONTECAR, debe permitir la operación de los muelles aledaños sin ningún riesgo y debe igualmente garantizar que la entrega de estas áreas no implica la prohibición de uso y tránsito de embarcaciones que navegan en el sector y en especial de aquellos que utilicen los terminales localizados a lado y lado del TERMINAL DE CONTENEDORES DE CONTECAR S.A. CONTECAR."

2.2. DESCRIPCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA PRESENTE EN LAS ZONAS DE USO PÚBLICO SOLICITADA EN CONCESIÓN¹

2.2.1 ESTRUCTURAS PORTUARIAS Y CONSTRUCCIONES: / Patio de 4.5 Ha: / Características:

El área de patios sobre bienes de uso público tiene una extensión de 4.5 Ha y se encuentra dividido en dos sectores, 0.5 Ha. de patios pavimentadas con adoquines y 4 Ha. pavimentadas con capa de concreto asfáltico, parte de ellas en proceso de adecuación a patios adoquinados. Las características del área pavimentada con adoquines son:

- Los adoquines son de concreto de forma rectangular, de 10 centímetros de espesor, 10 centímetros de ancho y 20 centímetros de largo tipo tráfico pesado y cumplen con la norma lcontec 2-107 "Adoquines de Hormigón". Los adoquines están colocados en patrón de espina de pescado, atravesadas a la dirección principal, de circulación de los equipos y vehículos.

¹ / Inventario detallado y actualizado de las estructuras portuarias, construcciones, equipos e inmuebles por destinación afectos a la concesión, realizado por GOMEZ, CAJIAO Y ASOCIADOS S.A. - Ingenieros Consultores.

Handwritten signature and date:
 13 ABR 2009

Por la cual se otorga formalmente una Concesión Portuaria a la SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A CONTECAR

Este documento es fiel copia del original que reposa en las oficinas del Instituto Nacional de Concesiones y Permisos. 03 ABR 2009 Subgerencia Administrativa y Financiera

- El piso adoquinado se construyó y se mantiene con las indicaciones de la publicación técnica 4-21 del ICPC "Construcción, Mantenimiento y Reparación de los Pavimentos de Adoquines de Concreto".
- La base estabilizada de apoyo del adoquín es un suelo estabilizado de 35 centímetros.

Las características del área pavimentada con capa de concreto asfáltico son:

- El espesor de ésta capa es de cinco (5) centímetros y cumple con la gradación de la norma MDC-02.
- Esta colocada sobre una base estabilizada con cemento de 35 centímetros de espesor.

La Sub - rasante de la pavimentación de adoquines y capa de concreto asfálticas tiene las siguientes características:

- Una capa superior de un espesor entre 2.0 y 2.5 metros de relleno compacto consistente de zahorra y arena gravo-limosa de origen calcáreo (Caracolejo) depositados en el área por un proceso de dragado.
- seguidamente se encuentra una capa de limo-arenoso o arena gravo-limosa en estado suelto a medio denso hasta la profundidad de 13 metros con referencia al nivel actual del terreno.
- Subyaciendo esta capa se encuentra un manto de arcilla areno-limosa de consistencia resistente a muy resistente.

Condición Operativa: Del total de las 4.5 Ha de patios, 1.5 Ha que se encuentran pavimentadas con capa de concreto asfáltico se encuentran operativas. Las 3 Ha. restantes se encuentran en proceso de adecuación para mejora mediante la construcción patios con adoquines como se establece mas adelante en las obras en curso.

Estado de Conservación: El estado de las 4.5 ha de patios se encuentra en adecuadas condiciones de conservación, bien sea como patio adoquinado para almacenaje de contenedores o como patio abierto para circulación de vehiculo o almacenaje de cargas sueltas.

Muelle de 380 Metros: / Características:

El muelle de atraque es una estructura rígida de concreto reforzado conformada por una plataforma o losa plana de 45 centímetros de espesor, 33.75 metros de ancho y 380 metros de longitud, apoyada en un conjunto de pilotes pre -excavados de diámetro 0.65 metros, acampanados a 1.30 metros. El muelle está provisto de bitas de amarre y defensas marinas (fenders) para amortiguar el impacto de los buques de carga de 75.000 DWT.

Características de los elementos estructurales:

[Handwritten signature]

Por la cual se otorga formalmente una Concesión Portuaria a la SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A CONTECAR

Este documento es fiel copia del original que reposa en las oficinas del Instituto Nacional de Concesiones
 ABR 2000
 Administrativa y Financiera

- **PILOTES:** son 710 pilotes pre-excavados y fundidos in-situ de 0.65 metros de diámetro y tienen pata acampanada de base 1.30 metros de diámetro y altura de 1.0 metros mínimo y la longitud promedio es de 32.5 metros apoyados en el estrato resistente denominado Estrato Cartagena, fueron construidos con concreto de 6000 PSI y reforzados.
- **PLACA DEL MUELLE:** La placa o losa tiene un espesor de 45 centímetros en concreto reforzado de 4000 PSI, apoyada sobre los pilotes, tiene un ancho de 33.75 metros y una longitud de 380 metros.
- **PROTECCIÓN DEL TALUD:** El dique debajo de la placa del muelle, esta protegido con un revestimiento con enrocado con espesor promedio de 1.0 metro, cuya roca es caliza, con un desgaste menor al 50% según el ensayo de la maquina de los ángeles y con una perdida de solidez inferior al 12% y una gravedad específica superior a 2.6.
- **LOSA DE TRANSICIÓN:** Es una placa de concreto reforzado que tiene un espesor de 38 centímetros y 3 metros de ancho y se ubica entre la plataforma del muelle y los patios.
- **BITAS DE AMARRE:** Existen 27 bitas de amarre construidas en hierro gris bajo norma ASTM A27 grado 65-35, con una capacidad de 125 toneladas.
- **DEFENSAS MARINAS:** El muelle tiene 25 defensas (fenders) de caucho moldeado con panel frontal de acero y con protección de la superficie de polietileno de alto peso molecular para el muelle, referencia "Bridgestone, HC900H-53"

Condición Operativa: El muelle se encuentra en condiciones operativas para atender embarcaciones hasta 75.000 DWT.

Estado de Conservación: Los 380 metros de muelle se encuentran en buenas condiciones.

Al momento de realizar el inventario no se encontraron equipos e inmuebles por destinación en los bienes de usos públicos. A partir del extremo norte del muelle de 380 metros hasta lindero norte del polígono # 1, no existen estructuras portuarias, construcciones, equipos e inmuebles por destinación, como se indica en el plano P-0273.

2.2.2 OBRAS EN CURSO: / Muelle de 50 Metros: / Características:

Como extensión del costado sur, del muelle citado en el inciso anterior, se encuentra una estructura de 50 metros de muelle en proceso de construcción que presenta las siguientes características:

- **PILOTES:** son 90 pilotes pre-excavados y fundidos in-situ de 0.65 metros de diámetro y tienen pata acampanada de base 1.30 metros de diámetro, y altura de 1.0 metros mínimo y la longitud promedio es de 32.5 metros

[Handwritten signature]

Por la cual se otorga formalmente una Concesión Portuaria a la SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A CONTECAR

Este documento es una copia del original que reposa en las oficinas del Instituto Nacional de Concesiones.
 Fecha: 13 ABR 2009
 Subdirección Administrativa y Financiera

apoyados en el estrato resistente denominado Estrato Cartagena, fueron construidos con concreto de 6000 PSI y reforzados.

- **PLACA DEL MUELLE:** La placa o losa tiene un espesor de 45 centímetros en concreto reforzado de 4000 PSI, apoyada sobre los pilotes, tiene un ancho de 33.75 metros y una longitud de 50 metros.
- **LOSA DE TRANSICIÓN:** Es una placa de concreto reforzado que tiene un espesor de 38 centímetros y 3 metros de ancho y se ubica entre la plataforma del muelle y los patios.
- **BITAS DE AMARRE:** Existen 4 bitas de amarre construidas en hierro gris bajo norma ASTM A27 grado 65-35, con una capacidad de 125 toneladas.
- **DEFENSAS MARINAS:** El muelle tiene 3 defensas (fenders) de caucho moldeado con panel frontal de acero y con protección de la superficie de polietileno de alto peso molecular para el muelle, referencia "Bridgestone, HC900H-53"

Estos 50 metros de muelles no se encuentran en estado operativo debido a que hace falta para su finalización las siguientes tareas:

- Protección del talud que está debajo de la placa del muelle, con un revestimiento con enrocado con un espesor promedio de 1 metro, similar a la protección de los 380 metros de muelle.
- Suministro e instalación los topes de la grúas.
- Dragado en la zona de maniobra.
- Señalización de bordillos y placa.

Condición Operativa: Los 50 metros no se encuentran en estado operativo.

Estado de Conservación: Los 50 metros se encuentran en construcción.

Preparación de Infraestructura y del Muelle para Grúas: / Características:

Se están instalando rieles que conforman el sistema de conducción y guía para el desplazamiento de las grúas pórtico. Las características de estos son:

- Riel tipo No 175 CR (175 Lb/ yarda) de acero, fabricado en ATLANTIC TRACK & Tournout CO en EU. Este riel recibe la carga vertical de aproximadas 700 toneladas estáticas transmitidas en 16 puntos de contacto que conforman el carro soporte de la grúa.
- El riel es un elemento longitudinal flotante, con tres juntas de expansión en la distancia del muelle de 380 metros. Es fabricado en secciones de 12 metros de largo con uniones mecánicas compuestas por dos eclisas y 6 tornillos cada unión, ajustadas a una presión de 200lb-pie.
- El sistema se apoya sobre una platina metálica de 3/4" de 3 metros de longitud y 0.31 metros de ancho, fijadas al muelle por 4 tornillos de 3/4" que penetran en este 16" y son fijados con una soldadura epóxica de alta

[Handwritten signature]

Por la cual se otorga formalmente una Concesión Portuaria a la SOCIEDAD TERMINALES DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A CONTECAR

Este documento es la copia del original que
 INVIAS DE ASISTENCIAS DEL INSTITUTO NACIONAL DE
 Concesiones
 Fecha 18 ABR 2009
 Supgerencia Administrativa y Financiera

resistencia. Entre la platina metálica y la viga estructural se coloca un grout de alta resistencia y baja retracción que sirve como transmisión de carga al muelle.

En la actualidad al sistema de desplazamiento y guía de las grúas les hace falta la construcción de 380 metros de una viga en concreto reforzado, que permita proteger el riel y llenar el espacio de la caja lado tierra del sistema y permita el tráfico de camiones sobre los rieles.

Condición Operativa: El sistema de conducción y guía para el desplazamiento de las grúas pórtico no se encuentran en estado operativo.

Estado de Conservación: El sistema de conducción y guía para el desplazamiento de las grúas pórtico se encuentran en construcción.

Patios de Contenedores: Se está realizando una mejora sobre 3 Ha. de patios mediante la construcción patios con adoquines para manejar carga en contenedores.

Características:

El proceso constructivo de los patios comienza con el corte del ferreno existente hasta la cota negra del proyecto, de tal forma que se constituya la caja del nuevo pavimento a construir.

La rasante resultante de la actividad de corte se recompacta hasta el 98% del Proctor Modificado del material encontrado de tal forma que se pueda colocar la capa superior que puede ser suelo cemento de 1800 PSI a compresión o subbase granular tipo INVIAS, dependiendo de los niveles finales del pavimento en la zona.

Se debe colocar una capa de nivelación con subbase, esta debe tener como mínimo 0.15 metros de espesor y compactarse al 98% del Proctor Modificado, y esta se evalúa que cumpla con los criterios de aceptación y/o rechazo plasmado en las especificaciones INVIAS.

Como capa de soporte estructural se colocan 0.55 metros de suelo-cemento de 1800 PSI a 28 días, este material se mezcla en obra y se coloca en capas no superiores a 0.30 metros. A cada capa se le evalúan sus características de resistencia tomando testigos en briquetas y densidad utilizando densímetros nucleares.

Una vez aceptadas las capas de materiales se procede a la construcción de los confinamiento con bordillos de 0.3 metros por 0.6 metros en concreto de 5000 PSI y al tazado y construcción de las vigas para el transito de equipos portuarios. Las vigas se construyen en concreto de 650 PSI a flexión y con un refuerzo en varillas de 5/8" en su tercio inferior.

Con los elementos en concreto antes mencionados construidos, se procede a colocar la arena de soporte de los adoquines y la instalación de los mismos en

[Handwritten signature]

Por la cual se otorga formalmente una Concesión Portuaria a la SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A CONTECAR

Este documento es fiel copia del original
reposa en las oficinas del Instituto Nacional
de Concesiones
Fecha: 19 ABR 2009
Presidencia Administrativa y Financ

espina de pescado con los cortes necesarios para cerrar contra los confinamientos. Paso seguido se cubre el adoquinen con la arena de sello y compacta con una placa vibratoria.

Condición Operativa: / El patio de contenedores se encuentra en proceso de construcción.

Estado de Conservación: El patio de contenedores se encuentra en proceso de construcción."

2.2.3 OTROS BIENES: (2) Casetas elevadas para control perimetral en buen estado de conservación y un muelle para recibir embarcaciones de vigilancia y/o llegada de pilotos o autoridades en total deterioro.

ARTÍCULO TERCERO: DESCRIPCIÓN DE LOS TERRENOS ADYACENTES NECESARIOS PARA EL DESARROLLO DEL PROYECTO.

La Sociedad CONTECAR S.A., manifiesta ser propietaria de los terrenos adyacentes a los bienes de uso público objeto de la solicitud de concesión y que posee disponibilidad de 81.2 hectáreas que colindan directamente con las áreas solicitadas en concesión. La anterior significa que CONTECAR S.A. posee la disponibilidad de los terrenos adyacentes, según se observa en el plano adjunto P-0296 y planchas catastrales del IGAC. Lote 1 - matrícula inmobiliaria 060-161238, lote 1 B matrícula inmobiliaria 060-173101, Lote 2 matrícula inmobiliaria 060-161239 y Lote 4 matrícula inmobiliaria 060-157447. El área portuaria de CONTECAR S.A., esta conformada por los bienes de uso público descritos en el anterior artículo y los terrenos aledaños descritos en este artículo. **PARAGRAFO.-** Los terrenos adyacentes tienen una finalidad prioritariamente portuaria que primará sobre cualquier limitación de dominio o restricción en su uso.

ARTÍCULO CUARTO: ACCESOS: El acceso marítimo hasta el Terminal de Contenedores de Cartagena se hace a través del canal de acceso principal al puerto de Cartagena "Canal de Bocachica". luego se navega por aguas de la bahía interior de Cartagena para atracar en el muelle al Terminal de CONTECAR. El acceso terrestre a las instalaciones de CONTECAR, se hace a la altura del kilómetro 1 Vía a Mamonal o corredor de carga de Cartagena.

ARTÍCULO QUINTO: DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO, ESPECIFICACIONES TÉCNICAS, MODALIDADES DE LA OPERACIÓN, VOLÚMENES Y CLASE DE CARGA A LA QUE SE DESTINARÁ.

5.1 DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO / Condiciones especiales de operación del puerto:

La Sociedad Terminal de Contenedores de Cartagena S.A., CONTECAR S.A., continuara con la Administración y Operación del Terminal especializado en el manejo de Contenedores. En las áreas otorgadas en concesión se realizará la ampliación del muelle, el relleno y consolidación de terrenos adyacentes para la construcción de patios que permitirán manejar todo tipo de carga, su desarrollo se

Por la cual se otorga formalmente una Concesión Portuaria a la SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. CONTECAR

Este documento es fiel copia del original que reposa en las oficinas del Instituto Nacional de Concesiones.
 Fecha: 3 ABR 2009
 Administrativa y Financiera

realizará por etapas respondiendo a la demanda del Comercio Exterior Colombiano. Para este efecto, construirá un muelle continuo al existente, compuesto por una plataforma de características similares que garanticen la seguridad en la operación, los cuales harán un conjunto monolítico con la losa en concreto que será la futura superficie de operación del muelle y la adecuación de patios que se desarrollarán en la zona norte y sur, adyacente al muelle y que linda por el oeste con los patios propiedad de CONTECAR. S.A. Complementario a la ampliación de la plataforma de muelle ejecutara obras de dragado de profundización en las áreas de aproximación y maniobra, para permitir la prestación de servicios a buques de gran calado.

Plan de Desarrollo del Terminal: El plan de desarrollo del Terminal se propone realizar por etapas programadas para responder a las exigencias y demanda del Comercio Exterior Colombiano, así:

Etapa 1: Construcción de 50 metros de muelle al sur. Estas obras implican dragado de profundidad y pavimentación de patios colindantes.

Etapa 2: Construcción de 170 metros de muelle al Norte. Corresponde a la extensión del muelle marginal de CONTECAR S.A. en la zona Norte por 170 metros con su correspondiente dragado.

Etapa 3: Construcción de 258 metros de muelle al Norte. Corresponde a la extensión del muelle marginal de CONTECAR S.A. en la zona Norte por 258 metros con su correspondiente dragado.

Etapa 4: Construcción de 128 metros de muelle al Norte. Corresponde a la extensión del muelle marginal de CONTECAR S.A. en la zona Norte por 128 metros con su correspondiente dragado.

5.2 ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEL PROYECTO:

LA SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. CONTECAR, diseñara y construirá muelles que permitan el atraque y desatraque de naves y portacontenedores Post Panamax, cuyas características constructivas son:

- Construcción de pilotes PRE – excavados, con camisa de acero y concreto reforzado fundido in – situ.
- Protección de talud del dique bajo la placa del muelle, mediante el revestimiento con enrocado con espesor promedio $e = 1,0$ m.
- Construcción de placa del muelle en concreto reforzado, apoyada sobre los pilotes, con espesor $t = 0,45$ m., ancho promedio de $B = 33,75$ m.
- Obras de dragado de profundización ($h = - 16,5$ m.) de áreas de maniobra del muelle.
- Construcción de losa de transición entre y obras complementarias de adoquinado entre la plataforma del muelle y los patios.
- Construcción de ductos para extensión de redes de servicios (agua, energía, telefonía, comunicaciones, etc.) dentro del terminal.

Estas obras están orientadas a tener una capacidad para recibir barcos de hasta 12.000 TEUs, capacidad que esta acorde y es compatible con las metas que tiene el

[Handwritten signature]

Por la cual se otorga formalmente una Concesión Portuaria a la SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A CONTECAR

Este documento es fiel copia del original que reposa en las oficinas del Fondo Nacional de Concesiones y Aduanas. Fecha 13 ABR 2009. Registrada en el Registro Administrativo Financiera

Gobierno Nacional de proveer las condiciones logísticas necesarias, reflejadas como Política Nacional en el Documento CONPES 3547 de octubre de 2008, así como la de desarrollar condiciones de infraestructura de acceso, entre las cuales se encuentra la profundización y ampliación del canal de acceso en Bocachica por el Gobierno Nacional, a fin de que sea posible que la Sociedad reciba buques que requieran calados que garanticen la capacidad propuesta para el Terminal.

5.3 MODALIDADES DE OPERACIÓN:

5.3.1 Transferencia de cargas muelle- barco y barco-muelles, usando grúas de barco, de puerto, los equipos portuarios especializados que sean necesarios para el adecuado funcionamiento de la actividad portuaria y las operaciones complementarias que esto exige. Dichas operaciones comprenden el almacenamiento, consolidación y desconsolidación de contenedores, carga general, graneles, operación terrestre, y en general todas las correlacionadas al servicio de un Terminal Marítimo de última generación.

5.3.2 Sistemas de Calidad Integral en sus operaciones.- LA SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. CONTECAR, promoverá que dentro de la comunidad portuaria se implemente un sistema de calidad integral para la cadena logística que atiende el puerto y en especial liderara que está, garantice una eficiente operación portuaria y el mejor servicio a sus usuarios

5.3.3 Infraestructura física para el área de inspección.- La Sociedad dispondrá como mínima infraestructura física para la realización de las inspecciones determinadas en los procesos de importación, exportación y tránsito aduanero, de un área específica, cubierta, restringida, con dispositivos y procedimientos de seguridad y operación, según los lineamientos que para tal efecto establezcan las autoridades y las normas que determinen estándares nacionales e internacionales sobre estos aspectos en cada lugar. En esta área deberán acondicionarse de manera contigua las oficinas de las diferentes autoridades, para garantizar el cumplimiento oportuno de sus funciones en óptimas condiciones de seguridad industrial. Dicha área deberá prever los espacios necesarios para los flujos de operación con equipos de inspección no intrusivos, así como las zonas de operación y de seguridad que correspondan. De igual forma, para la determinación de esta área se deberán tener en cuenta, los volúmenes de carga objeto de comercio exterior, las proyecciones de crecimiento en cada puerto, aeropuerto o paso de frontera, así como las previsiones y requerimientos mínimos establecidos en los planes de expansión portuaria, planes maestro y los acuerdos adoptados entre autoridades de los países colindantes. Así mismo deberá garantizar la conexión a los servicios informáticos electrónicos y sistemas de comunicación por parte de las autoridades para el ejercicio de las facultades de control. Lo anterior, a fin de brindar las condiciones necesarias para que las autoridades cumplan la obligación de la inspección única señalada en el artículo 1 del Decreto 1520 de 2008, según el cual "La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales DIAN, la Policía Nacional - Dirección Antinarcoóticos, el Fondo Nacional de Estupefacientes, el Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos INVIMA, las Entidades Territoriales de Salud y el Instituto Colombiano Agropecuario ICA, como autoridades de control que por mandato legal deben realizar labores de supervisión y control en las operaciones

Atte. [Firma]

14

Por la cual se otorga formalmente una Concesión Portuaria a la SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A CONTECAR

Este documento es fiel copia del original que
 reposa en el Archivo del Instituto Nacional de
 Concesiones 13 ABR 2009
 Fecha:
 Subgerencia Administrativa y Financiera

de comercio exterior e intervenir en la inspección física de la mercancía que ingrese o salga del territorio nacional.

5.4 VOLÚMEN Y CLASE DE CARGA:

De acuerdo con los estudio de demanda y proyecciones realizadas por CONTECAR S.A., una vez se modernice el Terminal y se convierta en una plataforma de distribución logística de contenedores, se tendrá una capacidad portuaria instalada que permite manejar 1 millón de TEU's por año, en carga general 850.000 tns/año., graneles secos 240.000 tns/año y 80.000 vehículos.

ARTÍCULO SEXTO: CLASE DE SERVICIO Y USUARIOS: La concesión se otorga para la prestación de servicio al PÚBLICO en general, y podrán ser usuarios además, los dueños de la carga, los operadores portuarios, las navieras y en general todas las personas y/o los miembros de la comunidad portuaria que requieran del servicio público.

ARTÍCULO SÉPTIMO: PLAN DE INVERSIONES: PLAN DE INVERSIONES: El plan de inversiones que desarrollara la SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES CONTECAR S.A., en la zona de uso público, equivale a CIENTO CINCUENTA Y SEIS MILLONES SEISCIENTOS OCHO MIL NOVECIENTOS NOVENTA Y OCHO DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA (US 156.608.998.00)

PARAGRAFO PRIMERO.- En el evento que la SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES CONTECAR S.A. solicite modificación del plan de inversiones aprobado en esta resolución, deberá garantizar que el VP (Valor Presente) de las inversiones, sea igual al registrado en el modelo financiero que dio origen a la contraprestación, descontado al 16,746 % anual (WACC EN CORRIENTES), exceptuando el valor del ESCANNER que se descontará al 11,14%². Para este efecto el V.P., de las inversiones es de NOVENTA MILLONES CINCUENTA MIL CUATROSCIENTOS NOVENTA Y UNO DOLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA (US 90'050.491).

PARAGRAFO SEGUNDO.- El Cronograma y Plan de Inversiones a desarrollar por la SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES CONTECAR S.A., en obras civiles y equipos, en dólares corrientes, es el siguiente:

INVERSION EN CORRIENTES										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	TOTAL
MUELLE										
Adecuación Muelle Existente	2.952.829	0	0	0	0	0	0	0	0	2.952.829
Costo USS Muelle Barcos 12.000 TEUs	1.735.040	1.182.822	0	10.501.229	0	16.646.108	8.506.151	0	0	38.972.350
DRAGADO (*)										
Costo USS Dragado	6.686.515	6.731.418	0	0	5.367.513	5.485.598	0	5.428.463	6.569.689	37.169.395

² El Escáner se descuenta a una tasa diferente, porque en el modelo se reconoce solamente el costo de financiación

Handwritten signature and date: 13/04/09

15

Por la cual se otorga formalmente una Concesión Portuaria a la SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A CONTECAR

Este documento es fiel copia del original que reposa en las oficinas del Instituto Nacional de Concesiones.
 Fecha: 13 ABR 2009
 Subdirección Administrativa y Financiera

RELLENO ARA EXTENSIÓN DE MUELLES Costo US\$ Relleño Ara Extensión de Muelles	1.497.485	0	0	639.053	653.112	0	0	0	0	2.789.629
PAVIMENTACIÓN PATIOS Costo US\$ Pavimentación de patios	5.096.174	1.138.897	0	0	0	0	0	0	0	6.235.071
EQUIPOS	28.740.440	0	0	8.271.679	8.453.656	8.639.637	8.829.709	0	0	62.935.120
SCANNER	3.746.400	0	0	0	0	0	0	0	0	3.746.400
CONSULTORÍA TÉCNICA	588.304	557.908	282.677	337.174	431.133	0	0	0	0	2.298.193
TOTAL INVERSIONES	50.945.186	9.611.043	282.677	19.749.135	14.908.413	30.771.343	17.335.870	6.428.483	6.899.889	156.608.998

PARAGRAFO.- TERCERO.- Las obras sociales a las que se comprometió la SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES CONTECAR S.A., son las siguientes:

AÑOS (1 a 10)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
INVERSIONES SOCIALES	240.000	244.801	249.698	254.693	259.788	264.985	270.286	275.693	281.208	286.833
AÑOS (11 a 20)	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
INVERSIONES SOCIALES	292.571	298.424	304.393	310.482	316.693	323.029	329.491	336.082	342.805	349.662
AÑOS (21 a 30)	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
INVERSIONES SOCIALES	356.657	363.792	371.069	378.492	386.064	393.786	401.664	409.699	417.895	426.254

PARAGRAFO CUARTO.- Las inversiones a realizar por parte de la SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES CONTECAR S.A., estará sujeta a las siguientes reglas:

- **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.
- **Reversión:** La totalidad de las obras y equipos contenidos en el Plan de Inversiones ubicadas en zonas de uso público (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 través de terceros y de la forma de adquisición o financiación de las mismas.

[Handwritten signature and date]
 13/04/2009

Por la cual se otorga formalmente una Concesión Portuaria a la SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A CONTECAR

Este documento es una copia del original que reposa en las oficinas del Instituto Nacional de Concesiones.
 Fecha: 13 ABR 2009
 Subgerencia Administrativa y Financiera

- **Inversiones adicionales:** En el evento que habiéndose ejecutado el monto total del Plan de Inversiones llegaren a requerirse inversiones adicionales, estas 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.

ARTICULO OCTAVO.- Auditoria y Control del Plan de Inversiones. El Plan de inversión estará sujeto a una auditoria y control externo, el cual será contratado por el INCO, mediante los procedimientos aplicables que garanticen la transparencia en su selección y su costo será asumido por la Sociedad Portuaria, efecto para el cual deberá constituir un encargo fiduciario en el momento que la Entidad se lo indique. Esta Auditoria y Control es la encargada de 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.

ARTICULO NOVENO.- VALOR DE LA AUDITORIA Y CONTROL DE LAS OBRAS CIVILES. El concesionario deberá pagar por concepto de interventoria de obras civiles y obras sociales los siguientes valores:

1) **Costo de Auditoria Obras Civiles:**

Años de Ejecución de las obras	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Costo Auditoria	357.380	181.063	-	222.806	120.412	442.634	170.123	128.569	131.398

2) **Costo de Auditoria de Obras Sociales:**

AÑOS (1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
COSTOS DE AUDITORIA (2%)	4.800	4.896	4.994	5.094	5.196	5.300	5.406	5.514	5.624	5.737
AÑOS	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
COSTOS DE AUDITORIA (2%)	5.851	5.968	6.088	6.210	6.334	6.461	6.590	6.722	6.856	6.993
AÑOS	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
COSTOS DE AUDITORIA (2%)	7.133	7.276	7.421	7.570	7.721	7.876	8.033	8.194	8.358	8.525

PARAGRAFO PRIMERO.- En caso de presentarse una diferencia entre el Auditor y el CONCESIONARIO, la misma se trasladara 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 Auditor, 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.

[Handwritten signature]

17

Por la cual se otorga formalmente una Concesión Portuaria a la SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A CONTECAR

Este documento es fiel copia del original que reposa en las oficinas del Instituto Nacional de Concesiones.
Fecha: 13 ABR 2009
Subgerente Administrativo Financiera

ARTÍCULO DECIMO: PLAZO.- La concesión que se otorga a la Sociedad Terminal de Contenedores de Cartagena S.A. CONTECAR S.A., será por un plazo de treinta (30) años, contado a partir de la fecha de suscripción y perfeccionamiento del contrato de concesión.

ARTÍCULO DECIMO PRIMERO.- REVERSIÓN. Todas las construcciones e inmuebles por destinación que se encuentren habitualmente instalados en las zonas de uso público serán cedidos gratuitamente a la Nación, en buen estado de operación, al extinguirse el plazo de la misma o al ser declarada la caducidad de la concesión, conforme a lo dispuesto en la normatividad vigente que sobre este aspecto exista.

ARTÍCULO DECIMO SEGUNDO.- VALOR DEL CONTRATO: El valor del contrato de concesión portuaria será el valor presente de las contraprestaciones por concepto de zona de uso público e infraestructura, tasadas a la **SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES CONTECAR S.A.** Para todos los efectos, el valor del contrato de concesión será la suma de **QUINCE MILLONES OCHOCIENTOS CINCUENTA Y CUATRO MIL SESENTA Y SEIS DOLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA (US\$ 15.854.066.00).** **PARAGRAFO.-** En el evento que la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, no otorgue el Régimen de Zona Franca a la Sociedad, El INCO a través del Consejo Directivo, deberá revisar el valor del contrato y las contraprestaciones tasadas, para lo cual deberá utilizar la metodología indicada en la resolución de aprobación de la concesión.

12.1 CONTRAPRESTACIÓN POR EL USO Y GOCE TEMPORAL Y EXCLUSIVO DE LAS PLAYAS, TERRENOS DE BAJAMAR Y ZONAS ACCESORIAS DE USO PÚBLICO.

La **SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA CONTECAR S.A.,** pagara por el uso temporal y exclusivo de la zona de uso público, la suma de **CATORCE MILLONES TRESCIENTOS CINCUENTA Y CUATRO MIL TRESCIENTOS CUARENTA Y CUATRO DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA (US\$ 14.354.344.00)** liquidados a la Tasa Representativa del Mercado - TRM - del día del pago pagaderos dentro de los cinco (5) días siguientes a la suscripción del contrato de concesión, o en su defecto pagará, **treinta (30) anualidades anticipadas de DOS MILLONES SETENTA Y OCHO MIL NOVECIENTOS SESENTA Y UN DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA (US\$ 2.078.961.00),** cada una liquidadas a la tasa representativa del mercado - TRM - del día del pago, pagaderas la primera dentro de los cinco (5) días siguientes a la suscripción del contrato de concesión y las subsiguientes, dentro de los cinco (5) primeros días siguientes a la fecha de inicio de la anualidad.

PARAGRAFO PRIMERO. Si se modifica la forma de pago establecida, debe aplicarse un costo financiero equivalente al **16,746 % anual (WACC EN CORRIENTES).**

PARÁGRAFO SEGUNDO.- PARÁGRAFO: De dicho pago el 80% le corresponde a la **NACIÓN - Instituto Nacional de Vías** y el 20% restante al Distrito de Cartagena, de acuerdo con lo establecido en el parágrafo 1 del artículo 1º de la Ley 856 del 21 de diciembre del 2003, que modifica el artículo 7º de la Ley 1º de 1991

12.2 CONTRAPRESTACIÓN POR INFRAESTRUCTURA.

[Handwritten signature]

Por la cual se otorga formalmente una Concesión Portuaria a la SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A CONTECAR

Este documento es fotocopia del original que reposa en las oficinas del Instituto Nacional de Concesiones.
 Fecha: 13 Abr 2008
 Subgerencia Administrativa y Financiera

La SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA CONTECAR S.A. pagará por contraprestación por infraestructura la suma de UN MILLON CUATROCIENTOS NOVENTA Y NUEVE MIL SETECIENTOS VEINTI DOS DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMÉRICA (US\$ 1.499.722.00) liquidados a la Tasa Representativa del Mercado - TRM - del día del pago pagaderos dentro de los cinco (5) días siguientes a la suscripción del contrato de concesión, o en su defecto pagará, treinta (30) anualidades anticipadas de DOSCIENTOS DIECISIETE MIL DOSCIENTOS SIETE DOLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMERICA (US\$ 217.207.00), cada una liquidadas a la tasa representativa del mercado - TRM - del día del pago, pagaderos la primera dentro de los cinco (5) días siguientes a la suscripción del contrato de concesión y las subsiguientes, dentro de los cinco (5) primeros días siguientes a la fecha de inicio de la anualidad.

PARAGRAFO PRIMERO. Si se modifica la forma de pago establecida, debe aplicarse un costo financiero equivalente al **16,746 % anual (WACC EN CORRIENTES)**.

PARÁGRAFO SEGUNDO. - El 100% del valor de la contraprestación por infraestructura le corresponde a la Nación - Instituto Nacional de Vías, de acuerdo con lo establecido en el artículo 1º de la Ley 856 del 21 de diciembre del 2003.

ARTICULO DECIMO TERCERO.- GARANTIAS: La SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A., CONTECAR S.A., deberá amparar los riesgos que a continuación se indican, a través de una póliza de seguros que constituirá dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes a la ejecutoria del acto administrativo por el cual se otorgue la solicitud de concesión portuaria, o antes si ello es posible, las cuales se expedirán por períodos de cinco (5) años prorrogables en cada vencimiento hasta completar el plazo de la concesión y seis (6) meses más, excepto para el amparo de responsabilidad civil extracontractual, la cual deberá tener una vigencia de un (1) año prorrogable en cada vencimiento de manera que se garantice el termino señalado anteriormente y para la póliza de Salarios y Prestaciones Sociales las cuales se expedirán por períodos de cinco (5) años prorrogables en cada vencimiento hasta completar el plazo de la concesión y tres años más. La vigencia de la garantía de Estabilidad de las obras se contara a partir de la suscripción del Acta de entrega final de cada obra.- En caso de requerirse nuevas garantías el solicitante las constituirá de conformidad con las instrucciones que para el efecto impartirá el INCO o quien haga sus veces.

13.1 GARANTÍA DE CUMPLIMIENTO DE LAS CONDICIONES GENERALES DE LA CONCESIÓN

Por medio de la cual se le garantiza a la Nación a través del Instituto Nacional de Concesiones, Instituto Nacional de Vías- INVIAS y Superintendencia de Puertos y Transporte y al Distrito de Cartagena que el concesionario ocupará y usará los terrenos dados en concesión y ejercerá las actividades autorizadas en debida forma y dará cumplimiento a todas sus obligaciones, en especial las relacionadas con el pago de la contraprestación y de la tasa de vigilancia, el mantenimiento de las inversiones portuarias y la reversión de acuerdo con la ley, con las Resoluciones de Aprobación y de Otorgamiento de la Concesión, con el Contrato Estatal de Concesión y con las reglamentaciones generales expedidas por el Instituto Nacional de Concesiones, en cuantía del dos punto cinco por ciento (2.5%) del valor de las

[Handwritten signature]

Por la cual se otorga formalmente una Concesión Portuaria a la SOCIEDAD TERMINALES EN LAS OFICINAS DEL INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A CONTECAR

Este documento es fiel copia del original que se encuentra en las oficinas del Instituto Nacional de Concesiones.
 Fecha: 13/ABR/2008
 Subsecretaría Administrativa y Financiera

inversiones para las obras civiles que se autorizan realizar al concesionario, liquidados a la Tasa Representativa del Mercado - TRM del día de su expedición por parte de la Compañía de Seguros, sin que supere la cantidad equivalente a 50.000 salarios mínimos mensuales. Con una vigencia igual al término de duración del contrato de concesión y seis (6) meses más, y en caso de ampliación deberá ser prorrogada o reajustada, conforme a lo establecido en los artículos 8 y 9 del Decreto 708 de 1992.

13.2 GARANTÍA DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL

Por medio de esta se garantiza a la Nación a través del Instituto Nacional de Concesiones, el pago de la indemnización con ocasión de daños causados a operadores portuarios, titulares de mercancías y bienes y derechos de terceros, en cuantía del **DIEZ POR CIENTO (10%)** del valor total de las inversiones a realizar, liquidados a la Tasa Representativa del Mercado TRM del día de su expedición por parte de la Compañía Aseguradora, el término de duración del seguro será igual al tiempo de duración de la concesión y seis (6) meses más y en caso de ampliación deberá ser prorrogada o reajustada.

13.3 GARANTÍA DE PAGO DE SALARIOS, PRESTACIONES SOCIALES E INDEMNIZACIONES DEL PERSONAL

Por medio de ésta, se garantiza a la Nación a través del Instituto Nacional de Concesiones, que EL CONCESIONARIO pagará los salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones del personal que labora en el complejo portuario. La cuantía del seguro será del 10% del valor de las inversiones a realizar, liquidados a la Tasa Representativa del Mercado - TRM - del día de su expedición por parte de la Compañía Aseguradora, el término de duración del seguro será igual al tiempo de duración de la Concesión y tres (3) años más y en caso de ampliación deberá ser prorrogada o reajustada.

13.4 GARANTÍA DE ESTABILIDAD DE LA OBRA

Por medio de ésta, EL CONCESIONARIO garantiza a la Nación a través del Instituto Nacional de Concesiones - INCO, la estabilidad y calidad de las obras que ejecute en la zona de uso público dada en concesión. La cuantía del seguro será del 10% del valor de todas y cada una de las obras que se ejecuten en desarrollo del contrato de concesión portuaria, la fecha de expedición será la del día del Acta de Recibo a satisfacción de la obras por parte del concesionario y el término de duración del seguro será igual a Cinco (5) años.

PARÁGRAFO PRIMERO: La aprobación de las garantías será requisito indispensable para la suscripción del contrato administrativo que formalice la concesión.

ARTÍCULO DÉCIMO CUARTO.- RIESGOS. Una vez suscrito el contrato de concesión y dado que este es un proyecto a ser desarrollado por iniciativa del CONCESIONARIO, es claro que la totalidad de los riesgos inherentes a la ejecución del mismo en su etapa pre-operativa, de construcción, de operación y de reversión, serán asumidos por EL CONCESIONARIO, y su ocurrencia no dará derecho a indemnización o reconocimiento alguno a favor del mismo, dentro de los cuales cabe mencionar sin

[Handwritten signature]

Por la cual se otorga formalmente una Concesión Portuaria a la SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A CONTECAR

Este documento es fiel copia del original que reposa en las oficinas del Instituto Nacional de Concesiones.
 Fecha: 13 ABR 2009
 Subgerencia de Administrativa y Financiera

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, soberano o político, predial, tributario, seguridad portuaria, seguridad y protección a las instalaciones portuarias, higiene y seguridad industrial y de disponibilidad de los terrenos adyacentes durante el plazo de la concesión.

ARTÍCULO DÉCIMO QUINTO.- OBLIGACIÓN DEL CONCESIONARIO DE REALIZAR ESTUDIOS AMBIENTALES Y/O ADOPTAR MEDIDAS DE PRESERVACIÓN SANITARIA Y AMBIENTAL: LA SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. CONTECAR S.A., dará cumplimiento a los términos, condiciones y obligaciones de las resoluciones 081 del 25 de abril de 1988 del INDERENA y las contempladas en las posteriores modificaciones parciales de la misma, a saber: Resolución 0078 de 1997, 0925 de octubre 2 de 2002 del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial y las expedidas por el EPA DE CARTAGENA: 142 del 13 de julio de 2005, 478 del 27 de septiembre de 2007 y 581 del 28 de noviembre de 2007, todas vigentes.
PARAGRAFO.- Cuando la Sociedad supere el volumen de carga establecido en el decreto 1220 del 2006, tiene la obligación de Notificar este hecho, al Ministerio de Medio Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial para los fines de su competencia.

ARTÍCULO DÉCIMO SEXTO.- RÉGIMEN DE TARIFAS. La SOCIEDAD LA SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA CONTECAR S.A., cumplirá con el Régimen de Tarifas y la contraprestación establecida de acuerdo a las normas legales y se obliga a mantener en buen estado de operación las instalaciones portuarias existentes en la zona de uso público.

ARTÍCULO DÉCIMO SEPTIMO.- MANTENIMIENTO. La SOCIEDAD LA SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA CONTECAR S.A., mantendrá en óptimas condiciones de operación las instalaciones y deberá realizar las obras de mantenimiento necesarias para garantizar el buen estado de conservación y operación de estas instalaciones portuarias, equipos de cargue y/ o descargue y demás construcciones portuarias que se encuentran en las zonas de uso público.

ARTÍCULO DÉCIMO OCTAVO.- OBRAS NO PREVISTAS: Si la SOCIEDAD LA SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA CONTECAR S.A., requiere efectuar obras e inversiones no previstas en el plan de inversiones establecido en la presente Resolución, deberá contar con la respectiva autorización previa y escrita del INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES - INCO, conforme a las condiciones y procedimientos establecidos para el efecto en el contrato de concesión.

PARÁGRAFO PRIMERO: Las obras no previstas que se autoricen y ejecuten en las zonas de uso público en virtud de la concesión portuaria objeto de otorgamiento, deberán revertir a la Nación al término de la concesión, de conformidad con lo previsto en el artículo 8 de la ley 1ª de 1991.

PARÁGRAFO SEGUNDO: Las obras a las que se refiere el presente artículo sólo podrán realizarse dentro de la zona de uso público entregada en concesión.

[Handwritten signature]

Por la cual se otorga formalmente una Concesión Portuaria a la SOCIEDAD TERMINAL DE
CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A CONTECAR

21
Este documento es fiel copia del original que
reposa en las oficinas del Instituto Nacional de
Concesiones. 12 ABR 2009
Fecha: 12 ABR 2009
Ministerio de Hacienda

ARTÍCULO DÉCIMO NOVENO.- REQUERIMIENTOS DE LAS AUTORIDADES. LA SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA CONTECAR S.A, además de las obligaciones previstas en las disposiciones legales vigentes, deberá atender todo requerimiento que le realicen las autoridades administrativas competentes.

ARTÍCULO VIGESIMO.- OPERACIONES DE COMERCIO EXTERIOR. Además de lo indicado anteriormente, para que la SOCIEDAD LA SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA CONTECAR S.A., pueda realizar operaciones de comercio exterior, deberá contar con la correspondiente autorización por parte del Ministerio de Transporte de conformidad con lo establecido en el numeral 5.19 del artículo quinto del Decreto 2053 del 23 de julio de 2003. Así mismo, para realizar operaciones de Comercio Exterior, la SOCIEDAD, deberá dar cumplimiento al Código Internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias y enmiendas de 2002 al Convenio SOLAS, adoptado por Colombia mediante Decreto 730 del 9 de marzo de 2004.

ARTÍCULO VIGESIMO PRIMERO.- CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN. La SOCIEDAD LA SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA CONTECAR S.A., dentro de los seis (6) meses siguientes a la fecha de perfeccionamiento del Contrato de Concesión Portuaria, presentará ante el Instituto Nacional de Concesiones - INCO para su aprobación el "Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria", con base en la Resolución No. 071 del 11 de febrero de 1997, expedida por la Superintendencia General de Puertos, y/o con todas aquellas normas que la modifiquen o adicionen.

ARTÍCULO VIGÉSIMO SEGUNDO.- DOCUMENTOS. La totalidad de los documentos que presente LA SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA CONTECAR S.A., en desarrollo de la concesión portuaria que se otorga a través de la presente Resolución, deberán acompañarse en idioma castellano. Para que los documentos expresados en otro idioma distinto al castellano puedan ser valorados, es requisito indispensable su traducción oficial. Así mismo, todos los estudios necesarios para el desarrollo del puerto deben ser directamente contratados por la SOCIEDAD.

ARTÍCULO VIGÉSIMO TERCERO.- CONTRATO ESTATAL DE CONCESIÓN PORTUARIA. Conforme a lo estipulado en el inciso segundo del artículo 21 del Decreto 838 de 1992, LA SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA CONTECAR S.A., y el INCO en representación de la NACIÓN, suscribirán el Contrato Estatal de Concesión Portuaria dentro de los sesenta (60) días siguientes a la fecha en que quede debidamente ejecutoriada la presente Resolución, o antes si las condiciones así lo permiten.

PARÁGRAFO PRIMERO: Será requisito indispensable para la suscripción del correspondiente Contrato:

Handwritten signature and date:
17 de Abril 2009

30 DIC 2008

92

Por la cual se otorga formalmente una Concesión Portuaria a la SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A CONTECAR

Este documento es fiel copia del original que reposa en el archivo del Instituto Nacional de Concesiones.
 Fecha: 18 ABK 2008
 Subgerencia Administrativa

1. Encontrarse debidamente vigentes y aprobadas por el Instituto Nacional de Concesiones - INCO, las garantías de que trata el artículo décimo tercero de la presente Resolución.
2. Allegar el Certificado de Existencia y Representación Legal vigente, con la correspondiente autorización de la Asamblea General de Accionistas o de la Junta Directiva para firmar el contrato, si así se requiere.

PARAGRAFO.- En todo caso la **SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. CONTECAR**, debe formalizar el Acta de Reversión, donde conste la verificación que realiza el INCO, el día 18 de diciembre, del estado y conservación de las estructuras marinas e inmuebles objeto de la concesión portuaria, que se esta revirtiendo a la Nación, la cual a su vez es nuevamente concesionada a esta sociedad de conformidad con las condiciones que establece este acto administrativo.

PARÁGRAFO SEGUNDO: En el evento que el concesionario no puede suscribir el contrato de concesión en los términos acá establecidos, debe solicitar por escrito la prorroga de este plazo al Inco quien la otorgará si existen razones que justifiquen este aplazamiento, en caso contrario, vencido el plazo para suscribir el contrato de concesión portuaria sin que el autorizado haya cumplido con los requisitos señalados para suscribir el contrato, el derecho de la misma caducará conforme lo establece el artículo 26 del Decreto 838 de 1992.

PARÁGRAFO TERCERO: El INCO incluirá en la minuta del contrato de concesión portuaria las cláusulas necesarias para garantizar el cumplimiento de las obligaciones que adquiere **LA SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA CONTECAR S.A.**, y las necesarias para apremiarlo o evitar el incumplimiento de las mismas.

ARTÍCULO VIGÉSIMO CUARTO.- GASTOS. **LA SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA CONTECAR S.A.**, debe asumir el pago de los impuestos y gravámenes que generen durante la celebración y ejecución del contrato estatal de concesión, así como el pago del impuesto de timbre, de publicación del 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.

ARTÍCULO VIGÉSIMO QUINTO.- NOTIFICACIONES. La presente Resolución será notificada personalmente al Representante Legal de la **LA SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA CONTECAR S.A.**, o a su apoderado debidamente constituido o, en su defecto por edicto, con la advertencia de que contra la misma procede el recurso de reposición ante el Subgerente de Estructuración y Adjudicación del Instituto Nacional de Concesiones, dentro de los cinco (5) días siguientes a la fecha de notificación personal o a la desfijación del edicto, según el caso.

[Handwritten signature]

Por la cual se otorga formalmente una Concesión Portuaria a la SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A CONTECAR

Este documento es fotocopia del original que reposa en las oficinas del Instituto Nacional de Concesiones.
Fecha: 13 ABR 2009
Subgerencia Administrativa y Financiera

ARTÍCULO VIGÉSIMO SEXTO.- COMUNICACIONES. Comuníquese el presente acto administrativo, al Instituto Nacional de Vías INVIAS, a la Superintendencia de Puertos y Transporte, al Ministerio de Transporte, al Ministerio de Ambiente Vivienda y Desarrollo, al Establecimiento Público Ambiental EPA de Cartagena, al Alcalde del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena, al Director General de Turismo del Ministerio de Comercio Industria y Turismo, al Director General de la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa - DIMAR, al Director General de Impuestos y Aduanas Nacionales - DIAN.

ARTICULO DECIMO OCTAVO.- Comuníquese igualmente este acto administrativo, al doctor José Vicente Guzmán E., quien actuó en calidad de apoderado de la sociedad **CARTAGENA MULTIPURPOSE TERMINAL - CMT S.A. (CMT)**, sociedad que presentó oposición a la solicitud de concesión de la Sociedad **TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. CONTECAR S.A.**

NOTIFÍQUESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE.

Dada en Bogotá, D.C., el

30 DIC 2008

MIGUEL DAVID BONILLA ESPAÑA (E)
Subgerente de Estructuración y Adjudicación

Proyecto y Revisó:
Evaluación Financiera:

Consuelo Mejía Gallo - Coordinadora de Puertos
Jorge Augusto Merino Duque - Asesor Financiero Contratista

Revisión Jurídica:

Fabian Moscote Aroca. Coordinador Defensa Judicial Doctrina y Conceptos.

Este documento es fiel copia del original que reposa en las oficinas del Instituto Nacional de Concesiones.
Fecha **13 ABR 2009**
Subgerencia Administrativa y Financiera

INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES
NOTIFICACIÓN PERSONAL

En Bogotá D.C., a los 31 DÍAS del mes de DICIEMBRE de 2008, se hizo presente en las oficinas del Instituto Nacional de Concesiones, JUAN CARLOS ALOTA RODRIGUEZ

quién se identificó con la cédula de ciudadanía número 33.072.793 expedida en CARTAGENA, en su condición de REPRESENTANTE LEGAL

con el fin de notificarse de la Resolución No. 606 del 30 DE DICIEMBRE 2008

El Notificado,

Cada copia,

[Handwritten Signature]

[Handwritten Signature]

Diciembre 31 de 2008

He permitido manifestar que renuncio a términos de ejecutoria.

[Handwritten Signature]

Diciembre 31 de 2008

ANEXO 3

Reporte certificado de inversiones a ANI en 09 marzo 2011



TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A.
NIT. 800.116.164-0

Cartagena de Indias, D.T. y C.,

Cód.área: IP-04
Cód.archivo:

CONTECAR
Archivo Central
Fecha: 09 Mar 2011
Radicado No: 0002524

Doctora:

MARIA INES AGUDELO VALENCIA

GERENTE GENERAL

Instituto Nacional de Concesiones –INCO.

Avenida El Dorado- CAN- Edif. Ministerio de Transporte. PBX: 379-17-20

Bogotá.

Asunto: Su comunicación con radicado INCO No.2011-303-001634-1 del 17 de febrero de 2011, recibida en nuestras oficinas el 22 de febrero de 2011.

Respetada Dra. Agudelo:

Con el presente los abajo firmantes certificamos que se han realizado las siguientes inversiones con corte al 31 de diciembre de 2010, de conformidad con el plan maestro de desarrollo aprobado en el contrato de concesión No. 003 del 31 de diciembre de 2008, expedido por el Instituto Nacional de Concesiones (INCO), así:

ITEM	CONCEP. REQ. INCO	ACTIVO	VALOR NETO EN LIBROS	COSTO HISTORICO
Infraestructura	Construcciones	Preparación del Muelle Grúas Pórtico -Rieles	2,464,948,897	2,604,335,880
Infraestructura	Construcciones	Generadores Eléctricos Grúas Pórtico	894,821,481	894,821,481
Infraestructura	Construcciones	Redes e Iluminación de Patios	91,190,386	101,322,646
Infraestructura	Inmuebles por Destinación	Construcción de 50 mtrs de muelle	5,248,457,026	5,545,244,778
Infraestructura	Inmuebles por Destinación	Extensión 170 m de Muelle.	6,942,355,068	6,942,355,068
Infraestructura	Inmuebles por Destinación	Pavimentación Patios RTGs- Área Concesionada	4,815,493,380	4,993,844,988
Infraestructura	Inmuebles por Destinación	Muelle de 380 mts.	9,992,237,301	29,644,194,999



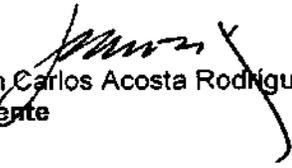


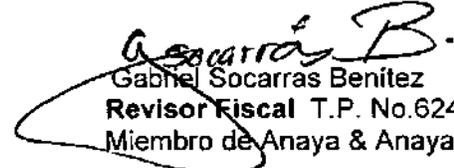
TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A.
NIT. 800.116.164-0

ITEM	CONCEP. REQ. INCO	ACTIVO	VALOR NETO EN LIBROS	COSTO HISTORICO
Infraestructura	Dragados y Rellenos	Dragado Fase I y Rellenos	41,890,333,532	42,389,027,980
Infraestructura	Otros	Infraestructura Eléctrica para las Grúas Pórtico	1,904,469,739	2,012,162,974
Infraestructura	Otros	Plan Maestro de Desarrollo Fase I	1,817,956,256	2,597,080,370
Infraestructura	Otros	Plan Maestro de Desarrollo Fase II (M&N)	1,681,659,627	1,681,659,627
Infraestructura	Otros	Plan Maestro de Desarrollo Fase II -HPC	441,459,645	490,510,719
Equipos	Equipos	Adquisición de 3 grúas Pórtico SPS	37,917,156,686	45,050,087,153
Equipos	Equipos	Adquisición de una Grúa Móvil	5,728,610,016	7,812,786,638

Es importante mencionar que dentro del inventario anterior, se ha incorporado el muelle de 380 metros, el cual no hace parte de las obligaciones de inversión relacionadas en el contrato de concesión, pero que forma parte de los activos que se encuentran en dicha área.

Cordialmente,


Juan Carlos Acosta Rodríguez
Gerente


Gabriel Socarras Benítez
Revisor Fiscal T.P. No.62435-T
Miembro de Anaya & Anaya

ANEXO 4

Resolución ANI_994_2022 autorización ampliación metros de muelle 22 jul 2022

NOTIFICACIÓN POR MEDIO ELECTRÓNICO Resolución No. 0994 de 2022

notificaciones [notificaciones@ani.gov.co]

Enviado: viernes, 22 de julio de 2022 03:08 p.m.**Para:** archivo_contecar; Juan Carlos Acosta**CC:** correo@certificado.4-72.com.co**Datos adjuntos:** RES_0994_2022.pdf (17 MB)

CONTECAR
Archivo Central
Día: 22 Jul 2022
Hora: 03:19:05 pm
Recibido: 0002834

Bogotá D.C.

Señor(a)

SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. - CONTECAR

archivo@contecar.com.cojacosta@contecar.com.co

ASUNTO: NOTIFICACIÓN POR MEDIO ELECTRÓNICO Resolución No. 0994 de 2022

De acuerdo con lo establecido en el Artículo 56 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo (Ley 1437 de 2011), y según autorización otorgada por usted(es), se notifica el acto administrativo indicado en el asunto, del cual se adjunta copia íntegra en 25 páginas, entendiéndose notificado en los términos señalados en el inciso final del artículo 56 ibídem.

Contra el acto administrativo que se está notificando procede recurso de reposición, según dispone el acto, el cual podrá interponerse ante esta entidad, dirigida al funcionario que expidió el mismo, en la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI ubicada en la Calle 26 No. 59-51 Edificio T3 Torre 4 Piso 2 Centro Empresarial Sarmiento Angulo, en la ciudad de Bogotá, D.C., dentro de los 10 días siguientes a ésta notificación, presentado en los términos y condiciones a que se refieren los artículos 76 y 77 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

Anexo: Resolución

0994 de 2022

cc. N/A

Cualquier inconveniente o inconsistencia en el contenido o anexo de éste correo por favor reportarlo al correo lpabon@ani.gov.co

Nota: Nos permitimos informar que la dirección de correo electrónico notificaciones@ani.gov.co es exclusiva para la notificación y/o comunicación de los actos administrativos expedidos por la entidad, si desea realizar una Petición, queja, reclamo o solicitud diferente a la notificación o comunicación de un acto administrativo expedido por la ANI, debe enviar su PQRS al correo electrónico contactenos@ani.gov.co y así podrá obtener un número de radicado de entrada de la misma.

Este documento ha sido generado por el sistema con los datos que se encontraban en el mismo en el momento de su creación

**notificaciones**

Servicios

Vicepresidencia Jurídica

CUENTA DE SERVICIO

PBX: 571 - 484 8860 Ext: 1344

Calle 24 A Nro. 59 - 42 Edificio T3 Torre 4 Piso 2

Bogotá D.C. – Colombia - www.ani.gov.co

"Resolución 0666 del 24 de abril de 2020 expedida por el Ministerio de Salud y Protección Social Principales medidas de bioseguridad:

- Lávese las manos frecuentemente.
- Use el tapabocas cubriendo nariz y boca.
- Practique el distanciamiento físico.
- Lo invitamos a descargar y reportar diariamente su condición de salud en la Aplicación CoronApp-Colombia o en Alissta si está afiliado a la ARL POSITIVA.

La información contenida en este correo electrónico es propiedad de la Agencia Nacional de Infraestructura.: es confidencial y para uso exclusivo de el (los) destinatario(s) / En la Agencia Nacional de Infraestructura respetamos y garantizamos que los datos personales suministrados por usted, a través de nuestros canales de comunicación, estén protegidos y no se divulgarán sin su consentimiento. Cumplimos con nuestra política de Confidencialidad y Protección de Datos. Si quiere conocerla lo invitamos a consultarla [aquí](#). Si ha recibido este mensaje por error, por favor notifíquese inmediatamente al remitente: no copie, imprima, distribuya ni difunda su contenido. Las opiniones, conclusiones e informaciones que no estén relacionadas directamente con el negocio de la Agencia Nacional de Infraestructura. deben entenderse como personales y no están avaladas por la compañía.

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE
AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

RESOLUCIÓN No. 0994

Fecha: 2 III 2022

"Por la cual se autoriza a la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR la ejecución de inversiones adicionales a las previstas en el plan de inversiones del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008"

EL VICEPRESIDENTE DE GESTIÓN CONTRACTUAL DE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

En cumplimiento de la Ley 1 de 1991 y sus decretos reglamentarios y en ejercicio de sus competencias y facultades legales, en especial en lo dispuesto en los Decretos 4165 de 2011, 1745 de 2013, 2191 de 2016 y 746 de 2022 y en las Resoluciones No. 1096 de 2018 y 20221000007275 del 3 de junio de 2022,
y

CONSIDERANDO

ANTECEDENTES CONTRACTUALES GENERALES

1. El 3 de agosto de 2007, mediante comunicación radicada en el INCO bajo el No. 012740, la sociedad CONTECAR solicitó una concesión portuaria con el alcance y objeto allí indicado y con el propósito de continuar con la prestación del servicio portuario que venía prestando en razón del permiso homologado, el cual se encontraba vigente y en ejecución.
2. Habiéndose surtido el trámite legal correspondiente, el INCO mediante Resolución No. 583 del 3 de diciembre de 2008 fijó los términos y condiciones en las cuales se otorgaría la concesión, acto administrativo en el cual constan los antecedentes y evaluaciones realizadas frente a la solicitud referida.
3. Luego, mediante Resolución 606 del 30 de diciembre de 2008 se otorgó la concesión solicitada y el 31 de diciembre de 2008 el Instituto Nacional de Concesiones y CONTECAR, suscribieron el Contrato de Concesión Portuaria No. 003 para la ocupación en forma temporal y exclusiva de una zona de playas, bajamar y aguas marítimas accesorias y la infraestructura que allí se encuentra para la construcción, operación y desarrollo de actividades portuarias de servicio al público en general, zona ubicada en la bahía de Cartagena, otorgada por el término de 30 años a cambio de la contraprestación establecida en la cláusula décima del citado contrato.
4. Que el Instituto Nacional de Concesiones y la SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A., previo los trámites legales, suscribieron el Contrato de Concesión Portuaria No. 003 del 31 de diciembre de 2008 cuyo objeto es otorgar formalmente una concesión portuaria para la ocupación en forma temporal y exclusiva de una zona de playas, bajamar y aguas marítimas accesorias y la infraestructura que allí se encuentra para la construcción, operación y desarrollo de actividades portuarias de servicio al público en general, zona ubicada en la bahía de Cartagena; concesión otorgada por el término de 30 años a cambio de la contraprestación establecida en la cláusula décima del citado contrato..
5. Que la cláusula quinta del citado contrato, describe el proyecto, sus especificaciones técnicas, las modalidades de operación, volúmenes y clase de carga a la que se destinará y además indica que para cualquier cambio en las condiciones en las cuales se aprobó la concesión se debe obtener permiso previo y escrito de la entidad concedente, el cual, conforme lo establecido en el artículo 17 de la Ley 1ª de 1991, solo se otorgará si con ello no se infiere grave e injustificado perjuicio a terceros y si el cambio no es de tal naturaleza que desvirtúe los propósitos de competencia en los que se inspira los procedimientos descritos en los artículos 9, 10, 11 y 12 de la Ley 1ª de 1991.
6. Que la cláusula séptima del Contrato de Concesión estableció el Plan de Inversiones que ejecutará el concesionario en la zona de uso público, el cual equivale a CIENTO CINCUENTA Y SEIS MILLONES SEISCIENTOS OCHO MIL NOVECIENTOS NOVENTA Y OCHO DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS

"Por la cual se autoriza a la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR la ejecución de inversiones adicionales a las previstas en el plan de inversiones del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008"

DE AMÉRICA (USD 156.608.998,00), y en el párrafo segundo de la citada cláusula se establece el cronograma de ejecución de las inversiones en infraestructura y equipos a ejecutar por el concesionario.

7. Que en el párrafo cuarto de la cláusula séptima del Contrato de Concesión se estableció que en el evento que habiéndose ejecutado el monto total del Plan de Inversiones llegaren a requerirse inversiones adicionales, ellas deberán ser previamente autorizadas por el INCO o quien haga sus veces, previo el cumplimiento de los requisitos que para éstos efectos establezca la ley.

8. Que a su turno la cláusula décima quinta del Contrato al regular el tema de las obras adicionales dispuso:

"En el evento que EL CONCESIONARIO requiera efectuar obras e inversiones en la zona de uso público no previstas en el contrato y su respectivo plan de inversiones, y/o adquirir o instalar equipos destinados a la operación del muelle, deberá contar con la respectiva autorización previa y escrita por parte del INCO, a través del Subgerente de Gestión Contractual o quien haga sus veces. PARÁGRAFO PRIMERO: Las obras e inversiones adicionales deben ser siempre aprobadas a través de acto administrativo debidamente motivado. PARÁGRAFO SEGUNDO: Las obras e inversiones adicionales que se autoricen y ejecuten dentro de las zonas entregadas en concesión, deberán revertir gratuitamente a la Nación, en los términos descritos en la cláusula décima cuarta del presente contrato, y en todo caso dando estricto cumplimiento a la normatividad que para el efecto se encuentre vigente. PARÁGRAFO TERCERO: Sus obras e inversiones adicionales serán asumidas por EL CONCESIONARIO a su cuenta y riesgo, partiendo del principio que la inversión realizada será recuperada durante el término de la concesión, por tal motivo no dará derecho a indemnización y reconocimiento alguno a favor del CONCESIONARIO, debiendo éste ajustar las garantías de que trata la cláusula décima primera de este contrato."

9. Que mediante Decreto 4165 del 3 de noviembre de 2011 se cambió la naturaleza jurídica y la denominación del Instituto Nacional de Concesiones – INCO, pasando de ser un establecimiento público a una Agencia Nacional Estatal de Naturaleza Especial denominada Agencia Nacional de Infraestructura, adscrita al Ministerio de Transporte, el cual dispone expresamente en su artículo 25 que los derechos y obligaciones que a la fecha de expedición del citado Decreto tenga el INCO, continuarán a favor y cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura.

10. Que el 28 de febrero de 2022 mediante radicado No. 2022-409-022695-2, el concesionario solicitó autorización para la ampliación del muelle marginal en 33 metros al sur con su correspondiente dragado, como parte de las obras complementarias que desarrollará CONTECAR para mejorar las condiciones de seguridad del muelle de conformidad con las autorizaciones establecidas en el contrato de concesión portuaria No. 003 de 2008.

SOLICITUD DEL CONCESIONARIO

1. En la solicitud radicada el 28 de febrero de 2022 mediante radicado No. 2022-409-022695-2, por el concesionario hace referencia a la ampliación del muelle marginal en 33 metros al sur con su correspondiente dragado, como parte de las obras complementarias que desarrollará CONTECAR para mejorar las condiciones de seguridad del muelle de conformidad con las autorizaciones establecidas en el contrato de concesión, señala lo siguiente:

"1. ESTIPULACIONES Y CONSIDERACIONES SOBRE EL CONTRATO DE CONCESIÓN 003 de 2008"

De acuerdo con lo pactado en el Contrato de Concesión, se encuentra establecido lo siguiente:

1.1. La cláusula quinta, párrafo primero, indica que el concesionario "se obliga a implementar un sistema de calidad Integral en sus operaciones (...) y en especial a liderar y garantizar una eficiente operación portuaria y el mejor servicio a sus usuarios".

1.2. La cláusula décimo quinta, párrafo tercero, indica que las obras e inversiones adicionales serán asumidas por el concesionario a su cuenta y riesgo, sin que esto implique alguna indemnización o reconocimiento alguno a su favor.

1.3. La cláusula décimo sexta, incorpora la obligación del concesionario de realizar estudios ambientales y/o adoptar medidas de preservación sanitaria y ambiental, acogiendo la Resolución 478 del Epa – Cartagena y ordenando ajustar el plan de manejo, ambiental cuando la sociedad supere el volumen de carga establecido en el decreto 1220 de 2006"

1.4. La cláusula décimo séptima establece las siguientes obligaciones del concesionario

La cláusula décimo séptima establece las siguientes obligaciones del concesionario:

Numeral 17.19 "Será responsabilidad del concesionario manejar y administrar el puerto en forma ordenada y responsable, para garantizar su eficiencia y máxima utilización, manteniendo condiciones de vigilancia y de seguridad (...)"

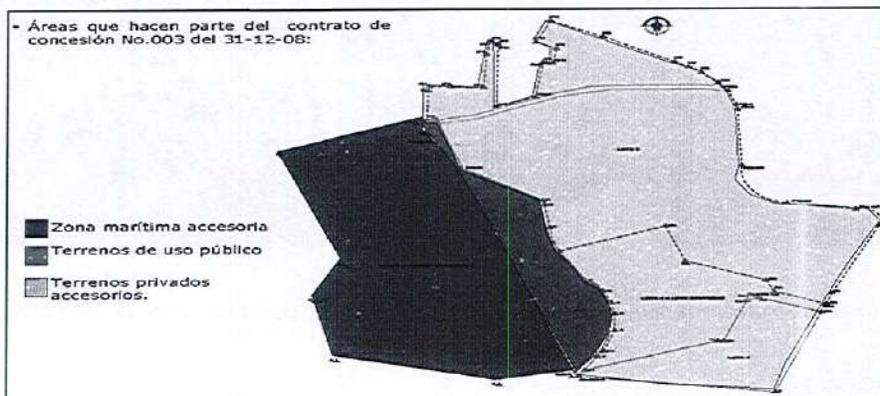
Numeral 17.21 "Será responsabilidad del concesionario invertir en su propio nombre y a su cargo en infraestructura portuaria y equipo que aumenten las operaciones y la eficiencia del puerto".

"Por la cual se autoriza a la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR la ejecución de inversiones adicionales a las previstas en el plan de inversiones del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008"

2. Referencias de infraestructura

El contrato de concesión portuaria No.003 de 2008 en su cláusula segunda precisa el área entregada en concesión y en su cláusula tercera describe la ubicación, linderos y extensión de los terrenos adyacentes a los bienes de uso público entregados en concesión. Estas áreas están conformadas de la siguiente manera:

- 2.1 Zona marítima accesoria
- 2.2 Terrenos de uso público (polígonos de concesión Nos.1 y 2).
- 2.3 Terrenos privados accesorios (áreas adyacentes 81.2 Ha.)



3. Aspectos Técnicos.

3.1. Descripción del proyecto general:

El vertiginoso crecimiento en el tamaño de los buques portacontenedores ha traído cambios muy marcados en la industria portuaria. En menos de 15 años se pasó de naves con un tamaño máximo de 6.000 TEUS de capacidad a naves de 20.000 TEUS y más, estas condiciones han exigido que la infraestructura portuaria se encuentre acorde a las necesidades de la industria marítima, razón por la cual se hace necesario el desarrollo de las siguientes obras complementarias que posibilitarán la optimización de la seguridad, conforme a lo requerido por el contrato de concesión, así:

- 3.1.1. Aprovechar la totalidad de la línea de muelle contractual con la ampliación de los 33 metros de muelle al sur en zona de uso público y que revertirán a la Nación en los términos establecidos en el contrato de concesión.
- 3.1.2. La construcción de dos puntos de amarre, uno en el lote 2C y otro en el lote 1, que hacen parte de las áreas adyacentes del Terminal y por tanto no son objeto de la presente solicitud.
- 3.1.3. El relleno y consolidación de los patios del back reach que igualmente, estarán en áreas privadas y por tanto no son objeto de la presente solicitud.

Dado que el interés de la presente comunicación es obtener la autorización para construir los 33 metros de muelle localizados en zona de uso público, nos permitimos recordarles que Contecar cuenta en la Resolución 478 del EPA-Cartagena de 2008 y en la Resolución 1363 de 2014 expedida por la ANLA, en donde se actualizó el plan de manejo ambiental del Terminal de conformidad con lo ordenado en la cláusula décimo sexta del contrato de concesión, la autorización ambiental para la construcción de una línea de muelle de hasta 1.000 metros. (...)

3.2. Justificación para la ampliación de los 33 metros de muelle

3.2.1. Obligación de optimización de la infraestructura para mantener las condiciones de seguridad conforme a lo dispuesto en el contrato de concesión

El desarrollo de la obra anterior permitirá lograr una optimización de la línea de muelle para las operaciones portuarias, conforme a las obligaciones dispuestas en el contrato de concesión No.0032, en donde se expresa claramente la responsabilidad del concesionario para manejar y administrar el Terminal, de tal forma que se garantice su máxima eficiencia y utilización, manteniendo las condiciones de seguridad en la instalación portuaria.

3.2.2 Optimización de las condiciones de seguridad

Actualmente se reciben motonaves que son atracadas a lo largo de la línea de muelle con un distanciamiento entre sí y hacia los extremos del muelle de 20 metros para mantener las condiciones de seguridad y garantizar el amarre seguro de las motonaves (ver figura No.3).

Con el aumento de la frecuencia de motonaves de mayor eslora en el Terminal y con el fin garantizar la prestación del servicio a estas naves de manera simultánea, se requiere mejorar las condiciones de seguridad en la operación portuaria, por lo que se ha contemplado la extensión del muelle marginal al sur en 33 metros, con lo cual se pretende

"Por la cual se autoriza a la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR la ejecución de inversiones adicionales a las previstas en el plan de inversiones del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008"

garantizar el distanciamiento mínimo de seguridad entre las motonaves y brindar mejores condiciones de seguridad ante el cambio repentino de las condiciones océano-atmosféricas de la Bahía de Cartagena (ver figura No.4).

Escenario actual:

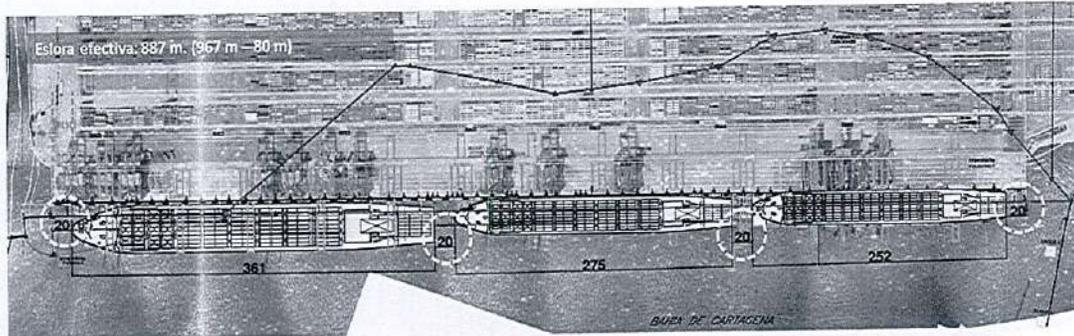


Figura 3. Atraque de motonaves con un distanciamiento en el extremo del muelle norte de 20 metros

Escenario propuesto:

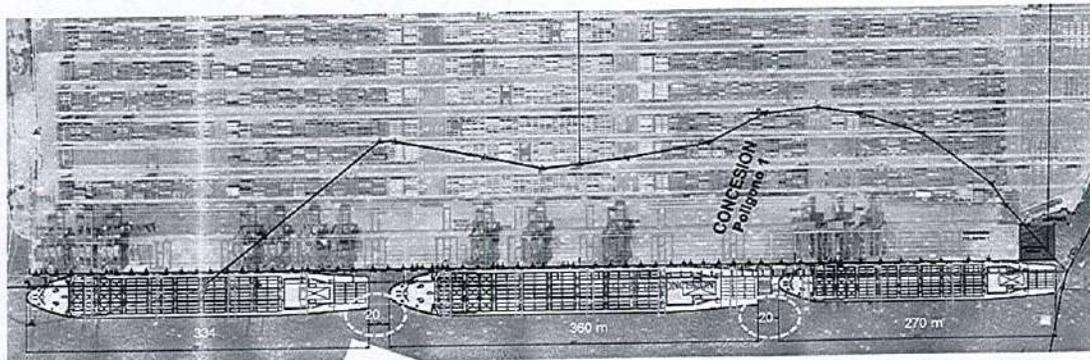


Figura No 4. Atraque de tres buques de manera simultánea con esloras mayores y con la ampliación del muelle en 33 metros al sur

Con la ampliación de los 33 metros del muelle marginal al sur, el Terminal tendrá la posibilidad de ofrecer unas mejores condiciones de seguridad, toda vez que:

- Las motonaves que atracan en el Terminal no son homogéneas en su eslora y ante la diversidad de las mismas, se obtiene una mayor flexibilidad en la operación portuaria.
- Se podrá incrementar la separación entre buques de acuerdo con las necesidades operativas y repentinos cambios de las condiciones océano-atmosféricas de la Bahía.
- Se tendrá la posibilidad de contar con más espacio para la colocación de las tapas de las motonaves proporcionando consecuentemente, mayores espacios de circulación en el muelle y en su área de aproximación, optimizando las condiciones de seguridad en el muelle.
- Se podrá optimizar el flujo de camiones en el muelle y en forma consecuente, mejorar la seguridad del tráfico de los vehículos.

3.3 Descripción técnica del proyecto para la ampliación de los 33 metros de muelle

La ampliación del muelle marginal en 33 metros al sur es exactamente igual al existente y estará compuesto por una estructura rígida de concreto reforzado conformada por una plataforma o losa plana de 50 cm. de espesor, 33.75 metros de ancho y 33 metros de longitud, apoyada en un conjunto de pilotes pre-excavados de diámetro 0.8 metros y una longitud promedio de 40 metros apoyados en el estrato Cartagena, con sus respectivas bitas.

Se utilizará un tablestacado que servirá de muro de contención y de protección del talud frente a una posible socavación.

La plataforma, cuyo nivel superior es la cota +2.50 estará unida al muelle existente a través de juntas mecánicas.

Juan

"Por la cual se autoriza a la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. - CONTECAR la ejecución de inversiones adicionales a las previstas en el plan de inversiones del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008"

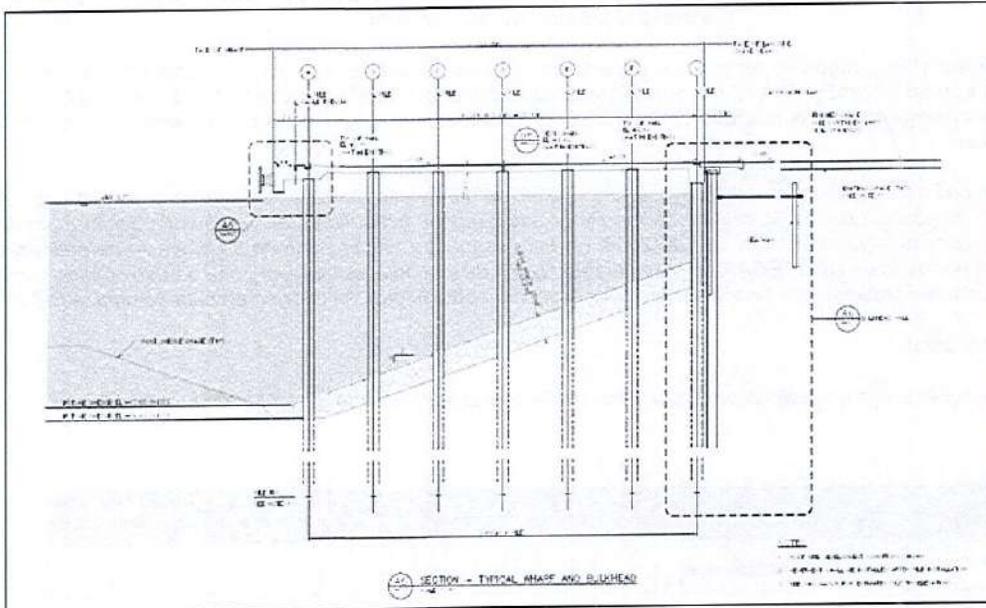


Figura 5.
Diagrama de corte de una sección del muelle marginal con los pilotes en el mar

Nótese que la totalidad del frente de los 33 metros del muelle se encuentra inmerso dentro del polígono 1 de la concesión portuaria de CONTECAR como se indica en la figura No.6.

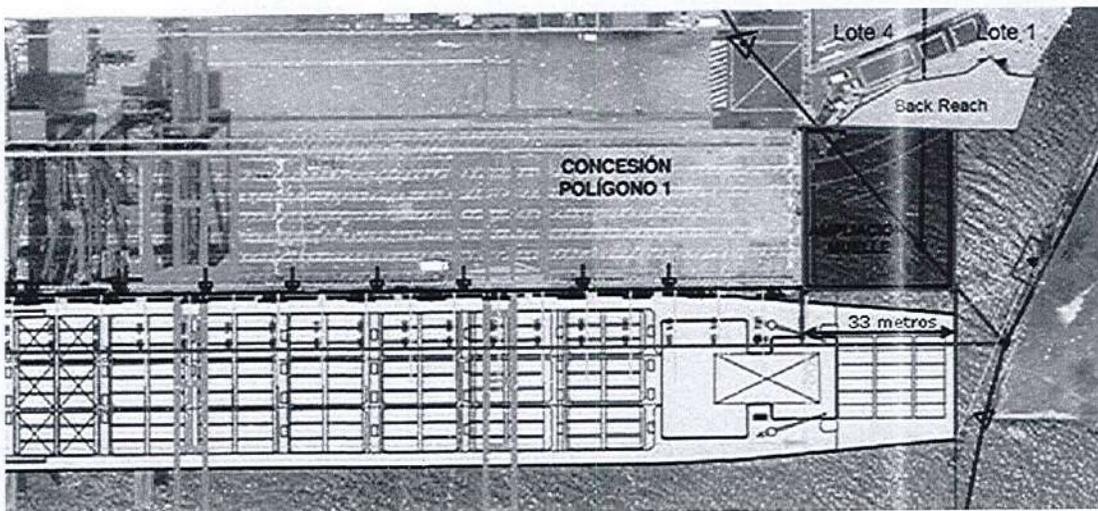


Figura 6. Ubicación de la ampliación del muelle marginal (en azul).

Coordenadas ubicación:

AMPLIACION MUELLE
Area=1.202,49mts2 Perímetro=138,8782mts.

COORDENADAS			
PUNTO	ESTE	NORTE	DISTANCIA (mts)
MS2	843144.2912	1639404.6911	33
MS1	843155.5007	1639373.6533	36.42
MS4	843189.7857	1639386.0501	33
MS3	843178.5418	1639417.0755	36.45
MS2	843144.2912	1639404.6911	

AREA EN CONCESIÓN =687,72mts2
AREA PRIVADA =514,77mts2

"Por la cual se autoriza a la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR la ejecución de inversiones adicionales a las previstas en el plan de inversiones del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008"

Por la geometría del polígono y en aras de darle la continuidad requerida al muelle marginal en la zona de uso público estarán 687,72 m² y 514,77 m² en las áreas adyacentes del Lote 1 y del Lote 4. No obstante lo anterior, CONTECAR manifiesta que la totalidad de la misma revertirá a la Nación en los términos descritos en el contrato de concesión.

En relación con este componente del proyecto de ampliación del muelle marginal, se solicita la autorización de la ANI para la ampliación de los 33 metros de muelle en los términos estipulados en la cláusula décima quinta del contrato de concesión portuaria No. 003 de 2008. En todo caso y por hacer parte de un proyecto de optimización del terminal portuario de CONTECAR se prevé la realización de inversiones tanto en zona de uso público como en zonas adyacentes privadas que hacen parte de la concesión sobre lo cual se informa en este comunicado." (...)

4. Cronograma:

Las obras se ejecutarán en un período presupuestado de 24 meses, de acuerdo al siguiente cronograma:

Actividad	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M		
ad	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
Estudios previos y autorizaciones	■	■	■	■																				
Licitación, evaluación y adjudicación y contratación					■	■	■	■	■															
Tablestacado muelle										■	■													
Rellenos y enrocado de protección											■	■												
Ampliación del muelle													■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Dragado para mantener la condición operativa del muelle																						■	■	■

5.

Aspectos Financieros

A continuación, se relacionan los montos de inversión en dólares corrientes, asociados con el contrato de concesión portuaria No. 003 de 2008:

- 5.1. El valor total de las inversiones contractuales corresponde a USD\$152.862.599.
- 5.2. El valor total de las inversiones contractuales ejecutadas y reportadas a la ANI corresponde a USD\$187.573.051
- 5.3. El valor total de las inversiones reportadas a la ANI a cuenta y riesgo corresponden a USD\$44.167.8914

En estricto cumplimiento del contrato, CONTECAR reconoce que, para la ampliación de los 33 metros de muelle y su correspondiente dragado, incurrirá en inversiones bajo su cuenta y riesgo por un monto de USD\$4,2 millones.

Con la ejecución de estas obras, no se busca reconocimiento alguno por parte de la ANI, dado que en su calidad de concesionario asume los riesgos inherentes a la ejecución del contrato de concesión.

6. Solicitud

En consideración a los argumentos anteriores y de acuerdo con lo dispuesto en la cláusula décimo quinta del contrato de concesión, solicitamos a esta entidad emitir aprobación para invertir a cuenta y riesgo del Terminal, el valor de USD\$4,2 millones, que corresponden a la ampliación de treinta y tres (33) metros del muelle marginal al sur con su correspondiente dragado.

7. Fundamentos de Derecho

7.1. Obligación de adoptar las medidas de manejo ambiental:

La Resolución 478 del EPA Cartagena y su actualización ratificada en la Resolución No.1363 de 2014, expedida por la ANLA, hacen parte de las obligaciones del concesionario conforme a lo establecido en la cláusula décimo sexta del contrato de concesión portuaria No.003 de 2008.

7.2. Cumplimiento con los compromisos adquiridos por CONTECAR

En virtud del contrato de concesión, CONTECAR se encuentra obligada con la Nación a "invertir en su propio nombre y a su cargo en infraestructura portuaria y equipo que aumenten las operaciones y la eficiencia del puerto (...)"6, aceptando la responsabilidad sobre la totalidad de los riesgos inherentes a la operación y respondiendo a las exigencias y demandas del Comercio Exterior Colombiano.

CONTECAR ha cumplido de manera satisfactoria con los compromisos contractuales y de inversión, que han sido objeto de verificación tanto por parte de la ANI y de la interventoría del contrato de concesión.

7.3. Autorización en el marco del contrato –Cláusula décimo quinta

"Por la cual se autoriza a la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR la ejecución de inversiones adicionales a las previstas en el plan de inversiones del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008"

La solicitud contenida en el presente documento se limita a la realización de una inversión por cuenta y riesgo del concesionario destinada al desarrollo de los proyectos anteriormente mencionados, de los cuales la inversión en la extensión del muelle marginal constituye obra adicional en los términos de la cláusula décima quinta del contrato de concesión⁷.

7.4. Garantizar una eficiente operación portuaria y el mejor servicio a sus usuarios.

El monto de la inversión en los proyectos anteriormente descritos beneficia la operación de cargue y descargue de mercancía, con lo que se garantiza de acuerdo con lo establecido en el contrato de concesión⁸, una operación portuaria eficiente y segura.

7.5. Inversiones para la ampliación del muelle.

La inversión para la ampliación del muelle marginal en 33 metros traerá beneficios al Comercio Exterior Colombiano y como lo establece el contrato de concesión revertirán a la Nación, en los términos expuestos anteriormente. Por tal motivo la ejecución de esta inversión conforme a lo autorizado no dará derecho a reclamación alguna por parte del concesionario y no implicará un plazo adicional al contrato de concesión portuaria.

7.6. No se presenta una modificación sustancial del contrato de concesión.

La inversión solicitada no implica un cambio en la modalidad de operación y el tipo de carga, se mantiene la zona de uso público y la modalidad de servicio público¹⁰.

Así mismo, se encuentra en el marco de lo establecido en el artículo 102 de la Ley 1955 de 2019 que dispone en lo pertinente que solo se entiende por modificación sustancial a la concesión portuaria lo siguiente: "(...) el plazo, la modificación en la ubicación, linderos y/o extensión de la zona de uso público otorgada en concesión".

ANTECEDENTES CONTRACTUALES RELEVANTES EN RELACIÓN CON LA SOLICITUD DE AUTORIZACIÓN DE AMPLIACION DE 33 METROS LINEALES DEL MUELLE MARGINAL CON SU CORRESPONDIENTE DRAGADO.

LA EXPEDICIÓN DE LA LEY 1955 DE 2019

4. El artículo 102 de la Ley 1955 de 2019¹, al modificar el artículo 17 de la Ley 1 de 1991 que estipula la posibilidad de modificación de las condiciones en que el contrato de concesión portuaria fue aprobada y otorgada, definió lo que debe entenderse como una modificación sustancial de los contratos de concesión portuaria a partir de la fecha de su expedición. Es así como limitó dicho concepto a la variación del plazo concesional o la ubicación, linderos o extensión de las zonas de uso público entregadas en concesión portuaria.

En este orden de ideas, a partir de dicho criterio se puede establecer que la incorporación de nuevas inversiones en el Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008 a título de inversiones adicionales no se enmarca en el concepto de modificación sustancial que define la disposición legal referida, y en ese sentido no da lugar a la modificación de la metodología de cálculo de contraprestación contractualmente pactada, es decir, a la aplicación de la metodología de cálculo de contraprestación establecida en el Documento CONPES 3744 de 2013, adoptado mediante Decreto 1099 de 2013.

CONCEPTOS INTERNOS DE LA ANI

5. Concepto riesgos

Mediante memorando con número de radicado 2022-602-007607-3 del 13 de junio de 2022 la Gerencia del G.I.T. Riesgos emitió concepto en relación con la comunicación de la sociedad portuaria Terminal de Contenedores de Cartagena S.A. – CONTECAR, radicada en la ANI el 28 de febrero de 2022 con el No. 2022-409-022695, con asunto "autorización para la ampliación del muelle marginal en 33 metros al sur con su correspondiente dragado", en los siguientes términos:

1. CONSIDERACIONES

Sobre el Contrato El Contrato de Concesión No. 003 de 2008 en su **Cláusula Trigésima Segunda**– Distribución de Riesgos, establece:

"EL CONCESIONARIO que acepta que la totalidad de los riesgos inherentes a su ejecución en su etapa preoperativa, de construcción, de operación y de reversión serán asumidos por

¹ Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 "Pacto por Colombia, pacto por la equidad"

"Por la cual se autoriza a la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR la ejecución de inversiones adicionales a las previstas en el plan de inversiones del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008"

EL y que la ocurrencia de cualquier riesgo no dará derecho a indemnización o reconocimiento alguno a favor del **CONCESIONARIO**. Dentro de los riesgos asumidos están 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, soberano o político, predial, tributario, seguridad portuaria, seguridad y protección a las instalaciones portuarias, higiene y seguridad industrial."

De igual modo el Parágrafo Tercero de la Cláusula **Décima Quinta** del Contrato de Concesión – Obras Adicionales, expresa:

"Las obras e inversiones adicionales serán asumidas por **EL CONCESIONARIO** a su cuenta y riesgo, partiendo del principio que la inversión realizada será recuperada durante el término de la concesión, por tal motivo no dará derecho a indemnización o reconocimiento alguno a favor del **CONCESIONARIO** (...)"

Lineamiento de Política establecido:

El análisis de riesgos está enmarcado dentro de los lineamientos de política establecidos por el CONPES 3744 de 2013, el cual establece:

(...)

Necesidad de revisión del modelo de concesiones portuarias actual

El Estatuto de Puertos en 1991 planteó un esquema innovador de promoción de iniciativas y capital privado en el que el concesionario asumía la totalidad de los riesgos de la inversión en infraestructura y de la financiación, además de cumplir por una parte con las obligaciones contractuales en términos de inversiones en infraestructura en zonas de uso público, y por otra, con el pago de contraprestaciones al Estado por el uso exclusivo y temporal de zonas de uso público e infraestructura dada en concesión. (subrayado fuera de texto)

(...)

III. CONCLUSIONES

De lo expuesto por las áreas Técnica, Financiera, Predial, Social y Ambiental del proyecto, la solicitud pretendida por el Concesionario referente a la autorización de ampliación de treinta y tres (33) metros del muelle marginal al sur con su correspondiente dragado del Contrato de Concesión Portuaria No.003 de 2008 - Terminal de Contenedores de Cartagena S.A.- CONTECAR S.A, cumple los requisitos establecidos en este. Así mismo, de acuerdo con la ley primera de 1991 "Estatuto de puertos marítimos", el CONPES 3744 y la Cláusula Trigésima Segunda del Contrato de Concesión, desde el Grupo Interno de Trabajo de Riesgos se considera que dicha solicitud no afecta el esquema de asignación de riesgos pactado contractualmente, en el cual todos los riesgos de ejecución del contrato permanecen asignados al Concesionario.

6. Concepto técnico

La Gerencia Técnica mediante el memorando No. 20223030073063 del 3 de junio de 2022 señaló:

(...)

.1. De acuerdo con la Metodología Para Modificación de Concesiones Portuarias de la Agencia Nacional de Infraestructura GCSP-I-004 del 19 de febrero de 2021, se presentan los siguientes lineamientos respecto a las modificaciones no sustanciales:

En línea con lo indicado en el presente documento, las demás modificaciones contractuales que no involucren una modificación sustancial en los términos del artículo 102 de la Ley 1955 de 2019 modificatorio del artículo 17 de la Ley 1 de 1991, se tramitarán conforme los procedimientos establecidos en el Manual de Contratación de la Entidad, para la modificación de los contratos de concesión. Esto incluye entre otros aspectos: Evaluaciones Internas y de Interventoría, si la hay; así como la presentación a Comité de Contratación.

[Handwritten signature]

"Por la cual se autoriza a la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR la ejecución de inversiones adicionales a las previstas en el plan de inversiones del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008"

No obstante, y atendiendo lo dispuesto en la misma norma frente a que se garantice que no se infiera perjuicio grave e injustificado a terceros y que no se desvirtúen los propósitos de competencia en los cuales están inspirados los procedimientos descritos en la Ley 1 de 1991:

- La ANI publicará en la página web de la entidad la existencia de la solicitud de modificación y el objeto de la misma, para que aquellos terceros que consideren que puedan resultar afectados con la modificación pretendida puedan intervenir en el trámite.
- Se solicitará concepto sobre la modificación pretendida a las autoridades que a juicio de la entidad concedente, puedan tener injerencia en la modificación solicitada. En todo caso, se deberá solicitar pronunciamiento a la Alcaldía del Distrito correspondiente, el cual, conforme a lo establecido en el artículo 80 de la Ley 1617 de 2013, será obligatorio y vinculante en este trámite de modificación.

Si de la verificación que haga la entidad de la solicitud presentada por el concesionario se evidencia que se trata de una modificación sustancial, esto es, que implica una modificación al plazo de la concesión o la ubicación, linderos y/o extensión de la zona de uso público entregada en concesión, se devolverá la solicitud y la misma se deberá tramitar de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 2.2.3.3.3.5 del Decreto 1079 de 2015 y el numeral tercero del presente documento.

Una vez adelantado el procedimiento establecido en el manual de contratación, y de ser aprobada la misma, se elaborará el respectivo otrosí al Contrato de Concesión Portuaria. De negarse la solicitud se deberá informar al Concesionario sobre la decisión definitiva.

1. CONCEPTOS EMITIDOS

4.1. CONCEPTO DIMAR

El 17 de mayo de 2022 a través de la comunicación con radicado No. 2022-409-054861-2, se recibió el concepto de la Dirección General Marítima respecto a la solicitud de autorización para la ampliación del muelle marginal en 33 metros al sur con su correspondiente dragado, realizada por la Sociedad Portuaria Terminal de Contenedores de Cartagena S.A., en los siguientes términos:

"(...)

Con referencia a su oficio con radicado ANI N°2022-303-010802-1 en el cual informa que la Sociedad Portuaria Terminal de Contenedores de Cartagena CONTECAR S.A. mediante radicados ANI No. 2022-409-022030-2 de 25 de febrero de 2022 y alcance No. 2022-409-042499-2 de 18 de abril de 2022, por las cuales el concesionario solicita autorización para la ampliación del muelle marginal en 33 metros al sur, con su correspondiente dragado como parte de las obras complementarias que desarrollara para mejorar las condiciones de seguridad del muelle de acuerdo con las autorizaciones dadas en el contrato de concesión, una vez evaluada la información aportada la Dirección General Marítima emite concepto favorable de la solicitud presentada y se emiten las siguientes recomendaciones:

1) Que las obras propuestas sean realizadas de acuerdo con la información técnica aportada por la empresa CONTECAR en el oficio de referencia 0000661 enviado a la Agencia Nacional de Infraestructura, y en especial lo descrito en el ítem 3.3 "Descripción técnica del proyecto", en el cual se describe el cómo, se realizaran las obras de prolongación.

2) Al realizar la ampliación en 33 metros de la línea de atraque en el costado sur, se considera que las condiciones de amarre se modifican de manera positiva para la posición que ocupa el buque, al cambiar una boya de amarre por bitas, por lo que también cambia la descripción de amarre, los procedimientos de amarre, haciendo necesario ajustar el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación, no solo en este

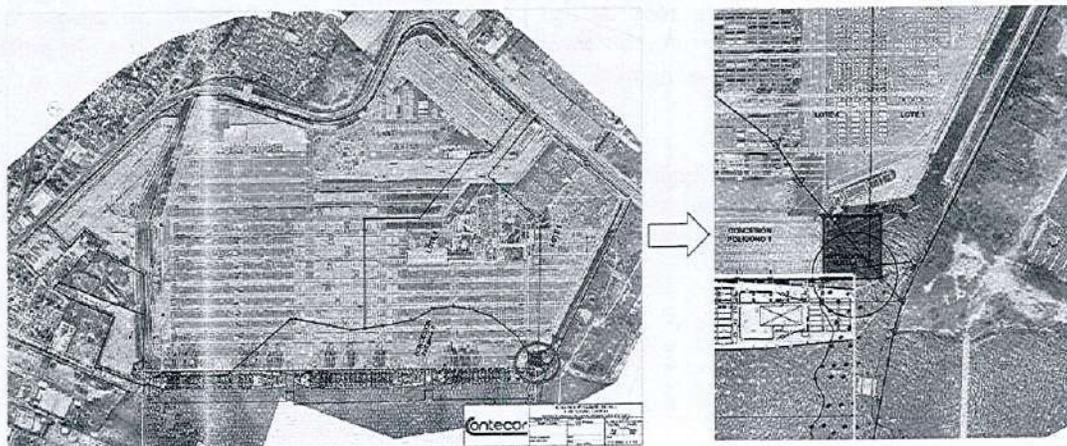
"Por la cual se autoriza a la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR la ejecución de inversiones adicionales a las previstas en el plan de inversiones del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008"

aspecto sino también en la descripción de la instalación portuaria en cuanto a la longitud incrementada en 33 metros de la línea de atraque.

3) Al realizar la actualización del RCTO antes relacionado, se deben incluir las especificaciones de los esquemas de amarre de las diferentes esloras presentadas en el documento técnico aportado.

4) Dentro del área en donde se van a realizar las obras se puede apreciar, que existe una canal de aguas de escorrentía o pluvial donde se recomienda prever que no se vea afectado en su curso de descarga al mar, o en su defecto que esta descarga pueda afectar por erosión los pilotes que sostendrán la plataforma.

Canal Pluvial de desagüe.

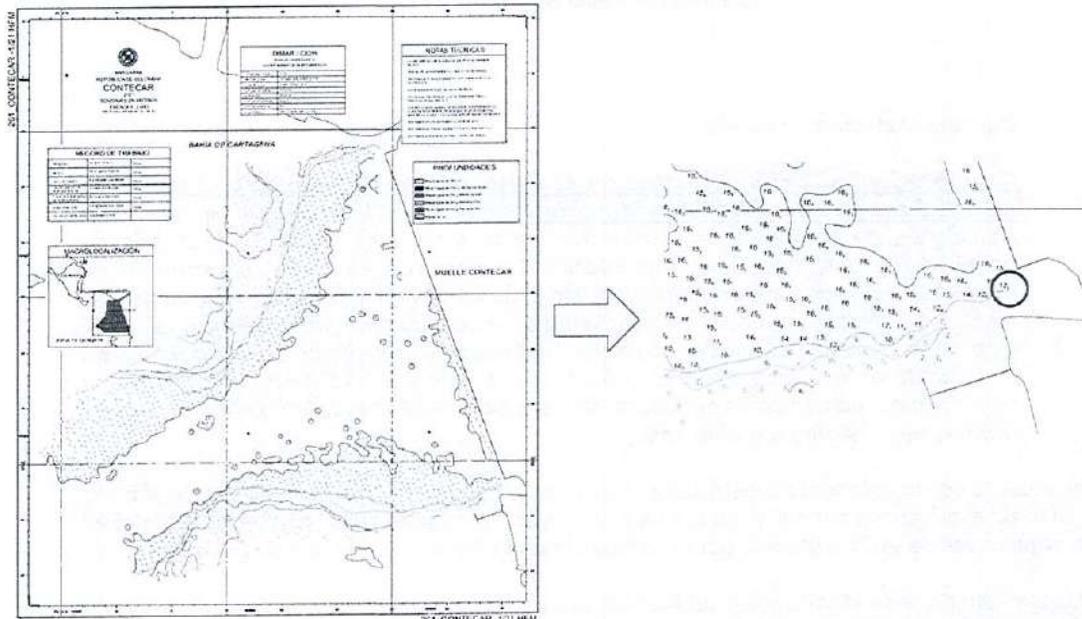


5) Se verificó que el área de maniobra utilizada por la instalación portuaria, no se ve afectada por las obras de ampliación del muelle, por lo que el terminal la puede seguir utilizando mientras adelanta la ampliación solicitada.

6) En la figura 4 del documento técnico, se presenta la distribución de tres buques de diferentes esloras en donde si bien es cierto se planearon las distancias equidistantes de 20 mts en los buques, en el documento técnico presentado esta distancia entre buques debe ser ajustada, de acuerdo a las recomendaciones para el amarre de ROM 2.0.11 recomendaciones de atraque y amarre, y a las buenas prácticas internacionales en las cuales indican que para buques de más de 300 mts de eslora la distancia debe ser de 30 mts, las distancias entre buques con esloras entre 201 mts y 300 debe ser de 25 metros.

[Handwritten signature]

"Por la cual se autoriza a la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR la ejecución de inversiones adicionales a las previstas en el plan de inversiones del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008"



7) Si bien es cierto que se manifiesta la realización del dragado en el área a ampliar, este debe llevarse hasta la profundidad uniforme del área de atraque y las condiciones del buque tipo, ya que de acuerdo con el plano de información batimétrica está en 12 mts de profundidad. Este aspecto y la información debe ser incluida en la modificación del RCTO

(...)"

En este sentido se manifestó la viabilidad de la ejecución de las actividades de expansión del muelle en 33 metros lineales con el dragado correspondiente siempre que se atiendan las recomendaciones de la autoridad marítima.

4.2. CONCEPTO DE LA AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES ANLA

Por parte de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA, se emitió la comunicación con radicado No. 2022103597-2-000 del 25 de mayo de 2022 por medio del cual se concluye lo siguiente:

La Resolución 1363 del 7 de noviembre de 2014 preceptúa textualmente lo siguiente:

"2.4.3 Obras licenciadas en ejecución

De acuerdo con la Resolución 478 del 27 de septiembre de 2007, el PMA contempla la ejecución de las siguientes actividades:

Juan

"Por la cual se autoriza a la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR la ejecución de inversiones adicionales a las previstas en el plan de inversiones del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008"

(...)

Construcción línea de muelle

Construcción de 267m de extensión al norte y 33 m de extensión al sur, para contemplar una línea de 1000 m aproximadamente. En la ampliación se realizarán actividades de demoliciones y remoción de material para retirar el enrocado de protección del alud al costado, construcción de pilotes costado norte, construcción de pilotes re-excavados en concreto reforzado y fundidos in-situ de 0.65 m de diámetro y 32.5 m de longitud promedio, revestimiento en enrocado para protección del talud del dique bajo la placa del muelle, construcción de la placa muelle en concreto reforzado consistente en una losa plana de 45 cm de espesor y 33.75 m de ancho apoyada sobre pilotes, construcción de la losa de transición entre el muelle y patios de 38 cm" (Subrayado y negrita fuera de texto)

De acuerdo con lo anterior la construcción de la línea de muelle de 267 m de extensión al norte y 33 m de extensión al sur corresponden a actividades aprobadas en la Resolución 478 del 27 de septiembre de 2007 expedida por el Establecimiento Público Ambiental de Cartagena.

Cabe resaltar que la Modificación de licencia ambiental que se otorgó mediante Resolución 1363 del 7 de noviembre de 2014, ampara únicamente las obras o actividades autorizadas en dicho acto administrativo, por lo tanto, las demás medidas, actividades y/o obligaciones, definidas en las diferentes resoluciones o actos administrativos establecidos a CONTECAR S.A. permanecen vigentes.

En los anteriores términos damos respuesta a su petición quedando atentos a brindar cualquier otra información que se requiera.

En este sentido se manifestó la viabilidad de ejecutar las inversiones por parte de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA.

4.3. CONCEPTO ALCALDIA DISTRITAL DE CARTAGENA

Por medio de la comunicación con radicado No. 2022-303-010803-1 del 21 de abril de 2022 se solicitó concepto a la Alcaldía Distrital de Cartagena de Indias respecto a la solicitud de autorización para la ampliación del muelle marginal en 33 metros al sur con su correspondiente dragado, en virtud del contrato de concesión portuaria No. 003 de 2008, la cual se presentó el 28 de febrero de 2022 mediante radicado No. 2022-409-022695-2.

En el marco de la solicitud en comento no se presentó respuesta por parte de la alcaldía Distrital de Cartagena.

4.4. CONCEPTO SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE

Por medio de la comunicación con radicado No. 2022-303-010801-1 del 21 de abril de 2022 se solicitó concepto a la Superintendencia de Transporte respecto a la solicitud de autorización para la ampliación del muelle marginal en 33 metros al sur con su correspondiente dragado, en virtud contrato de concesión portuaria No. 003 de 2008, la cual se presentó el 28 de febrero de 2022 mediante radicado No. 2022-409-022695-2.

En el marco de la solicitud en comento no se presentó respuesta por parte de la Superintendencia de Transporte.

"Por la cual se autoriza a la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR la ejecución de inversiones adicionales a las previstas en el plan de inversiones del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008"

2. ANALISIS TÉCNICO

Una vez analizados los aspectos técnicos de la solicitud de autorización para la ampliación del muelle marginal en 33 metros al sur con su correspondiente dragado realizada por la Sociedad Portuaria Terminal de Contenedores de Cartagena S.A. allegado a esta entidad el 28 de febrero de 2022 mediante radicado No. 2022-409-022695-2, de acuerdo con lo establecido en la cláusula decimoquinta del Contrato de Concesión No. 003 de 2008, se tuvo en consideración lo siguiente:

5.1. solicitud de autorización para la ampliación del muelle marginal en 33 metros al sur con su correspondiente dragado

- La solicitud no implica una modificación sustancial al contrato de concesión portuaria de acuerdo con lo establecido en el artículo 102 de la Ley 1955 de 2019, esto como quiera que no se está solicitando la modificación del plazo o de las áreas otorgadas en concesión lo cual se verificó al graficar las coordenadas de localización de la obra propuesta, en este sentido se solicitó la autorización para la ampliación del muelle marginal del terminal concesionado en 33 metros al sur con su correspondiente dragado cuyo valor estimado es de USD\$4,2 millones que serán asumidos por el concesionario a su cuenta y riesgo, esto en virtud de la cláusula décimo quinta del contrato de concesión portuaria No. 003 de 2008 suscrito con la sociedad portuaria Terminal de Contenedores de Cartagena-CONTECAR S.A., en la cual se establece lo referente a "obras adicionales".
- La solicitud remitida se clasifica como una solicitud de modificación no sustancial del contrato de concesión portuaria dado que la ampliación del muelle marginal en 33 metros al sur con su correspondiente dragado implican una modificación de la infraestructura del terminal portuario, si bien esta intervención se desarrolla por motivos de seguridad, se deben surtir los trámites correspondientes a la modificación no sustancial del contrato de concesión establecidos en Metodología Para Modificación de Concesiones Portuarias de la Agencia Nacional de Infraestructura GCSP-I-004 del 19 de febrero de 2021.

En este sentido se procedió a publicar en la página web de la Agencia Nacional de infraestructura la existencia de la solicitud de modificación y el objeto de la misma, para que aquellos terceros que considerasen que pudieran resultar afectados con la modificación pretendida pudieran intervenir en el trámite. Dicha publicación se encontró publicada desde el 21 de abril hasta el 20 de mayo de 2022 sin recibir ningún tipo de comentario por parte de ningún tercero interesado.

5.2. Procedencia de la petición de la Sociedad Portuaria Terminal de Contenedores de Cartagena S.A.

Una vez evaluada la solicitud presentada por el concesionario, es posible acoger la solicitud de modificación al considerar que la inversión solicitada no implica un cambio en la modalidad de operación y el tipo de carga, esto por cuanto se siguen atendiendo motonaves que transportan el mismo tipo de carga y el mismo muelle marginal se mantiene la zona de uso público y la modalidad de servicio público, con lo que se preservan las condiciones operativas del contrato de concesión.

La anterior apreciación se ve enmarcada en el artículo 102 de la Ley 1955 de 2019 por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo, en virtud a que el concesionario no solicitó la modificación a las condiciones del contrato, esto como quiera que la solicitud no trata sobre las áreas entregadas en concesión, ni sobre el plazo contractual, en consecuencia resulta procedente la expedición del acto administrativo a través del cual se autorice la ampliación del muelle marginal en 33 metros al sur con su correspondiente dragado, esto teniendo en cuenta que el valor de la inversión deberá ser asumido a cuenta y riesgo del concesionario y esta será revertida a la nación al terminar el contrato de concesión portuaria. En tal sentido se contemplan las siguientes consideraciones realizadas al contrato de concesión portuaria:

"Por la cual se autoriza a la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR la ejecución de inversiones adicionales a las previstas en el plan de inversiones del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008"

- A la fecha se ha constatado que el concesionario ya ejecutó físicamente el 100% del Plan de Inversiones aprobado y/o pactado en el Contrato de concesión portuaria de acuerdo con lo establecido en la cláusula séptima del mismo en lo que refiere a los ítem de muelles, relleno para muelles y dragado, esto de acuerdo con el informe de interventoría No. 109 presentado con el radicado No. 2022-409-057165-2 del 23 mayo de 2022.
- De acuerdo con lo expuesto anteriormente, la condición del contrato referente a las inversiones en muelles, dragado para muelles y dragados ya está cumplida por parte del concesionario, esto de acuerdo con el informe de interventoría No. 109 presentado con el radicado No. 2022-409-057165-2 del 23 mayo de 2022, en consecuencia, las eventuales inversiones que se realicen para estos ítems deben considerarse como adicionales.

De igual forma se identifica que el contrato de concesión portuaria No. 003 de 2008, establece las siguientes cláusulas que regulan los casos específicos en los cuales se deberá modificar el contrato, a saber:

- *Parágrafo cuarto de la cláusula quinta: "Los cambios a las modalidades de operación, clase de carga y tipo de servicio en las cuales se otorgó la concesión, deben ser autorizadas previamente y por escrito por parte del INCO a través del Subgerente de Gestión Contractual o quien haga sus veces, siempre y cuando se cumpla con el procedimiento legal vigente, que autorice las modificaciones iniciales del contrato..."*
- *Parágrafo cuarto literal iii clausula 7: "inversiones adicionales: en el evento en que habiéndose ejecutado el monto total del Plan de Inversiones llegarán a requerirse inversiones adicionales, ellas deberán ser previamente autorizadas por el INCO o quien haga sus veces."*
- *Clausula Décimo Quinta: "Obras Adicionales: En el evento que EL CONCESIONARIO requiera efectuar obras e inversiones en la zona de uso público no previstas en el contrato y su respectivo plan de inversiones, y/o adquirir o instalar equipos destinados a la operación del muelle, deberá contar con la respectiva autorización previa y escrita por parte del INCO, a través del Sub gerente de Gestión Contractual o quien haga sus veces.- PARAGRAFO PRIMERO: Las obras e inversiones adicionales deben ser siempre aprobadas a través de acto administrativo debidamente motivado- PARAGRAFO SEGUNDO: Las obras e inversiones adicionales que se autoricen y ejecuten dentro de las zonas entregadas en concesión, deberán revertir gratuitamente a la Nación, en los términos descritos en la cláusula decima cuarta del presente contrato, y en todo caso dando estricto cumplimiento a la normatividad que para el efecto se encuentre vigente. PARAGRAFO TERCERO: Las obras e inversiones adicionales serán asumidas por EL CONCESIONARIO a su cuenta y riesgo, partiendo del principio que la inversión realizada será recuperada durante el término de la concesión, por tal motivo no dará derecho a indemnización o reconocimiento alguno a favor del CONCESIONARIO, debiendo este ajustar las garantías de que trata la cláusula decima primera de este contrato."*

De igual forma es procedente señalar que se encuentra vigente un procedimiento legal especial y reglado para la modificación de los contratos de concesión portuaria establecido en el instructivo GCSP-I-004 del Sistema Integrado de Gestión de la Agencia Nacional de infraestructura, según el cual, si la modificación en la ampliación de la infraestructura no implica una modificación de plazo ni área otorgada en concesión, se procede con lo establecido en la modificación no sustancial.

Luego, se tiene en cuenta que las inversiones adicionales de acuerdo con la cláusula decimoquinta del contrato de concesión son un evento que se puede presentar en la ejecución del contrato en desarrollo del proyecto portuario, y en tal sentido no implica u obliga una modificación que desnaturalice las condiciones iniciales en las cuales se pactó el contrato. Esto en la medida que las inversiones adicionales corresponden a inversiones que se requieren para la eficiente y segura operación del terminal portuario y por ende de la prestación del servicio público.

Al realizar una revisión de la cláusula decimoquinta del contrato de concesión portuaria No. 003 de 2008, se encuentra que las inversiones adicionales deben cumplir con ciertos requisitos para ser catalogadas como tal y ser aprobadas por acto administrativo de autorización, tales como:

"Por la cual se autoriza a la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR la ejecución de inversiones adicionales a las previstas en el plan de inversiones del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008"

- Debe tratarse de obras e inversiones no previstas dentro del Plan de Inversiones aprobado en el Contrato
- Deben ser obras e inversiones que puedan revertir a favor de la Nación al término de la concesión portuaria
- Deben ejecutarse a cuenta y riesgo del concesionario, es decir, que pese a la naturaleza misma del contrato de concesión portuaria en el que el 100% de los riesgos los asume el concesionario, se incluye nueva y especialmente, esta previsión para que quede expresamente estipulado que el concesionario, al asumir por su cuenta y riesgo el valor de la inversión adicional, entiende que el concesionario debe recuperar la inversión en el plazo inicial del contrato, de igual forma el concesionario debe presentar solicitud de autorización previa a la ejecución de la inversión, en tal sentido la entidad concedente la aprobará o la rechazará mediante acto administrativo.

5.3. Verificación de elementos de la modalidad de operación y el tipo de carga.

Una vez analizadas las características de la solicitud de ampliación de 33 metros lineales del muelle marginal con el dragado correspondiente se evidencia que esta no implica un cambio en la modalidad de operación y el tipo de carga, se mantiene la zona de uso público y la modalidad de servicio público².

Así mismo, se encuentra en el marco de lo establecido en el artículo 102 de la Ley 1955 de 2019 que dispone en lo pertinente que solo se entiende por modificación sustancial a la concesión portuaria lo siguiente: "(...) el plazo, la modificación en la ubicación, linderos y/o extensión de la zona de uso público otorgada en concesión".

No obstante lo anterior, para el caso en estudio el incremento o disminución en la capacidad del terminal por efecto de la ampliación de la línea de atraque en 33 metros lineales, e, en tal sentido, desde la perspectiva técnica operativa la solicitud emitida por la Sociedad Portuaria Terminal de Contenedores de Cartagena S.A., se considera procedente a la luz del artículo 102 de la Ley 1955 de 2019, por lo cual resulta viable autorizar la ampliación de 33 metros lineales del muelle marginal concesionado con su dragado correspondiente realizada por la Sociedad Portuaria Terminal de Contenedores de Cartagena S.A. mediante Comunicación No. 2022-409-022695-2 del 28 de febrero de 2022.

1. CONCLUSIÓN

Desde perspectiva técnica, ésta Gerencia considera viable proceder con la aprobación de la solicitud de la ampliación de 33 metros lineales del muelle marginal concesionado con su dragado correspondiente por un valor de USD 4.200.000, realizada por la Sociedad Portuaria Terminal de Contenedores de Cartagena S.A. toda vez que se encuentra acorde a lo establecido en el contrato de concesión portuaria No. 003 de 2008. En este sentido recomienda autorizar la esta intervención como una inversión a cuenta y riesgo del concesionario la cual no da lugar a un mayor plazo del contrato de concesión portuaria.

7. Concepto ambiental

Por medio de los memorandos con número de radicado 20226050049853 del 28 de marzo de 2022 y No. 20226050073663 del 6 de junio de 2022, la Gerencia Ambiental de la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno emitió concepto ambiental en relación con la comunicación de la sociedad portuaria Terminal de Contenedores de Cartagena S.A. – CONTECAR, radicada en la ANI el 28 de febrero de 2022 con el No. 2022-409-022695, con asunto "autorización para la ampliación del muelle marginal en 33 metros al sur con su correspondiente dragado", en los siguientes términos:

1. CONCLUSIONES

² Contrato de concesión No.003 del 31.12-08 Cláusula quinta. Descripción del proyecto

"Por la cual se autoriza a la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR la ejecución de inversiones adicionales a las previstas en el plan de inversiones del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008"

Teniendo en cuenta lo enunciado anteriormente, el GIT Ambiental realiza las siguientes conclusiones:

- i. DENTRO DE LA ZONA CONCESIONADA. El área solicitada por CONTECAR (ampliación de los 33 metros al sur del muelle) se encuentra dentro del área concesionada mediante contrato No. 003 de 2008, especificado en la cláusula segunda, dentro de los polígonos correspondientes al orden de terreno adyacente y el polígono 1 de zonas de playa y bajamar.
- ii. DENTRO DE LA ZONA LICENCIADA POR LA AUTORIDAD AMBIENTAL. El área solicitada por CONTECAR (ampliación de los 33 metros al sur del muelle) se encuentra dentro del área autorizada por la autoridad ambiental mediante Resolución 1363 de 2014, Artículo Primero, numeral 1.1 Localización.
- iii. ACTIVIDADES DE CONSTRUCCIÓN DE LÍNEA DE MUELLE (33 METROS DE EXTENSIÓN AL SUR) SE ENCUENTRAN INCLUIDAS EN EL PLAN DE MANEJO AMBIENTAL. Es importante que las actividades mencionadas por CONTECAR mediante su solicitud con radicado ANI No. 20224090220302 del 25 de febrero del 2022, estén actualmente autorizadas en el instrumento de manejo y control ambiental vigente, toda vez que, de necesitar una actividad no contemplada previamente podría requerirse un cambio menor o de ajuste normal dentro del giro ordinario establecido mediante el Decreto 1076 de 2015 Capítulo 6. Listado de cambios menores o ajustes normales en proyectos del sector de infraestructura de transporte. Sección 1. Artículo 2.2.2.6.1.1:

(...) "Se entiende por cambios menores, las modificaciones menores o de ajustes normales dentro del giro ordinario de la actividad licenciada, que no impliquen nuevos impactos ambientales". (...)

Con base en lo anterior y teniendo como fundamento el pronunciamiento de la Autoridad Ambiental con radicado No. 2022103597-2-000 del 25 de mayo de 2022 (Documento Anexo), en donde se aclaró y reconoció por parte de la ANLA la aprobación de la construcción de la línea de muelle con sus 33 metros de extensión al sur mediante la Resolución 478 del 27 de septiembre de 2007 expedida por el EPA y su amparo en cuanto al desarrollo de obras y/o actividades autorizadas mediante la Resolución 1363 del 7 de noviembre de 2014 expedida por ANLA, se entiende que esta actividad se encuentra aprobada por la autoridad ambiental competente y a su vez las actividades conexas a esta son objeto de seguimiento y control mediante la presentación de los respectivos informes de cumplimiento ambiental.

- iv. PERMISOS. En caso de identificarse la necesidad de trámite de nuevos permisos ambientales o modificación de los existentes para el desarrollo de las actividades objeto de la presente solicitud de ampliación, se deberán adelantar las actuaciones respectivas ante las autoridades ambientales competentes con el tiempo suficiente para su obtención previo al inicio de cualquier intervención, esto con el fin de iniciar las actividades en los plazos proyectados y manifestados en el oficio de solicitud mediante el cuadro No.1 Cronograma general de obras del Numeral 4. Cronograma.

Lo anterior teniendo en cuenta que la tramitación de permisos ambientales y/o las modificaciones de los instrumentos de manejo ambiental no pueden ser un motivo de eximente de responsabilidad para cumplir con lo contractualmente pactado.

- v. ACTIVIDAD DE DRAGADO Y ZONA DE BOTADERO. Al contemplar el desarrollo de la actividad de ampliación de línea de muelle (33 metros de extensión al sur) con su respectivo dragado, se debe presentar y ejecutar el plan de dragado para la actividad, de igual forma, se debe tener en cuenta el lugar de disposición autorizado por la ANLA como botadero para los sedimentos resultantes de los dragados de mantenimiento y profundización que ejecute CONTECAR en sus instalaciones, dadas las coordenadas vigentes y demarcadas según la autoridad ambiental, de igual manera, verificar la vigencia y cumplimiento de esta normatividad (Actividades ya aprobadas en el Plan de Manejo del puerto y que cuentan con una herramienta de seguimiento y control ambiental por parte de la autoridad ambiental).

"Por la cual se autoriza a la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR la ejecución de inversiones adicionales a las previstas en el plan de inversiones del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008"

Teniendo en cuenta lo anterior y si bien se adelantó parte del análisis ambiental por medio de proyección de áreas, solicitamos se incluyan los siguientes requerimientos al puerto:

- i. Se solicita que para el desarrollo de la actividad se proyecte el debido plan de dragado de manera que se incluya la zona de ampliación respectiva para el atraque de las embarcaciones en sus 33 metros al sur del muelle, y, que este documento sea presentado a esta Agencia para su conocimiento, tal y como se ha venido desarrollando.
- ii. Se solicita que el desarrollo de la actividad constructiva de los 33 metros de extensión de línea de muelle sea reportado en el debido Informe de Cumplimiento Ambiental – ICA, como parte del seguimiento ambiental ante ANLA.
- iii. Se solicita que el desarrollo de la actividad constructiva de los 33 metros de extensión de línea de muelle sea reportado en los informes ambientales que se presentan a esta Agencia, con el objeto de efectuar el debido seguimiento a la actividad.
- iv. Se solicita que sean allegados de manera formal a esta entidad el Plan de Manejo Ambiental vigente y los actos administrativos contemplados como parte del seguimiento generado por la autoridad ambiental al puerto, con el objeto de complementar las bases de datos de esta Agencia y continuar con el debido seguimiento a las cláusulas contractuales enmarcadas bajo el contrato de concesión No. 003 de 2008. Lo anterior debido a que se tiene reporte formal hasta la Resolución 1363 de 2014.

8. Concepto jurídico

Que mediante memorando No. 2022-704-0076793 del 15 de junio de 2022 la Gerencia de Asesoría Gestión Contractual 2 de la Vicepresidencia Jurídica emitió concepto jurídico en relación con la comunicación de la sociedad portuaria Terminal de Contenedores de Cartagena S.A. – CONTECAR, radicada en la ANI el 28 de febrero de 2022 con el No. 2022-409-022695, con asunto "autorización para la ampliación del muelle marginal en 33 metros al sur con su correspondiente dragado", en los siguientes términos:

"(...)

a. Objeto de la contratación estatal y sus principios asociados

La contratación que realiza el Estado para la adquisición de bienes y servicios supone la satisfacción del interés general, como lo ha expresado la Corte Constitucional en sentencia C-713 de 2009 en la que señaló:

"El fin de la contratación pública en el Estado Social de Derecho está directamente asociado al cumplimiento del interés general, puesto que el contrato público es uno de aquellos instrumentos jurídicos de los que se vale el Estado para cumplir sus finalidades, hacer efectivos los deberes públicos y prestar los servicios a su cargo, con la colaboración de los particulares a quienes corresponde ejecutar, a nombre de la administración, las tareas acordadas. De hecho, la contratación del Estado es una de las formas de actuación pública de mayor utilización, pues muchos sostienen que el contrato estatal surge con la propia consolidación del Estado moderno, pues cuando éste asume la responsabilidad de prestar los servicios y adelantar funciones para la defensa de los derechos de los administrados y, por ese hecho, aumenta la complejidad de las tareas a su cargo, necesita del apoyo, la intervención y la experiencia que aportan los particulares (...)

Dada la evolución en materia de contratación pública y de las condiciones bajo las cuales los particulares contratan con el Estado, ya no se está ante reglas que buscan morigerar el poder exorbitante del Estado, sino ante reglas que pretenden satisfacer los principios que orientan la función administrativa, previstos en el artículo 209 de la Carta (igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad), y que imponen a las entidades estatales asegurar el cumplimiento de tales principios en los contratos que celebran"

A su vez, el Consejo de Estado también se ha pronunciado respecto de los principios, fines y valores constitucionales inmersos en la contratación estatal, señalando en pronunciamiento del 3 de diciembre de 2007³, al decidir la nulidad del Decreto 2170 de 2002, que:

³ Sentencia 31447 de 2007 Consejo de Estado CONSEJO DE ESTADO SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO SECCION TERCERA Consejera Ponente: RUTH STELLA CORREA PALACIO Bogotá, D.C., tres (3) de diciembre de dos mil siete (2007)

"Por la cual se autoriza a la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR la ejecución de inversiones adicionales a las previstas en el plan de inversiones del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008"

"Para el cumplimiento de los fines del Estado y la satisfacción de los intereses y necesidades colectivas, se requiere el aprovisionamiento de bienes y servicios por parte de los órganos públicos, lo cual se obtiene bien con la colaboración de los particulares ora de las propias entidades que integran la administración pública, mediante la contratación de los mismos, de manera que "...el objeto de los contratos no es otro que la adquisición de bienes y servicios tendientes a lograr los fines del Estado en forma legal, armónica y eficaz..."

La misma jurisprudencia hace una reseña de los principios constitucionales contemplados en la Ley 80 y que irradian todo el marco de la actuación estatal para la adquisición de bienes y servicios, señalando:

"Uno de los propósitos de la Ley 80 de 1993, precisamente, fue adaptar la normatividad en materia contractual a los mandatos y principios de la Constitución Política de 1991, entre otros, los de legalidad (arts. 6, 121 y 122 C.P.), igualdad (art. 13 C.P.); debido proceso (art. 29), buena fe (art. 83 C.P.); responsabilidad (art. 90 C.P.), prevalencia del derecho sustancial (art. 228 C.P.), interés público (art. 2 C.P. y concordantes), imparcialidad, eficacia, moralidad, celeridad y publicidad (art. 209 C.P.)."

Derivado de lo anterior, la Administración cuando celebra un contrato estatal debe adoptar las medidas que considere convenientes, en el marco de la Ley, con el fin de que se cumpla la finalidad que se pretendió satisfacer al suscribir los pactos negociales, en ese sentido puede, incluso, hacer uso de las facultades que el Estatuto Contractual le confiere, tales como celebrar acuerdos con el contratista, hacer uso de las potestades excepcionales en los casos en que lo considere pertinente, adelantar procesos sancionatorios, entre otros, todo ello tendiente a satisfacer la necesidad que se previó al realizar la contratación.

b. Naturaleza del Contrato de Concesión

El Contrato de Concesión es un contrato estatal que además de las disposiciones contenidas en la Ley 80 de 1993 y sus decretos modificatorios y reglamentarios, se rige por varios principios del derecho privado, entre los cuales se encuentra el de la autonomía de la voluntad de las partes, según el cual, los extremos contratantes se encuentran en la facultad de modificar, prorrogar y suscribir otros, siempre y cuando, se respeten los fines de la contratación y se promueva la continua y eficiente prestación de los servicios públicos y la efectividad de los derechos e intereses de los administrados.

Los contratos de concesión son por esencia de largo plazo, característica que hace que las buenas prácticas de contratación permitan la flexibilidad y adaptabilidad a situaciones que requieran atender las necesidades cambiantes del entorno.

La Corte Constitucional en Sentencia C-300/12 con ponencia del Dr. Jorge Ignacio Pretelt Chaljub sobre las modificaciones Contractuales manifestó: **"...Las concesiones son por naturaleza contratos incompletos, debido a la incapacidad que existe de prever y redactar una consecuencia contractual para todas y cada uno de las posibles variables y contingencias que pueden surgir en el desarrollo del objeto, lo que impone un límite a las cláusulas contractuales efectivamente redactadas. Por ello adquiere especial relevancia la posibilidad de renegociar y modificar los contratos con el fin, entre otros, (i) de recuperar el equilibrio económico, en los eventos en los que se materializan obstáculos no previsibles, extraordinarios y no imputables al contratista, o (ii) de adecuar la prestación del servicio a las nuevas exigencias de calidad, por ejemplo, desde el punto de vista tecnológico. Además, debe tenerse en cuenta que los contratos de concesión tienen características de contratos relacionales. Estos contratos se caracterizan por ser a largo plazo y por ello la relación entre las partes se fundamenta en la confianza mutua que se desprende (i) de la interacción continuada entre ellas, y (ii) de que su interés por cumplir lo pactado no se fundamenta exclusivamente en la verificación de un tercero sino en el valor mismo de la relación. Esto hace que el gobierno de la transacción sea diferente, pues los procesos de ajuste a circunstancias imprevistas no se limitan a una simple renegociación de los términos contractuales sino que comprenden una redefinición de las estructuras administrativas de gobernación dispuestas para evitar conflictos en la relación a largo plazo. Sin embargo, como se señaló en apartes previos y se deriva de la naturaleza vinculante del contrato y del principio de planeación, la modificación debe ser excepcional y debe (a) justificarse en razones autorizadas por la ley y debidamente probadas y fundamentadas, y (b) no corresponder a objetos nuevos; lo contrario crearía incentivos para que las partes se aprovechen de la alta especificidad de las inversiones que la infraestructura demanda y de que la relación contractual ya se encuentra formada, para comportarse de manera oportunista, es decir, mediante conductas dirigidas a ignorar los principios de la contratación estatal –como la libre concurrencia y la selección objetiva– y, por esta vía, de la función administrativa constitucionalmente consagrados. Por ejemplo, los contratistas, basados en la expectativa de futuras modificaciones dirigidas al mantenimiento del equilibrio económico del contrato, pueden estructurar ofertas con precios artificialmente bajos solamente con el propósito de lograr la suscripción del acuerdo y una vez obtenida la posición de contraparte del Estado, presionar la renegociación del negocio para obtener nuevas ventajas..."** (Resaltado fuera de texto).

En este sentido, los Contratos de Concesión pueden ser modificados, i) bajo el entendido que son contratos de larga duración que por su naturaleza resultan incompletos, pero ii) de manera excepcional y

"Por la cual se autoriza a la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR la ejecución de inversiones adicionales a las previstas en el plan de inversiones del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008"

sustentándose en razones autorizadas por la ley sin que implique un nuevo objeto contractual, aspectos que se tratan con más detalle a continuación.

c. Modificación del Contrato de Concesión

Resulta necesario recordar que los contratos, sin excepción, tienen tres clases de elementos que los caracterizan; los elementos de su esencia, de su naturaleza y accidentales. Al respecto, el artículo 1501 del Código Civil señala:

"Se distinguen en cada contrato las cosas que son de su esencia, las que son de su naturaleza, y las puramente accidentales. Son de la esencia de un contrato aquellas cosas sin las cuales, o no produce efecto alguno, o degeneran en otro contrato diferente; son de la naturaleza de un contrato las que no siendo esenciales en él, se entienden pertenecerle, sin necesidad de una cláusula especial; y son accidentales a un contrato aquellas que ni esencial ni naturalmente le pertenecen, y que se le agregan por medio de cláusulas especiales." (Subrayado fuera de texto).

En referencia a los Contratos de Concesión, la cesión de participación accionaria del contratista, el plazo y el precio, se constituyen como elementos accidentales, reconociéndose el objeto como un elemento de su esencia tal como la Corte Constitucional² lo ha considerado. Así las cosas, cuando se plantea una modificación contractual, se debe identificar el elemento que resultará afectado para determinar su viabilidad.

En palabras de la Corte Constitucional, en Sentencia C-300 de 2012, se debe entender que si se modifica un elemento de la esencia del contrato de concesión como lo es el objeto, se estaría frente a un contrato adicional que requeriría de un nuevo contrato razón por la cual nos hallaríamos frente a un verdadero **contrato adicional**. Es decir, debe contratarse el nuevo objeto en un nuevo contrato producto de la realización de un nuevo proceso de selección y adjudicación. Por el contrario, cuando la modificación recae sobre elementos accesorios como la cesión de participación accionaria del contratista, el plazo, el valor, aplica el concepto de **adición del contrato**. En otras palabras, la diferencia entre adición y contrato adicional se determina a partir del elemento contractual que se pretende modificar. De esta forma se pronunció la Corte Constitucional:

"...la reforma del objeto del contrato, en tanto elemento de su esencia, debe tener lugar en un nuevo contrato; permitir lo contrario conllevaría autorizar su sustitución sin el cumplimiento de las formalidades propias del contrato estatal y en perjuicio de los principios que persiguen tales reglas. Esto no significa que el objeto no pueda ser complementado, siempre y cuando se trate de la adición de actividades necesarias para su adecuada realización. Es este sentido debe entenderse el citado concepto del 18 de julio de 2002 sobre el contrato de obra. Ciertamente, en el caso de ese contrato en particular, es posible la inclusión de mayores cantidades de obra sin que ello siempre signifique la transformación del objeto. Esto lleva a la Corte a recordar que el objeto de un contrato debe analizarse en cada caso, a la luz de la normativa que rige cada tipo de negocio y de las cláusulas pactadas y los demás documentos que hacen parte del contrato..." (Subrayado fuera de texto).

A partir de la lectura del anterior aparte debe diferenciarse la modificación y la complementación del objeto. El primer concepto hace referencia a una transformación tal que convierta al objeto inicialmente contratado en uno totalmente nuevo y la complementación se refiere al desarrollo de actividades necesarias para garantizar la continuidad del servicio público concesionado y la ejecución del objeto contratado que permitan la prestación del servicio en mejores niveles de calidad y satisfacción del interés colectivo.

Ahora bien, resulta entendible que la restricción legal y jurisprudencial en relación con el objeto contractual, como elemento de su esencia, se encamina a la imposibilidad de su modificación de tal forma que lo convierta en un negocio jurídico totalmente diferente, pero deja establecida la posibilidad de su adecuación a las condiciones que funcionalmente exija el proyecto y a la realidad encontrada al momento de su ejecución.

En definitiva, la modificación de los Contratos de Concesión procede cuando se cumplen las siguientes condiciones:

- a) Debe obedecer a una causa real y cierta autorizada en la Ley.
- b) No deben corresponder a objetos nuevos sino complementaciones al mismo.
- c) Debe dirigirse a la satisfacción de los fines estatales comprometidos en la respectiva contratación.

d. Para el caso concreto.

Teniendo en cuenta lo señalado en el artículo 17 de la Ley 1 de 1991, tal como fue modificado por el artículo 102 de la Ley 1955 de 2019, se considera aplicable dicha ley, así como lo establecido en el contrato de concesión portuaria No. 003 de 2008, a saber:

- La cláusula quinta del contrato de concesión portuaria No. 003 de 2008 establece en su párrafo primero

"Por la cual se autoriza a la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR la ejecución de inversiones adicionales a las previstas en el plan de inversiones del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008"

que el concesionario "se obliga a implementar un sistema de calidad integral en sus operaciones (...) y en especial a liderar y garantizar una eficiente operación portuaria y el mejor servicio a sus usuarios".

- La cláusula séptima del contrato de concesión portuaria No. 003 de 2008, establece en el numeral tercero del párrafo cuarto que "(...) En el evento que habiéndose ejecutado el monto total del plan de inversiones llegaren a requerirse inversiones adicionales ellas deberán ser previamente autorizadas por el INCO o por quien haga sus veces. (...)"

- La cláusula decimocuarta, consagra la reversión a la Nación de los bienes inmuebles por destinación (equipos e inversiones) afectos a la Concesión.

- En el párrafo tercero de la cláusula decimoquinta del contrato de concesión portuaria No. 003 de 2008 indica que "(...) Las obras e inversiones adicionales serán asumidas por EL CONCESIONARIO a su cuenta y riesgo, partiendo del principio que la inversión realizada será recuperada durante el término de la concesión, por tal motivo no dará derecho a indemnización o reconocimiento alguno a favor del CONCESIONARIO, debiendo este ajustar las garantías de que trata la cláusula decima primera de este contrato. (...)"

- La cláusula decimoséptima del contrato de concesión portuaria No. 003 de 2008 establece en el numeral 17.19 que "Será responsabilidad de EL CONCESIONARIO, manejar y administrar el puerto en una forma ordenada y responsable, para garantizar su eficiencia y máxima utilización".

- La cláusula décima séptima del contrato de concesión portuaria No. 003 de 2008 establece en su numeral 17.21 que "Será responsabilidad de EL CONCESIONARIO, invertir en su propio nombre y a su cargo en infraestructura portuaria y equipo que aumentan las operaciones y la eficiencia del puerto".

De acuerdo con la Metodología Para Modificación de Concesiones Portuarias de la Agencia Nacional de Infraestructura GCSP-I-004 del 19 de febrero de 2021, los siguientes son los lineamientos para las modificaciones no sustanciales:

"(...) En línea con lo indicado en el presente documento, las demás modificaciones contractuales que no involucren una modificación sustancial en los términos del artículo 102 de la Ley 1955 de 2019, modificadorio del artículo 17 de la Ley 1 de 1991, se tramitarán conforme los procedimientos establecidos en el Manual de Contratación de la Entidad, para la modificación de los contratos de concesión. Esto incluye entre otros aspectos: Evaluaciones Internas y de Interventoría, si la hay; así como la presentación a Comité de Contratación.

No obstante, y atendiendo lo dispuesto en la misma norma frente a que se garantice que no se infiera perjuicio grave e injustificado a terceros y que no se desvirtúen los propósitos de competencia en los cuales están inspirados los procedimientos descritos en la Ley 1 de 1991:

- La ANI publicará en la página web de la entidad la existencia de la solicitud de modificación y el objeto de la misma, para que aquellos terceros que consideren que puedan resultar afectados con la modificación pretendida puedan intervenir en el trámite.

- Se solicitará concepto sobre la modificación pretendida a las autoridades que, a juicio de la entidad concedente, puedan tener injerencia en la modificación solicitada. En todo caso, se deberá solicitar pronunciamiento a la Alcaldía del Distrito correspondiente, el cual, conforme a lo establecido en el artículo 80 de la Ley 1617 de 2013, será obligatorio y vinculante en este trámite de modificación.

Si de la verificación que haga la entidad de la solicitud presentada por el concesionario se evidencia que se trata de una modificación sustancial, esto es, que implica una modificación al plazo de la concesión o la ubicación, linderos y/o extensión de la zona de uso público entregada en concesión, se devolverá la solicitud y la misma se deberá tramitar de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 2.2.3.3.3.5 del Decreto 1079 de 2015 y el numeral tercero del presente documento. Una vez adelantado el procedimiento establecido en el manual de contratación, y de ser aprobada la misma, se elaborará el respectivo otrosí al Contrato de Concesión Portuaria. De negarse la solicitud se deberá informar al Concesionario sobre la decisión definitiva."

CONCLUSIONES

En consideración a lo expresado anteriormente, a la luz de lo establecido en el Artículo 17 de la Ley 1° de 1991, y sin perjuicio del cumplimiento por parte del concesionario de las actividades que desde el punto de vista, financiero, predial y ambiental se solicitaron en los respectivos conceptos respecto de la propuesta de modificación que ahora nos ocupa, se evidencia que la propuesta presentada por el Concesionario, resulta ajustada a lo dispuesto normativamente, es decir, corresponde a una casusa real y cierta autorizada por la Ley y, además permite la satisfacción de los fines del estado.

"Por la cual se autoriza a la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR la ejecución de inversiones adicionales a las previstas en el plan de inversiones del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008"

De conformidad con lo señalado por la Gerencia Técnica la característica de la solicitud de ampliación de 33 metros lineales del muelle marginal con el dragado correspondiente se evidencia que esta no implica un cambio en la modalidad de operación y el tipo de carga, se mantiene la zona de uso público y la modalidad de servicio público.

Así mismo, se encuentra en el marco de lo establecido en el artículo 102 de la Ley 1955 de 2019 que dispone en lo pertinente que solo se entiende por modificación sustancial a la concesión portuaria lo siguiente: "(...) el plazo, la modificación en la ubicación, linderos y/o extensión de la zona de uso público otorgada en concesión".

Por lo anterior es viable proceder con la aprobación de la solicitud de la ampliación de 33 metros lineales del muelle marginal concesionado con su dragado correspondiente por un valor de USD 4.200.000, realizada por la Sociedad Portuaria Terminal de Contenedores de Cartagena S.A. toda vez que se encuentra acorde a lo establecido en el contrato de concesión portuaria No. 003 de 2008. En este sentido se recomienda autorizar esta intervención como una inversión a cuenta y riesgo del concesionario que no constituye una modificación sustancial al Contrato de Concesión, en los términos del artículo 102 de la ley 1955 de 2019.

9. Concepto financiero

Mediante memorando No. 20223080068103 del 20 de mayo de 2022 la Gerencia financiera 1 de la Vicepresidencia de Gestión Contractual emitió concepto financiero en relación con la comunicación de la sociedad portuaria Terminal de Contenedores de Cartagena S.A. – CONTECAR, radicada en la ANI el 28 de febrero de 2022 con el No. 2022-409-022695, con asunto "autorización para la ampliación del muelle marginal en 33 metros al sur con su correspondiente dragado", en los siguientes términos:

"(...)

I. CONCEPTO FINANCIERO

Con relación a las nuevas obras propuestas por valor de USD\$4.2 millones, las cuales consisten en la ampliación del muelle marginal y de su dragado correspondiente, la Sociedad Portuaria Contecar indica que dichas obras serán a su cuenta y riesgo, por lo tanto, no se tendrán en cuenta para la imputación del plan de inversiones vigente.

Con respecto al plan de inversiones contractual, las inversiones ejecutadas por el concesionario, según los formatos de reporte de inversión con corte al 31 de diciembre de 2021, se lleva un valor acumulado de USD\$ 231.740.942, este es el balance:

CONCEPTO DE INVERSIÓN	Valor del Plan de Inversión Acumulado (1)	Valor a Cuenta y Riesgo Acumulado (2)	Inversión acumulada (3) = (1) + (2)
1.1. CONSTRUCCIONES	USD 67.482.019	USD 1.065.684	USD 68.547.703
Ítem 1 - Adecuación Muelle Existente	USD 3.447.590	USD 0	USD 3.447.590
Ítem 2 - Muelle para Barcos	USD 47.128.502	USD 1.065.684	USD 48.194.186
Ítem 4 - Relleno Área Extensión de Muelles	USD 3.310.234	USD 0	USD 3.310.234
Ítem 5 - Pavimentación de Patios	USD 10.111.733	USD 0	USD 10.111.733
Ítem 8 - Consultoría Técnica	USD 3.483.960	USD 0	USD 3.483.960
3. PROPIEDAD, PLANTA Y EQUIPOS	USD 69.344.471	USD 43.102.207	USD 112.446.678
Ítem 6 - Equipos (Grúas Pórtico)	USD 65.895.640	USD 9.594.547	USD 75.490.187
Ítem 6 - Equipos (4 Grúas Super Post Panamax STS y 4 Spreaders)	USD 0	USD 33.176.775	USD 33.176.775
Ítem 6 - Equipos (2 Spreaders - Repuestos)	USD 0	USD 330.885	USD 330.885
Ítem 7 - Scanner	USD 3.448.830	USD 0	USD 3.448.830
4. DRAGADOS	USD 50.746.561	USD 0	USD 50.746.561

Junio

"Por la cual se autoriza a la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR la ejecución de inversiones adicionales a las previstas en el plan de inversiones del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008"

CONCEPTO DE INVERSIÓN	Valor del Plan de Inversión Acumulado (1)	Valor a Cuenta y Riesgo Acumulado (2)	Inversión acumulada (3) = (1) + (2)
Ítem 3 - Dragado (Fase I- Fase II y Fase III)	USD 50.746.561	USD 0	USD 50.746.561
TOTAL	USD 187.573.051	USD 44.167.891	USD 231.740.942

Fuente: Construcción Propia GITF1-VGC

Es importante mencionar que la ANI se encuentra implementando las normas de contabilidad para el sector público en reconocimiento, medición, revelación y presentación de los hechos económicos para las Entidades del Gobierno, y se están desarrollando las políticas y procedimientos contables al respecto, por lo cual actualmente se está adelantando el proceso de imputación a las inversiones ejecutadas.

II. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Desde el punto de vista financiero, se encuentra viable la solicitud del concesionario, respecto a la ampliación del muelle por un valor de USD 4,2 millones, por razones de seguridad, previa verificación técnica de dicha necesidad, considerando, teniendo en cuenta y recomendando lo siguiente:

1. Se recomienda al área técnica realizar la validación pertinente de las áreas que va a ocupar la extensión del muelle, donde se verifique que efectivamente no se está modificando la ubicación, linderos y/o extensión zona de uso público otorgada en concesión, esto toda vez que se debe dar cumplimiento con lo establecido en la Ley 1955 de 2019:

"ARTÍCULO 17. CAMBIO EN LAS CONDICIONES DE LA CONCESIÓN. Para que una sociedad portuaria pueda cambiar las condiciones en las cuales se le aprobó una concesión portuaria, debe obtener permiso previo y escrito de la entidad concedente, que sólo lo otorgará si con ello no se infiere perjuicio grave e injustificado a terceros, y si el cambio no es de tal naturaleza que desvirtúe los propósitos de competencia en los que se inspiran los procedimientos descritos en los artículos 9, 10, 11 y 12, de esta Ley. En el caso que ocurran modificaciones sustanciales podrá variarse la metodología de la contraprestación que se paga a la Nación. Se entiende por modificación sustancial a la concesión portuaria, el plazo, como la modificación en la ubicación, linderos y/o extensión zona de uso público otorgada en concesión." (Subrayado fuera de texto).

2. Las inversiones no generan impacto en el valor del contrato ni implica plazo adicional al otorgado a esta Concesión Portuaria, siempre y cuando las obras para la ampliación del muelle marginal y su dragado correspondiente **no modifiquen áreas** (para lo cual se requiere concepto técnico) y al ser **asumidas a su cuenta y riesgo** por parte del concesionario.
3. Se deberá realizar el seguimiento pertinente a la ejecución y cumplimiento del nuevo cronograma de inversión. Para lo cual en todo caso, el concesionario deberá informar y reportar la ejecución de dichas inversiones en los formatos semestrales de inversión y demás informes que solicite el área técnica de la entidad.
4. Es importante que el concesionario tenga las autorizaciones ambientales correspondientes.

(...)"

10. Concepto Predial

Mediante memorando No. 20226040041223 del 3 de marzo de 2022 las Gerencias predial y jurídico predial de la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno emitieron concepto predial en relación con la comunicación de la sociedad portuaria Terminal de Contenedores de Cartagena S.A. – CONTECAR, radicada en la ANI el 28 de febrero de 2022 con el No. 2022-409-022695, con asunto "autorización para la ampliación del muelle marginal en 33 metros al sur con su correspondiente dragado", en los siguientes términos:

" En atención a la comunicación de asunto y una vez revisada la información anexa bajo el radicado ANI 20224090226952 del 28 de febrero del 2022, donde la Sociedad Portuaria, solicita a esta Agencia autorización para "la ampliación del muelle marginal en 33 metros al sur con su correspondiente dragado,

Juno

"Por la cual se autoriza a la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR la ejecución de inversiones adicionales a las previstas en el plan de inversiones del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008"

como parte de las obras complementarias que desarrollará CONTECAR para mejorar las condiciones de seguridad del muelle de conformidad con las autorizaciones establecidas en el contrato de concesión".

Es válido indicar que, revisada la información adjunta en lo inherente a las áreas entregadas en concesión, se evidencia que la ejecución de las obras de ampliación del muelle se realizará sobre estas sin requerimientos de áreas adicionales, en tal sentido estos GIT, no presentan observaciones, ni objeciones respecto de la autorización solicitada.

10. Concepto Social

Mediante memorando No. 20226030043653 del 11 de marzo de 2022 la Gerencia social de la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno emitió concepto predial en relación con la comunicación de la sociedad portuaria Terminal de Contenedores de Cartagena S.A. – CONTECAR, radicada en la ANI el 28 de febrero de 2022 con el No. 2022-409-022695, con asunto "autorización para la ampliación del muelle marginal en 33 metros al sur con su correspondiente dragado", en los siguientes términos:

Teniendo en cuenta la solicitud efectuada por la Gerencia Portuaria de la Vicepresidencia de Gestión Contractual, me permito emitir el concepto social relacionado con la solicitud de ampliación del muelle marginal en 33 metros, en el Terminal de Contenedores de Cartagena S.A. – CONTECAR.

Una vez revisada la solicitud y el contrato de concesión No. 003 de 2008, se considera que el Puerto debe hacer socialización a la comunidad sobre esta ampliación y los permisos ya obtenidos.

Igualmente, se debe preguntar preventivamente al ICANH, sobre el permiso necesario debido a que van a hacer dragado de profundización.

CONSIDERACIONES FINALES

Que de acuerdo con los antecedentes contractuales, el contenido de la solicitud presentada por el concesionario y lo expresado en los conceptos emitidos para tal efecto, se puede concluir lo siguiente:

- a. El Plan de Inversiones en obras civiles y equipos contenido en la cláusula séptima del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008 ya se encuentra ejecutado en su totalidad⁴, sin perjuicio del resultado del proceso de imputación que se está desarrollando, con el acompañamiento de la interventoría.
- b. Las inversiones que pretende realizar la **Sociedad Portuaria TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR**, consistentes en invertir a cuenta y riesgo del Terminal, el valor de **USD\$4.200.000**, que corresponden a **la ampliación de treinta y tres (33) metros del muelle marginal al sur con su correspondiente dragado**.
- c. Las inversiones requeridas por el concesionario no implican un cambio sustancial del Contrato en los términos el artículo 102 de la Ley 1955 de 2019, que modificó el artículo 17 de la ley 1 de 1991.
- d. Teniendo en cuenta que las obras e inversiones se realizarán en la zona de uso público otorgada en concesión, las mismas deberán revertir a la Nación en los términos indicados en el contrato en buen estado de operación y mantenimiento.
- e. Se entiende que el monto de las nuevas inversiones solicitadas por el concesionario será recuperado durante el término de la concesión y se realizarán **por su cuenta y riesgo**, razón por la cual no se hace necesario modificar el plazo de la concesión y su ejecución no dará derecho a reclamación alguna por parte del concesionario.
- f. Conforme con los antecedentes señalados previamente en el presente documento, lo que sustentado por el concesionario y validado por la interventoría y el área técnica de la entidad, es que existe una justificación operativa para invertir a cuenta y riesgo del Terminal, el valor de **USD\$4.200.000 millones**, que corresponden a **la ampliación de treinta y tres (33) metros del muelle marginal al sur con su correspondiente dragado**, esto en cumplimiento de las obligaciones contractuales del concesionario establecidas en la cláusula décimo séptima, especialmente la obligación 17.21 en la cual se establece que "Será responsabilidad de EL CONCESIONARIO, invertir en su propio nombre y a su cargo en infraestructura portuaria y equipo que aumentan las operaciones y la eficiencia del puerto".

⁴ En el presente caso se encuentra pendiente la ejecución de un valor pendiente por ejecutar del plan de inversión pactado, correspondiente al ítem "scanner". La ejecución del monto de inversión faltante depende de las especificaciones que define la Comisión Intersectorial para la implementación y seguimiento de los Sistemas de Inspección no Intrusiva y se dictan otras disposiciones a que se refiere el Decreto 2155 de 2014

YAM -

"Por la cual se autoriza a la **SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR** la ejecución de inversiones adicionales a las previstas en el plan de inversiones del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008"

g. La Agencia en su calidad de concedente y en ejercicio de su facultad de dirigir el contrato de concesión portuaria y vigilar su cumplimiento y correcta ejecución, cuenta de manera permanente con la facultad de hacer seguimiento a las condiciones operativas, económicas, técnicas y financieras de la concesión, a fin de verificar la correcta y eficiente prestación de los servicios portuarios a través del puerto concesionado y la equivalencia de las prestaciones recíprocas derivadas del contrato.

11. Que el día veintiuno (21) de julio de 2022, de conformidad con lo previsto en el Manual de Contratación de la entidad, se presentó la solicitud de autorización de ejecución de inversiones adicionales a consideración del Comité de Contratación de la Agencia, junto con los antecedentes relevantes y los conceptos emitidos por las áreas competentes al interior de la entidad, instancia que con base en la información que le fue puesta de presente, decidió autorizar al concesionario a invertir a cuenta y riesgo del Terminal, el valor de **USD\$4.200.000**, que corresponden a **la ampliación de treinta y tres (33) metros del muelle marginal al sur con su correspondiente dragado**, bajo el cumplimiento de los requisitos y condiciones establecidas en la parte resolutive del presente acto administrativo.

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE

ARTÍCULO PRIMERO. Autorizar a la Sociedad Portuaria TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR la ejecución de inversiones adicionales a las previstas en el Plan de Inversiones pactado en el Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008, invertir a cuenta y riesgo del Terminal, el valor de **CUATRO MILLONES DOSCIENTOS MIL DÓLARES (USD\$4.200.000)**, que corresponden a la ampliación de treinta y tres (33) metros del muelle marginal al sur con su correspondiente dragado.

Parágrafo Primero: Cronograma Las obras a ejecutar que se autorizan con el presente acto administrativo, se desarrollarán de acuerdo con el cronograma que deberá allegar el concesionario dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la firma del Otrosí que incorpore lo acordado en la presente resolución una vez sea ejecutoriada, dicho cronograma deberá estar avalado por la supervisión del contrato.

Parágrafo Segundo: De conformidad con lo solicitado por el concesionario, las obras a ejecutar no previstos en el plan de inversiones pactado que se autorizan con el presente acto administrativo se entienden incorporados al régimen contractual **a cuenta y riesgo** del Concesionario, por lo tanto se entiende que los costos serán recuperadas dentro del término de la concesión, por lo que no implican modificación del plazo contractualmente establecido, ni dan derecho a indemnización o reconocimiento alguno a favor del concesionario.

Parágrafo Tercero: La Agencia en su calidad de concedente y en ejercicio de su facultad de dirigir el Contrato de Concesión Portuaria y vigilar su cumplimiento y correcta ejecución, cuenta de manera permanente con la facultad de hacer seguimiento a las condiciones operativas, económicas, técnicas y financieras de la concesión, a fin de verificar la correcta y eficiente prestación de los servicios portuarios a través del puerto concesionado y la equivalencia de las prestaciones recíprocas derivadas del contrato.

ARTÍCULO SEGUNDO. Permisos. La presente autorización de ejecución de las obras no previstas en el plan de inversiones pactado bajo el régimen contractual se otorga sin perjuicio de la obligación del Concesionario de obtener todos aquellos permisos, licencias y/o autorizaciones de las autoridades locales, portuarias y ambientales que sean necesarios para su construcción, puesta en operación y su posterior mantenimiento.

El concesionario deberá acreditar ante la ANI y ante la Interventoría tales permisos, licencias y/o autorizaciones antes de la ejecución de las obras y puesta en operación de dichos equipos, en el caso que estos apliquen.

ARTÍCULO TERCERO. Informes. El Concesionario deberá presentar a la Agencia los informes mensuales de las obras que se ejecutarán y que no estaban previstos en el plan de inversiones contractualmente pactado en el Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008 que se autorizan a través del presente acto administrativo.

Parágrafo: El Concesionario deberá entregar a la Agencia todos los soportes contables de las obras no previstas en el plan de inversiones pactado en el Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008 que se autorizan a través del presente acto administrativo, así como los reportes que le sean requeridos por las áreas técnica, financiera, contable y/o jurídica de la entidad o por la interventoría.

ARTÍCULO CUARTO. Riesgos. La presente autorización no modifica el esquema de asignación de riesgos del contrato, que, tratándose de una concesión portuaria de iniciativa privada, radica en su totalidad en cabeza del concesionario.

"Por la cual se autoriza a la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR la ejecución de inversiones adicionales a las previstas en el plan de inversiones del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008"

ARTÍCULO QUINTO. Garantías. La Sociedad Portuaria TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. deberá ajustar las garantías otorgadas en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008, a fin de extender la cobertura de estas a las actividades, bienes, valores y demás obligaciones que se derivan de la aprobación contenida en la presente Resolución y en los términos establecidos en la Sección Séptima del Capítulo Tercero del Decreto 1079 de 2015. Para tal efecto, deberá presentar a la Agencia los correspondientes certificados de modificación de las pólizas para su aprobación, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la firma del Ofrosí que materialice la presente Resolución ejecutoriada.

ARTÍCULO SEXTO. Reversión. Las obras que se autorizan mediante el presente acto administrativo estarán ubicadas en zona de uso público otorgada en concesión, por lo tanto deberán revertir gratuitamente a la Nación en buen estado de uso y operación, de acuerdo con lo establecido en el inciso final del artículo 8 de la Ley 1 de 1991 y la cláusula décima cuarta de Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008.

ARTÍCULO SÉPTIMO. Notificar la presente Resolución a la Sociedad Portuaria TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. - CONTECAR, por medio de su representante legal o apoderado especial, en los términos de los artículos 74 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

ARTÍCULO OCTAVO. Comunicar la presente Resolución a la Superintendencia de Transporte, a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA, a la Dirección General Marítima – DIMAR, al Instituto Nacional de Vías – INVIAS y a la Alcaldía Distrital de Cartagena.

ARTÍCULO NOVENO. La presente Resolución rige a partir de la fecha de su expedición y contra la misma solo procede recurso de reposición, en los términos de los artículos 74 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

NOTIFÍQUESE, COMUNIQUESE Y CÚMPLASE

Dada en la ciudad de Bogotá, D.C., el día 22 JUL 2022



JUAN FRANCISCO ARBOLEDA OSORIO
Vicepresidente de Gestión Contractual
Agencia Nacional de Infraestructura

Proyectó Jurídico:	Jaime Arturo Mendoza Moreno. – Abogado GAGC 2 - VJ
Proyectó Financiero:	Leidy Andrea Gil López – Apoyo Financiero GITF1 - VGC
Proyectó Técnico:	Julio Cesar Rodríguez Suarez – Asesor Técnico GPP- VGC
Proyectó Riesgos:	María Carolina Niño Rodríguez – Asesor Riesgos VPRE
Proyectó Ambiental:	Laura Andrea Sastoque Martínez- Asesor Ambiental VPRE
Proyecto Social:	Clara Beatriz Galeano- Experto social- VPRE
Proyecto predial:	Luis Felipe Lugo – Asesor predial- VPRE
Proyecto jurídico Predial:	Charol Andrea Grajales Murillo- Asesor jurídico predial- VPRE

Revisó Jurídico:	Martha Mahecha – Gerente Asesoría Gestión Contractual 1 - VGC
Revisó Técnico:	Fernando Alberto Hoyos Escobar – Gerente Proyectos Portuarios – VGC
Revisó Financiero:	Adriana Milena Acosta Forero – Gerente Financiera 1 – VGC
Revisó Riesgos:	Catalina del Pilar Martínez Carrillo – Coordinadora de Riesgos VPRE
Revisó Ambiental:	Lilian Carol Bohórquez Olarte– Coordinadora Ambiental VPRE
Revisó Social:	Martha Milena Córdoba Pumalpa - Experto social- VPRE
Revisó Predial:	Xiomara Patricia Juris Jiménez – Gerente predial- VPRE
Revisó jurídico Predial:	Rafael Antonio Díaz Granados Amaris -Gerente jurídico predial- VPRE
Revisó aspectos contractuales:	Gersain Alberto Ostos – Asesor VGC

Vo.Bo.: Fernando Augusto Ramírez Laguado – Vicepresidente Jurídico

VoBo: CCF_DOCTO1



ANEXO 5

Resolución ANI_619_2020 aprobación 4 STS 02 Jun 2020

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE
AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

RESOLUCIÓN No. 20203030006195



Fecha: 01-06-2020

“Por la cual se autoriza a la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR la ejecución de inversiones adicionales a las previstas en el plan de inversiones del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008”

EL VICEPRESIDENTE DE GESTIÓN CONTRACTUAL DE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

En cumplimiento de la Ley 1 de 1991 y sus decretos reglamentarios y en ejercicio de sus competencias y facultades legales, en especial en lo dispuesto en el Decreto 4165 de 2011 y la Resolución No. 1096 de 2018, y

CONSIDERANDO

ANTECEDENTES CONTRACTUALES GENERALES

1. El 3 de agosto de 2007, mediante comunicación radicada en el INCO bajo el No. 012740, la sociedad CONTECAR solicitó una concesión portuaria con el alcance y objeto allí indicado y con el propósito de continuar con la prestación del servicio portuario que venía prestando en razón del permiso homologado, el cual se encontraba vigente y en ejecución.
2. Habiéndose surtido el trámite legal correspondiente, el INCO mediante Resolución No. 583 del 3 de diciembre de 2008 fijó los términos y condiciones en las cuales se otorgaría la concesión, acto administrativo en el cual constan los antecedentes y evaluaciones realizadas frente a la solicitud referida.
3. Luego, mediante Resolución 606 del 30 de diciembre de 2008 se otorgó la concesión solicitada y el 31 de diciembre de 2008 el Instituto Nacional de Concesiones y CONTECAR, suscribieron el Contrato de Concesión Portuaria No. 003 para la ocupación en forma temporal y exclusiva de una zona de playas, bajamar y aguas marítimas accesorias y la infraestructura que allí se encuentra para la construcción, operación y desarrollo de actividades portuarias de servicio al público en general, zona ubicada en la bahía de Cartagena, otorgada por el término de 30 años a cambio de la contraprestación establecida en la cláusula décima del citado contrato.
4. Que el Instituto Nacional de Concesiones y la SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A., previo los trámites legales, suscribieron el Contrato de Concesión Portuaria No. 003 del 31 de diciembre de 2008 cuyo objeto es otorgar formalmente una concesión portuaria para la ocupación en forma temporal y exclusiva de una zona de playas, bajamar y aguas marítimas accesorias y la infraestructura que allí se encuentra para la construcción, operación y desarrollo de actividades portuarias de servicio al público en general, zona ubicada en la bahía de Cartagena; concesión otorgada por el término de 30 años a cambio de la contraprestación establecida en la cláusula décima del citado contrato..

**RESOLUCIÓN No.
Hoja No. 2**

DEL 2020

“Por la cual se autoriza a la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR la ejecución de inversiones adicionales a las previstas en el plan de inversiones del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008”

5. Que la cláusula quinta del citado contrato, describe el proyecto, sus especificaciones técnicas, las modalidades de operación, volúmenes y clase de carga a la que se destinará y además indica que para cualquier cambio en las condiciones en las cuales se aprobó la concesión se debe obtener permiso previo y escrito de la entidad concedente, el cual, conforme lo establecido en el artículo 17 de la Ley 1ª de 1991, solo se otorgará si con ello no se infiere grave e injustificado perjuicio a terceros y si el cambio no es de tal naturaleza que desvirtúe los propósitos de competencia en los que se inspira los procedimientos descritos en los artículos 9, 10, 11 y 12 de la Ley 1ª de 1991.

6. Que la cláusula séptima del Contrato de Concesión estableció el Plan de Inversiones que ejecutará el concesionario en la zona de uso público, el cual equivale a CIENTO CINCUENTA Y SEIS MILLONES SEISCIENTOS OCHO MIL NOVECIENTOS NOVENTA Y OCHO DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA (USD 156.608.998,00), y en el párrafo segundo de la citada cláusula se establece el cronograma de ejecución de las inversiones en infraestructura y equipos a ejecutar por el concesionario.

7. Que en el párrafo cuarto de la cláusula séptima del Contrato de Concesión se estableció que en el evento que habiéndose ejecutado el monto total del Plan de Inversiones llegaren a requerirse inversiones adicionales, ellas deberán ser previamente autorizadas por el INCO o quien haga sus veces, previo el cumplimiento de los requisitos que para éstos efectos establezca la ley.

8. Que a su turno la cláusula décima quinta del Contrato al regular el tema de las obras adicionales dispuso:

“En el evento que EL CONCESIONARIO requiera efectuar obras e inversiones en la zona de uso público no previstas en el contrato y su respectivo plan de inversiones, y/o adquirir o instalar equipos destinados a la operación del muelle, deberá contar con la respectiva autorización previa y escrita por parte del INCO, a través del Subgerente de Gestión Contractual o quien haga sus veces. PARÁGRAFO PRIMERO: Las obras e inversiones adicionales deben ser siempre aprobadas a través de acto administrativo debidamente motivado. PARÁGRAFO SEGUNDO: Las obras e inversiones adicionales que se autoricen y ejecuten dentro de las zonas entregadas en concesión, deberán revertir gratuitamente a la Nación, en los términos descritos en la cláusula décima cuarta del presente contrato, y en todo caso dando estricto cumplimiento a la normatividad que para el efecto se encuentre vigente. PARÁGRAFO TERCERO: Sus obras e inversiones adicionales serán asumidas por EL CONCESIONARIO a su cuenta y riesgo, partiendo del principio que la inversión realizada será recuperada durante el término de la concesión, por tal motivo no dará derecho a indemnización y reconocimiento alguno a favor del CONCESIONARIO, debiendo éste ajustar las garantías de que trata la cláusula décima primera de este contrato.”

9. Que mediante Decreto 4165 del 3 de noviembre de 2011 se cambió la naturaleza jurídica y la denominación del Instituto Nacional de Concesiones – INCO, pasando de ser un establecimiento público a una Agencia Nacional Estatal de Naturaleza Especial denominada Agencia Nacional de Infraestructura, adscrita al Ministerio de Transporte, el cual dispone expresamente en su artículo 25 que los derechos y obligaciones que a la fecha de expedición del citado Decreto tenga el INCO, continuarán a favor y cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura.

10. Mediante oficio No. 2015-303-016885-1 del 28 de julio de 2015 se indicó al concesionario que se acogía lo indicado por la interventoría del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2018, en cuanto a enmarcar la adquisición 3 grúas pórtico como un mayor valor de la actividad de inversión correspondiente a la adquisición de equipos, con cargo a un saldo del plan de inversiones pendiente por invertir a esa fecha por USD \$17.894.347. En virtud de lo anterior el terminal portuario quedó con 9 grúas pórtico.

SOLICITUD DEL CONCESIONARIO

11. Por medio de comunicación radicada en la ANI el 9 de diciembre de 2019 con el No. 2019-409-128317-2 la sociedad portuaria Terminal de Contenedores de Cartagena S.A. –

**RESOLUCIÓN No.
Hoja No. 3**

DEL 2020

"Por la cual se autoriza a la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR la ejecución de inversiones adicionales a las previstas en el plan de inversiones del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008"

CONTECAR S.A. presentó ante la entidad "Solicitud autorización de puesta en operación de 4 grúas post panamax", señalando:

"1. ANTECEDENTES Y CONSIDERACIONES SOBRE EL CONTRATO DE CONCESIÓN 003 de 2008

De acuerdo con lo pactado en el Contrato de Concesión, se encuentra establecido lo siguiente:

1.1. La cláusula quinta, párrafo primero, indica que el concesionario "se obliga a implementar un sistema de calidad Integral en sus operaciones (...) y en especial a liderar y garantizar una eficiente operación portuaria y el mejor servicio a sus usuarios".

1.2. La cláusula séptima, párrafo cuarto, numeral tercero, permite obras adicionales a cuenta y riesgo del concesionario.

1.3. La cláusula décimo cuarta, consagra la reversión a la Nación de los bienes inmuebles por destinación (equipos e inversiones) afectos a la Concesión.

1.4. La cláusula décimo quinto, párrafo tercero, indica quejas obras e inversiones adicionales serán asumidas por el concesionario a su cuenta y riesgo, sin que esto implique alguna Indemnización o reconocimiento alguno a su favor.

1.5. La cláusula décimo séptima, numeral 17.19 estipula que "Será responsabilidad de EL CONCESIONARIO, manejar y administrar el puerto en una forma ordenada y responsable, para garantizar su eficiencia y máxima utilización".

1.6. La cláusula décimo séptima, numeral 17.21 establece que "Será responsabilidad de EL CONCESIONARIO, invertir en su propio nombre y a su cargo en infraestructura portuaria y equipo que aumentan las operaciones y la eficiencia del puerto".

2. ASPECTOS TÉCNICOS

En términos de mercado, el nuevo juego de exclusas (sic) del Canal de Panamá, Inició un proceso de reconfiguración de los tipos de buques que empezaron a recalzar en los muelles de CONTECAR y otros puertos del Atlántico y Pacífico colombiano.

(...)

Esta información permite concluir que no hay un incremento significativo de los volúmenes de contenedores en la región y por el contrario, que la competencia cada vez es más feroz, obligando a mayor número de terminales a competir por un pequeño incremento en el volumen total de contenedores presentes en el continente. Es por esto, que aquellos puertos que no puedan atender los buques portacontenedores de mayor tamaño, perderán competitividad frente a otros puertos de la región que hayan invertido en el suficiente equipo especializado para garantizar un buen nivel de servicio.

De otra parte, la llegada de barcos portacontenedores neopanamax, y dada la configuración actual de CONTECAR, si no entran en operación las 4 grúas nuevas, se reduciría la capacidad de la terminal y particularmente del muelle.

En la actualidad CONTECAR cuenta con 9 grúas pórtico. De las 9 grúas, 6 son Super Postpanamax y 3 PostPanamax. Las grúas Super-postpanamax tienen las dimensiones suficientes para atender los barcos Neopanamax mientras que las PostPanamax no.

(...)

...un barco Neo-Panamax visto desde arriba con los 2 tipos de grúas superpuestas, las grúas (...) (postpanamax) no sobrepasan la manga del barco, lo cual las restringe para cargar o descargar la última fila del mismo. Por lo anterior las 3 grúas postpanamax, no son aptas para operar los barcos neopanamax. Por el contrario, (...) las grúas (superpostpanamax) si sobrepasan la manga, por lo cual estas 6 grúas sí son aptas para operar los barcos neopanamax.

(...)

En CONTECAR con las 9 grúas de hoy, con la llegada de los barcos neopanamax, la cantidad de muelles para atender barcos portacontenedores se reduce de 3 a 2, ya que los nuevos barcos

**RESOLUCIÓN No.
Hoja No. 4**

DEL 2020

“Por la cual se autoriza a la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR la ejecución de inversiones adicionales a las previstas en el plan de inversiones del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008”

requieren 6 grúas y un muelle, quedando solo 3 grúas disponibles para un segundo muelle donde se recibirían simultáneamente los otros barcos.

El tercer muelle queda inhabilitado por falta de grúas. Por lo anterior, en la medida aumente la cantidad de barcos neopanamax en la flota de portacontenedores que arriben a CONTECAR, se reducirá el tiempo de disponibilidad de 3 muelles y aumentará el tiempo donde CONTECAR solo contaría con 2 muelles para su operación. Es importante mencionar que los 2 muelles quedarían a su vez divididos en un muelle para barcos neopanamax y otro para los barcos panamax, en vista que los barcos neopanamax no pueden ser atendidos por las 3 grúas del muelle panamax como se explicó arriba.

La capacidad del muelle de un puerto depende de la utilización de las grúas que a su vez depende, del patrón de; arribo de los barcos. Un patrón de arribo ideal, para obtener máxima capacidad del muelle y las grúas, sería que todos los barcos llegasen uno tras otro, sin alteraciones en su itinerario y ocuparan los muelles y las grúas de forma continua el 100% del tiempo posible. Esto también daría el 100% de utilización de las grúas, exceptuando los tiempos de mantenimiento. En puertos de transbordo, esta condición NO es posible, dado que las líneas navieras quienes son quienes deciden donde llevan sus barcos a realizar operaciones de transbordo, no programan las recaladas ni utilizan como puertos de transbordo aquellos que no garanticen la flexibilidad ,necesaria para atender imprevistos en él itinerario de sus barcos, tampoco es recomendable para el puerto establecer ventanas de servicio utilizando las grúas el 100% del tiempo posible, por cuanto se produciría un el nivel de servicio muy bajo, relacionado con los tiempos de espera de naves. La espera promedio de los barcos para ser atendidos sería muy alta, lo cual no sería sostenible por las líneas navieras, mucho menos en un puerto de transbordo como es el caso de CONTECAR.

Para determinar la capacidad de un puerto de contenedores, con la flexibilidad necesaria para competir en el mercado Internacional de transbordo, es necesario definir el nivel de utilización del muelle y por tanto de sus grúas, el cual va en función del número de posiciones de atraque existentes. Como se dijo arriba, un puerto de transbordo debe brindar a las líneas navieras la posibilidad de atender sus barcos cuando estos llegan fuera de su itinerario. Para esto es necesario tener siempre disponibles posiciones de atraque con sus respectivas grúas, lo que significa que de todos los muelles al menos uno no debe comprometerse a ser utilizado continuamente, sino solo cuando sea necesario para los barcos fuera de itinerario

Lo anterior conlleva a que entre menor sea la cantidad de muelles existentes de un puerto, para brindar servicios competitivos de transbordo de contenedores, el nivel de utilización del muelle debe reducirse y en consecuencia se disminuye la capacidad del puerto. Solo para ilustrarlo anterior de una forma muy simple y con ejemplos sería que en el caso de un puerto con 4 muelles con sus grúas, para dejar un muelle disponible, solo se puede proyectar la capacidad de la terminal con el 75% (3 de los 4 muelles) del tiempo. Sucesivamente si el puerto solo cuenta con 3 muelles, la capacidad debe calcularse con el 67% (2 de 3 muelles, para dejar uno libre) y si solo son 2 muelles con el 50% (1 de 2 muelles).

Como se dijo arriba, el cambio de flota de barcos panamax a neopanamax, en el caso de CONTECAR, conlleva a una reducción de la cantidad de muelles disponibles. Para determinar en cuanto se reduce la capacidad se requiere hacer la comparación manteniendo el mismo nivel de servicio a los barcos, antes y después del arribo de los neopanamax...

(...)

De otra parte, por el mayor tamaño de los barcos neopanamax, más altos, más anchos y más profundos, las grúas con que se cargan y descargan, son menos productivas, dado que las distancias que deben recorrer son mucho mayores que sobre los barcos panamax. Se han hecho estudios que determinan que las grúas en los barcos neopanamax son menos productivas en un 14,3% comparadas cuando trabajan sobre barcos panamax. Lo anterior, (...)basado en que el tiempo de recorrido promedio de las primeras (barcos neopanamax) es 63 segundos mientras que en las segundas (barco panamax) es 54 segundos. En resumen, la productividad de las grúas en los barcos post-panamax son solo un 85.7% productivas comparadas cuando trabajan y en barcos panamax.

(...)

3. SOLICITUD Y FUNDAMENTOS DE DERECHO

En consideración a los argumentos antes expuestos y de acuerdo con lo consagrado en la cláusula décimo quinta del Contrato de Concesión No. 003 de 2008, teniendo en cuenta lo

**RESOLUCIÓN No.
Hoja No. 5**

DEL 2020

“Por la cual se autoriza a la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR la ejecución de inversiones adicionales a las previstas en el plan de inversiones del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008”

señalado en la Ley 1ª de 1991, tal como fue modificada por el artículo 102 de la Ley 1955 de 2019, muy respetuosamente le solicitamos a la Agencia Nacional de Infraestructura autorizar mediante Acto Administrativo la puesta en funcionamiento de las grúas a que se refiere la presente petición, la cual se sustenta, además, en los Fundamentos de Derecho que seguidamente se exponen

3.1. La presente solicitud no constituye una modificación sustancial al Contrato de Concesión.

En efecto, aun cuando desde antes de la expedición del nuevo Plan de Desarrollo adoptado mediante la Ley 1956 de 2019, con base en lo establecido en la mencionada cláusula décimo quinta del Contrato de Concesión No. 003 de 2008 en armonía con lo dispuesto por el artículo 17 de la Ley 1ª de 1991 se consideraba que la adquisición de las Grúas no configuraba una modificación sustancial al contrato aludido, es de considerar que la reciente regulación sobre el tema confirma tal apreciación y no deja ninguna duda al respecto, tal como pasa a exponerse seguidamente, así:

El artículo 102 de la Ley 1955 de 2019, al complementar, precisar y limitar el alcance del artículo 17 de la Ley 1ª de 1991, establece que: "Se entiende por modificación sustancial a la concesión portuaria, el plazo, como la modificación en la ubicación, linderos y/o extensión zona de uso público otorgada en concesión".

Por lo tanto, es de observar que esta solicitud de autorización de Grúas a cuenta y riesgo de CONTECAR no implica una modificación al plazo establecido en la cláusula primera del Contrato de Concesión No. 003 de 2008; tampoco comporta una modificación en la ubicación, linderos y/o extensión de la zona de uso público descritos en la cláusula segunda del mismo contrato.

En consecuencia, la petición que aquí nos ocupa no constituye una modificación sustancial al Contrato de Concesión, no solo por lo que ahora dispone el artículo 102 de la Ley 1955 de 2019, sino, fundamentalmente, porque así lo entendieron las partes y lo acordaron válidamente en el Contrato de Concesión en relación con las inversiones adicionales en equipos, sin que a la fecha autoridad competente alguna haya dispuesto lo contrario.

3.2. La presente solicitud no constituye una solicitud de modificación del Contrato de Concesión.

*Correlativamente, esta solicitud de autorización de equipos a cuenta y riesgo del concesionario se da en el marco de lo expresamente permitido por el Contrato de Concesión y NO representa una solicitud de modificación al Contrato de Concesión No. 003 de 2008, toda vez que, además de lo expuesto en el aparte anterior, la puesta en funcionamiento de las nuevas Grúas no comporta una modificación del tipo de carga, tampoco implica un cambio en el plan de inversión pactado por cuanto en este caso se trata de inversiones adicionales permitidas contractualmente; el tipo de servicios que presta el puerto no sufre ningún cambio o afectación, ni aumentará **necesariamente** la capacidad del puerto o el volumen de la carga a movilizar.*

Es decir, todo lo expuesto implica que las condiciones básicas y fundamentales pactadas en el Contrato de Concesión se mantienen dentro del marco de lo acordado, así como igualmente la descripción general del proyecto no sufre variación alguna, sin perjuicio de reafirmar que el objetivo que se persigue con lo aquí solicitado es elevar el nivel de competitividad del puerto aprovechando los avances tecnológicos para efectos de prestar un mejor servicio.

3.3. El Contrato de Concesión 003 de 2008, contiene dos cláusulas que autorizan de manera expresa las Inversiones adicionales, incluidas aquellas que tengan por objeto la adquisición y puesta en funcionamiento de equipos, e indican la forma y el procedimiento para que estas Inversiones sean autorizadas por la Nación.

(...)

Siendo así, es de observar que la sola puesta en funcionamiento de las nuevas Grúas no impactaría negativamente en las demás condiciones pactadas, incluidas aquellas determinantes de las Contraprestaciones convenidas en el Contrato de Concesión, lo que consecuentemente mantendría el equilibrio de las prestaciones económicas establecidas en favor del Estado, sin perjuicio de las facultades legales de este para revisarlas cuando lo considere pertinente.

Por lo tanto, el autorizar directamente la puesta en funcionamiento de las Grúas para CONTECAR con base en los soportes antes mencionados, encuentra pleno respaldo en el contrato y en la ley, y denota fundadamente la correspondencia de las partes en la adopción de medidas que propician el mejoramiento de los factores de competitividad en el mercado, en beneficio no solo del Sector sino, especialmente, del país.”

**RESOLUCIÓN No.
Hoja No. 6**

DEL 2020

“Por la cual se autoriza a la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR la ejecución de inversiones adicionales a las previstas en el plan de inversiones del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008”

ANTECEDENTES CONTRACTUALES RELEVANTES EN RELACIÓN CON LAS 4 GRÚAS PÓRTICO, PREVIOS A LA EXPEDICIÓN DE LA LEY 1955 DE 2019

12. Mediante comunicación radicada en la ANI con el No. 2016-409-111551-2 del 6 de diciembre de 2016, CONTECAR solicitó a la Agencia autorización para la adquisición de 4 nuevas grúas pórtico por un valor de USD \$ 33.140.000 para incorporarlas en la operación que se deriva del Contrato de Concesión No. 003 de 2008.

13. Para el análisis de la solicitud en mención se solicitó concepto jurídico a asesor externo contratado por la ANI, quien mediante comunicación del 6 de marzo de 2017 (rad. No. 2017-409-023291-2) concluyó que dicha solicitud implicaría a la luz de la normativa vigente para ese momento -artículo 17 de la Ley 1 de 1991 en su redacción original- un cambio en las condiciones de la concesión portuaria, debiéndose entonces para efecto de la autorización solicitada por el CONCESIONARIO surtir el procedimiento de modificación establecido en el artículo 2.2.3.3.3.5 del Decreto 1079 de 2015. A continuación se transcribe en lo pertinente el concepto emitido por el asesor externo:

“(…) i. Al contrato de concesión portuaria le es aplicable el artículo 32 de la Ley 80 de 1993 por medio del cual se define el contrato de concesión.

ii. Son elementos de la esencia del contrato de concesión portuaria: i) la ocupación y utilización en forma temporal de una zona de uso público, ii) la construcción y operación de un puerto, ii) el pago de una contraprestación a favor de la nación y los municipios donde opere el puerto; iii) una remuneración a favor del concesionario y iv) que todas las actividades necesarias para la adecuada prestación o funcionamiento de la obra o servicio son por cuenta y riesgo del concesionario.

iii. Uno de los requisitos específicos que se exigen para otorgar un contrato de concesión portuaria es el Plan de Inversiones el cual debe contener aquellas inversiones que se realicen en las zonas de uso público, y que, junto a los bienes fiscales entregados en concesión, deberán ser revertidas a la Nación al término del contrato. El rubro de inversiones debe contener un cronograma en donde se especifique cuáles son las obras de infraestructura portuaria y cuáles son las obras marítimas, así como el suministro e instalación de equipos.

iv. La modificación de los contratos de concesión portuaria está reglamentada en el artículo 17 de la Ley 1 de 1991, y el artículo 2.2.3.3.3.5 del Decreto 1079 de 2015. En este Decreto se establece que la autorización de la modificación del contrato de concesión debe estar precedida de un requisito de publicidad, una garantía de intervención de terceros, y de una Audiencia Pública a la cual podrán acudir todas las entidades autorizadas por Ley. Según estas normas jurídicas:

a. La modificación del contrato de concesión portuaria procede al hacer cualquier cambio a las condiciones de la concesión portuaria.

b. Como consecuencia de la modificación podrá variarse la contraprestación que se paga a la Nación, así como el plazo.

c. La solicitud de modificación debe publicarse en un diario de circulación nacional en donde se indique el objeto de la modificación y las nuevas inversiones a realizar.

d. En el caso de que se soliciten las zonas de uso público adicionales se deberán describir según lo dispuesto en el artículo 2.2.3.3.1.2 del Decreto 1079 de 2015.

e. La entidad competente aprobará o negará la solicitud mediante acto administrativo debidamente motivado.

(…)

*vi. El CONPES 3744 de 2013, adoptado por el Decreto 1099 de 2013, estableció que la nueva contraprestación se aplicará únicamente a los beneficiarios de nuevos permisos portuarios marítimos y fluviales y/o cuando se modifiquen **sustancialmente** permisos vigentes según el artículo 17 de la Ley 1 de 1991. Así, cada vez que se vaya a hacer una modificación a un contrato de concesión portuaria, se debe analizar la propuesta presentada por el concesionario, y de concluir que con ella se está modificando sustancialmente el contrato, se deberá aplicar la nueva contraprestación.*

vii. En el caso concreto de las solicitudes elevadas por la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena y por CONTECAR, en vista de que se trata de inversiones nuevas y distintas a las inicialmente

**RESOLUCIÓN No.
Hoja No. 7**

DEL 2020

“Por la cual se autoriza a la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR la ejecución de inversiones adicionales a las previstas en el plan de inversiones del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008”

aprobadas, las mismas deberán autorizarse siguiendo los postulados del artículo 17 de la Ley 1 de 1991 y del Decreto 1079 de 2015.

Si bien en los contratos de concesión 007 de 1992 y 003 de 2008 se incluyeron cláusulas en donde se establece que las obras adicionales se deben autorizar mediante acto administrativo, esto obedeció a que al momento en que se suscribieron los contratos la norma vigente para las modificaciones contractuales era el Decreto 838 de 1992 en donde el procedimiento era exactamente ese: para modificar las condiciones en que se otorgó el contrato de concesión solo se requería una autorización previa y escrita en los términos de la Ley.

El Decreto 838 de 1992 fue derogado en 2009. La norma que actualmente está vigente en relación con la modificación de contratos de concesión portuaria es el Decreto 1079 de 2015, y es aplicable a todos los contratos de concesión portuaria, incluidos lo que se suscribieron con anterioridad a su vigencia por expresa disposición legal.” (Negrilla y subrayado fuera del texto)

14. En virtud de lo anterior, mediante oficio No. 2017-303-009811-1 del 31-03-2017 la Agencia informó al concesionario que en vista de que con las inversiones que se pretenden acometer se están modificando algunas de las condiciones establecidas contractualmente, para determinar la viabilidad de la autorización de las mismas debe surtirse previamente el procedimiento establecido en el artículo 2.2.3.3.3.5 de la Sección 3 – Capítulo 3 del Decreto 1079 del 26 de mayo de 2015 *“Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte”*.

15. Mediante comunicación GG-COR-00 radicada en la ANI con el No. 2017-409-039243-2 del 17 de abril de 2017, el concesionario reiteró su posición en el sentido de indicar que la solicitud no pretende ni constituye ningún cambio en las condiciones inicialmente pactadas en el contrato de concesión portuaria.

16. En reunión celebrada en las instalaciones de la Presidencia de la República el 26 de abril de 2017, que contó con la participación de la Alta Consejera Presidencial para el Sector Privado, Competitividad y Equidad, el Viceministro de Infraestructura del Ministerio de Transporte, la ANI y la sociedad concesionaria, se concluyó que las partes mantienen posiciones contrarias frente al tema de la incorporación de las 4 grúas en el cauce contractual, por lo cual, mediante acta de entendimiento del 27 de abril de 2017, se dio inicio a una etapa de arreglo directo.

17. En desarrollo de las mesas de trabajo celebradas dentro de la etapa de arreglo directo de que trata el numeral anterior, se planteó por parte de la Agencia que, teniendo en cuenta que lo sustentado por el concesionario es que las nuevas grúas solicitadas se requieren para mantener las condiciones del contrato y en cumplimiento de la obligación de preservar la eficiencia del puerto para adecuarse a las condiciones tecnológicas, de mercado y atender las disposiciones de estándares internacionales por parte de las navieras, se autorice en los términos de la cláusula 15 del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008 la inversión adicional solicitada y se incorpore al contrato una herramienta o indicador que permita medir el impacto que podría tener la citada autorización sobre las condiciones del contrato de concesión, especialmente en el volumen de carga a movilizar conforme lo dispuesto en el contrato y sus antecedentes.

18. A través de pronunciamiento de la interventoría radicado en la ANI con No. 2017-409-121892-2 del 16 de noviembre de 2017, se recomendó la implementación de un indicador que parte de la base del reporte de carga real que se ha movilizado por el terminal portuario en las condiciones contractuales actuales en términos de volúmenes de carga y especificaciones técnicas, las cuales, de acuerdo con lo manifestado por el concesionario se mantendrían inalteradas.

19. Una vez analizada conjuntamente entre el concesionario y la interventoría la propuesta de indicador, fue necesario verificar el instrumento jurídico y el procedimiento con el que válidamente las partes podrían incorporar al contrato de concesión portuaria la herramienta de medición o indicador que permita establecer si en desarrollo del contrato se modifica o no alguna de las condiciones con las cuales se aprobó y otorgó, razón por la cual el 20 de diciembre de 2017 se elevó consulta a asesor jurídico externo de la Agencia.

**RESOLUCIÓN No.
Hoja No. 8**

DEL 2020

“Por la cual se autoriza a la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR la ejecución de inversiones adicionales a las previstas en el plan de inversiones del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008”

20. Resultado de lo anterior, se concluyó que el indicador debía incorporarse al contrato mediante un otrosí modificatorio del mismo, para lo cual debe surtir el procedimiento previsto en el artículo 2.2.3.3.3.5 del Decreto 1079 de 2015. Esto también se indica en la respuesta a la consulta que sobre tal tema se realizó al Asesor Externo, documento radicado bajo el No. 2017-409-139382-2 del 29 de diciembre de 2017, respecto del cual CONTECAR tuvo pleno conocimiento, en la que se indica que *“El mecanismo mediante el cual puede incluirse dicho indicador en el contrato de concesión, así como la modificación misma cuya sustanciabilidad se pretende definir, será el establecido en el artículo 17 del Estatuto Portuario, reglamentado por el artículo 2.2.3.3.3.5 del Decreto 1079 de 2015, relativos a la modificación de los contratos de concesión portuaria.”*

21. Luego de agotar las mesas de trabajo desarrolladas en virtud del arreglo directo, el 23 de marzo de 2018 por medio de oficio No. 2018-303-009132-1 del 23 de marzo de 2018 la entidad informó al concesionario que para garantizar que con la autorización pretendida se mantendrán las condiciones del contrato de concesión, se podrá autorizar la operación de las grúas solicitadas previa incorporación del indicador propuesto, para lo cual debía surtir el trámite de modificación previsto en el artículo 2.2.3.3.3.5 del Decreto 1079 de 2015.

22. En comunicación del 18 de abril de 2018 el concesionario solicitó a la entidad se reconsidera la posición anterior y que, en consecuencia:

- Autorizara la operación de las grúas con fundamento en las disposiciones contractuales, esto es, por medio de acto administrativo exclusivamente.
- Si la entidad requería adoptar una fórmula de medición, aclarara que el indicador a utilizar es el establecido por la interventoría (Rad No. 2017-409-131605-2 del 11/12/2017).
- Si se considera incorporar el indicador al contrato, se hiciera a través de un “Acuerdo Interpretativo” o de la “Modificación de Mutuo Acuerdo”, conforme con lo previsto en los artículos 15 y 16 de la Ley 80 de 1993.

23. Por medio de oficio No. 2018-303-021443-1 del 11 de julio de 2018 la entidad dio respuesta al concesionario indicándole que, al no plantearse elementos de juicio nuevos o diferentes a lo ya analizado, se reiteraba la posición ya indicada de acuerdo con el numeral 2.2.10. precedente.

LA EXPEDICIÓN DE LA LEY 1955 DE 2019

24. El artículo 102 de la Ley 1955 de 2019¹, al modificar el artículo 17 de la Ley 1 de 1991 que estipula la posibilidad de modificación de las condiciones en que el contrato de concesión portuaria fue aprobada y otorgada, definió lo que debe entenderse como una modificación sustancial de los contratos de concesión portuaria a partir de la fecha de su expedición. Es así como limitó dicho concepto a la variación del plazo concesional o la ubicación, linderos o extensión de las zonas de uso público entregadas en concesión portuaria.

En este orden de ideas, a partir de dicho criterio se puede establecer que la incorporación de nuevas inversiones en el Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008 a título de inversiones adicionales no se enmarca en el concepto de modificación sustancial que define la disposición legal referida, y en ese sentido no da lugar a la modificación de la metodología de cálculo de contraprestación contractualmente pactada, es decir, a la aplicación de la metodología de cálculo de contraprestación establecida en el Documento CONPES 3744 de 2013, adoptado mediante Decreto 1099 de 2013.

CONCEPTO DE LA INTERVENTORÍA

¹ Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 “Pacto por Colombia, pacto por la equidad”

"Por la cual se autoriza a la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR la ejecución de inversiones adicionales a las previstas en el plan de inversiones del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008"

25. En atención a lo requerido por la entidad a través de oficio No. 2020-303-000687-1 de 14 de enero de 2020 remitido por la Gerencia de Proyectos Portuarios de la Vicepresidencia de Gestión Contractual, el Consocio interventor Interpuertos por medio de comunicación DD-1092-269-IP radicada en la entidad el 10 de febrero de 2020 con el No. 2020-409-013403-2 emitió concepto en relación con la solicitud de autorización de puesta en operación de 4 grúas post panamax presentada por el concesionario, en los siguientes términos:

"(...)

4. Procedencia de la petición de CONTECAR

CONTECAR en su solicitud manifiesta que el contrato de concesión no debe modificarse porque la inversión solicitada no implica un cambio en la modalidad de operación y el tipo de carga, se mantiene la zona de uso público y la modalidad de servicio público, con lo que se preservan las condiciones sustanciales del contrato de concesión."

En el mismo sentido, CONTECAR alega que la norma que debe aplicarse para este caso concreto es la Cláusula Décimo Quinta del Contrato de Concesión Portuaria No.003 de 2008, la cual se refiere a obras adicionales.

*Sobre este punto, tal y como había manifestado en anteriores conceptos esta interventoría considera que la solicitud de CONTECAR S.A. respecto a la autorización por parte de la ANI de una inversión adicional en equipos y su puesta en funcionamiento **no corresponde a nuevas inversiones**, por lo tanto, no constituye una modificación sustancial al contrato de concesión conforme a lo establecido en el Decreto 1079 de 2015. Lo que se ratifica en el artículo 102 de la Ley 1955 de 2019, Plan Nacional de Desarrollo, en virtud a que el concesionario no está solicitando la modificación a las condiciones del contrato, pues su solicitud no versa sobre las áreas entregadas en concesión, ni sobre el plazo, como tampoco está solicitando modificar las inversiones aprobadas ya ejecutadas, ni el tipo de carga o el volumen de carga o la modalidad de operación, y por ende resulta procedente la expedición del acto administrativo por parte de la Agencia mediante el cual se apruebe la puesta en operación de las grúas post-pánamax cuyo valor de inversión deberá ser asumido a cuenta y riesgo del concesionario, con base en las siguientes consideraciones:*

- i. El hecho jurídico y financiero, que ha sido constatado por la Interventoría y manifestado a la Agencia en los diferentes informes presentados, que CONTECAR S.A., ya cumplió o ejecutó el 100% del Plan de Inversiones aprobado y/o pactado en el Contrato dentro de la cláusula séptima del mismo en relación con el ítem de equipos, lo cual fue certificado por la Agencia dentro de la Resolución No.2071 de 2015, en la cual ya aprobó inversiones adicionales para el mismo ítem sin necesidad de modificar el contrato de concesión portuaria.*

*Es decir, que **la condición del contrato referente a las inversiones en equipos ya está cumplida por parte del concesionario**, por ende no es posible afirmar que ahora se pretenda su modificación, pues esta no es susceptible de modificar. La obligación como tal se extinguió por cumplimiento total de la misma, ya que fueron ejecutadas por parte del concesionario todas las inversiones previstas en el contrato.*

- ii. El contrato de concesión portuaria No.003 de 2008, contiene las siguientes cláusulas que regulan los casos específicos en los cuales se deberá modificar el contrato y en los cuales solo se refiere a inversiones adicionales que no requieren modificación contractual, a saber: (...)*
- iii. Pese a que se encuentra vigente todo un procedimiento legal especial y reglado para la modificación de los contratos de concesión portuaria, la Agencia sustenta que las inversiones adicionales son un evento que se puede presentar en la ejecución del contrato, en desarrollo del proyecto portuario y que no implica u obliga a la modificación de las condiciones iniciales en las cuales se pactó el contrato y por lo tanto incluye en sus contratos de concesión portuaria una regla especial de procedimiento para ese caso específico. Y lo hace en la medida que las inversiones adicionales se refieren a inversiones que se requieren para la eficiente operación del puerto y por ende de la prestación del servicio público, pero que no fueron previstas dentro del Plan de Inversiones aprobado, por lo que su aprobación no constituye una alteración al mismo, pues este ya se debió haber ejecutado.*

**RESOLUCIÓN No.
Hoja No. 10**

DEL 2020

“Por la cual se autoriza a la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR la ejecución de inversiones adicionales a las previstas en el plan de inversiones del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008”

- iv. *Haciendo un análisis completo de la cláusula en mención, se tiene que las inversiones adicionales deben cumplir con ciertos requisitos para ser catalogadas como tal y ser aprobadas por acto administrativo de autorización sin que medie modificación contractual, tales como:*
- a. *Debe tratarse de obras e inversiones no previstas dentro del Plan de Inversiones aprobado en el Contrato.*
 - b. *Plan de Inversiones aprobado en el Contrato debe haberse ejecutado en su totalidad*
 - c. *Deben ser obras e inversiones que se ejecuten en Zona de Uso Público*
 - d. *Para que puedan revertir a favor de la Nación al término de la concesión portuaria*
 - e. *Deben ejecutarse a cuenta y riesgo del concesionario, es decir, que pese a la naturaleza misma del contrato de concesión portuaria en el que el 100% de los riesgos los asume el concesionario, se incluye nueva y especialmente, esta previsión para que quede expresamente estipulado que el concesionario, al asumir por su cuenta y riesgo el valor de la inversión adicional, entiende que:*
 - *Debe recuperar la inversión en el plazo inicial del contrato, de otra manera deberá modificar el contrato para obtener mayor plazo.*
 - *En caso de que eso no ocurra, no habrá lugar a presentar reclamación alguna ante el Estado, por concepto de indemnizaciones o pérdida del equilibrio económico del contrato.*

En relación con el procedimiento establecido para aprobarlas, se tiene que:

- i. *El concesionario debe presentar solicitud de autorización previa a la ejecución de la inversión*
- ii. *La entidad concedente la aprobará o la rechazará mediante acto administrativo.*

El Concesionario presentó su solicitud de autorización en cumplimiento al procedimiento establecido.

5. Conclusiones

- i. *Existe una justificación operativa para la adquisición de grúas pórtico de mayor envergadura sustentada en la necesidad de eficiencia y competitividad en la atención de buques post-panamax que están arribando al terminal y las operaciones de transbordo de carga, que es el principal movimiento de carga que realiza este terminal.*
- ii. *Con base en los argumentos expresados en este documento el concepto de la interventoría es favorable por considerar que la solicitud presentada por la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A.-CONTECAR S.A., mediante radicado No.2020-409-128317-2 del 9 de diciembre de 2019, respecto a la autorización previa y expresa para la ejecución de una inversión adicional para la puesta en operación de equipos nuevos (grúas pórtico) se refiere a una solicitud para ejecutar inversiones adicionales, cuya aprobación debe darse por medio de acto administrativo sin necesidad de modificar el contrato de concesión portuaria, lo cual está previsto en el contrato de concesión en el parágrafo cuarto de la cláusula séptima y en la cláusula décimo quinta, y por ello, la interventoría se ratifica en su concepto emitido mediante comunicación con radicado 2017-409-002623-2 del 12 de enero de 2017, en el sentido de emitir concepto favorable.*
- iii. *Esta inversión se autoriza como una inversión a cuenta y riesgo por parte del Concesionario.*
- iv. *La solicitud no constituye una modificación sustancial al contrato de concesión portuaria conforme a lo dispuesto en el artículo 102 de la Ley 1955 de 2019, Plan Nacional de Desarrollo, puesto que no se está solicitando la modificación del plazo, ubicación, linderos y/o extensión de la zona de uso público otorgada en concesión.”*

CONCEPTOS INTERNOS DE LA ANI

26. Concepto riesgos

Mediante memorando No. 2020-602-004577-3 del 10 de marzo de 2020 la Gerencia del G.I.T. Riesgos emitió concepto en relación con la comunicación de la sociedad portuaria Terminal de Contenedores de Cartagena S.A. – CONTECAR, radicada en la ANI el 9 de diciembre de 2019 con el No. 2019-409-128317-2 y con asunto “Solicitud autorización de puesto en operación de 4 grúas post panamax”, en los siguientes términos:

**RESOLUCIÓN No.
Hoja No. 11**

DEL 2020

“Por la cual se autoriza a la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR la ejecución de inversiones adicionales a las previstas en el plan de inversiones del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008”

“(…) el contrato de concesión No. 003 de 2008, al ser un contrato enmarcado dentro del ámbito de competencia de la ley 1ª de 1991, no cuenta con obligaciones contingentes a cargo de la entidad estatal y la totalidad de los riesgos están a cargo del privado, por estas razones y conforme lo previsto en el Parágrafo Tercero de la Cláusula Décima Quinta del Contrato de Concesión – Obras Adicionales, “Las obras e inversiones adicionales serán asumidas por EL CONCESIONARIO a su cuenta y riesgo, partiendo del principio que la inversión realizada será recuperada durante el término de la concesión, por tal motivo no dará derecho a indemnización o reconocimiento alguno a favor del CONCESIONARIO (…)” la solicitud del Concesionario de autorización de puesta en operación de 4 Grúas Post-Panamax, no requiere análisis de riesgos ya que la misma no cambia las condiciones iniciales del contrato respecto a la asignación de riesgos, que en este caso son asumidos por el Concesionario, así como tampoco se pactarán obligaciones contingentes a cargo de la Nación.”

27. Concepto técnico

A través de memorando No. 2020-303-005232-3 de 30 marzo de 2019 la Gerencia de Proyectos Portuarios de la Vicepresidencia de Gestión Contractual emitió concepto técnico en relación con la comunicación de la sociedad portuaria Terminal de Contenedores de Cartagena S.A. – CONTECAR, radicada en la ANI el 9 de diciembre de 2019 con el No. 2019-409-128317-2, con asunto “Solicitud autorización de puesta en operación de 4 grúas post panamax”, como a continuación se enuncia:

“(…)

4. ANALISIS TÉCNICO

Una vez analizados los aspectos técnicos de la solicitud de autorización para la operación de cuatro grúas super postpanamax, de acuerdo con lo establecido en la cláusula decimoquinta del Contrato de Concesión No. 003 de 2008, se tuvo en consideración lo siguiente:

Solicitud de aprobación puesta en operación grúas super postpanamax año 2020

En concordancia con lo expuesto por la interventoría en el concepto presentado a través de la comunicación No. 2020-409-013403-2 del 10 de febrero de 2020, se encuentra que la solicitud presentada por el concesionario con radicado No. 2019-409-128317-2 del 9 de diciembre de 2019, se sustenta en los siguientes argumentos:

La solicitud no implica una modificación sustancial al contrato de concesión portuaria de acuerdo con lo establecido en el artículo 102 de la Ley 1955 de 2019, esto como quiera que no se está solicitando la modificación del plazo o de las áreas otorgadas en concesión, sino la autorización de puesta en operación de 4 grúas super postpanamax cuyo valor estimado es de USD 33.140.000 que serán asumidos por el concesionario a su cuenta y riesgo sin generar modificación alguna en la contraprestación ni el plazo del contrato de concesión portuaria, esto en virtud de la cláusula décimo quinta del contrato de concesión portuaria No. 003 de 2008 suscrito con la sociedad portuaria Terminal de Contenedores de Cartagena-CONTECAR S.A., en la cual se establece lo referente a “obras adicionales”.

La solicitud remitida no es propiamente una solicitud de modificación del contrato de concesión portuaria, se concibe como una solicitud de autorización de obras o inversiones adicionales para la puesta en operación de equipos portuarios que permiten atender buques de mayor capacidad en concordancia con el cambio de la flota mercante.

Procedencia de la petición de la Sociedad Portuaria Terminal de Contenedores de Cartagena S.A.

Una vez evaluada la solicitud presentada por el concesionario, se acoge el concepto de la interventoría al considerar que, de acuerdo con la solicitud del concesionario, el contrato de concesión portuaria no debe modificarse toda vez que “la inversión solicitada no implica un cambio en la modalidad de operación y el tipo de carga, se mantiene la zona de uso público y la modalidad de servicio público, con lo que se preservan las condiciones sustanciales del contrato de concesión.”

La anterior apreciación se ve enmarcada en el artículo 102 de la Ley 1955 de 2019 por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo, en virtud a que el concesionario no solicitó la modificación a las condiciones del contrato, esto como quiera que la solicitud no trata sobre las áreas entregadas

**RESOLUCIÓN No.
Hoja No. 12**

DEL 2020

“Por la cual se autoriza a la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR la ejecución de inversiones adicionales a las previstas en el plan de inversiones del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008”

en concesión, ni sobre el plazo contractual, de igual forma es pertinente señalar que no se está solicitando modificar el plan de inversiones aprobado, tampoco el tipo de carga o la modalidad de operación, en consecuencia resulta procedente la expedición del acto administrativo a través del cual se apruebe la puesta en operación de las grúas super postpanamax, esto teniendo en cuenta que el valor de la inversión deberá ser asumido a cuenta y riesgo del concesionario y esta será revertida a la nación al terminar el contrato de concesión portuaria.

En tal sentido se contemplan las siguientes consideraciones realizadas por la interventoría al contrato de concesión portuaria:

- A la fecha se ha constatado por parte de la interventoría que el concesionario ya ejecutó el 100% del Plan de Inversiones aprobado y/o pactado en el Contrato de concesión portuaria de acuerdo con lo establecido en la cláusula séptima del mismo en lo que refiere al ítem de equipos, este hecho fue certificado por la Agencia dentro de la Resolución No. 2071 de 2015, a través de la cual se aprobaron inversiones adicionales para el mismo ítem sin necesidad de modificar el contrato de concesión portuaria.*
- De acuerdo con lo expuesto anteriormente, la condición del contrato referente a las inversiones en equipos ya está cumplida por parte del concesionario, en consecuencia, no es posible pretender su modificación puesto que una actividad cumplida no es susceptible de modificación.*

De igual forma se identifica que el contrato de concesión portuaria No. 003 de 2008, establece las siguientes cláusulas que regulan los casos específicos en los cuales se deberá modificar el contrato y en los cuales solo se refiere a inversiones adicionales que no requieren modificación contractual...

(...)

De igual forma es procedente señalar en concordancia con el concepto emitido por la interventoría el 10 de febrero de 2020 con el radicado No. 2020-409-013403-2, en el cual se indica que si bien se encuentra vigente un procedimiento legal especial y reglado para la modificación de los contratos de concesión portuaria establecido en el instructivo GCSP-I-004 del Sistema Integrado de Gestión de la Agencia Nacional de infraestructura, las inversiones adicionales de acuerdo con la cláusula decimoquinta del contrato de concesión son un evento que se puede presentar en la ejecución del contrato en desarrollo del proyecto portuario, y en tal sentido no implica u obliga a la modificación de las condiciones iniciales en las cuales se pactó el contrato y por lo tanto incluye en sus contratos de concesión portuaria una regla especial de procedimiento para ese caso específico. Esto en la medida que las inversiones adicionales corresponden a inversiones que se requieren para la eficiente operación del terminal portuario y por ende de la prestación del servicio público, pero que no fueron previstas dentro del Plan de Inversiones aprobado, por lo que su aprobación no constituye una alteración al mismo, pues este ya se debió haber ejecutado de acuerdo con lo establecido en la cláusula séptima del contrato de concesión portuaria.

Al realizar una revisión de la cláusula decimoquinta del contrato de concesión portuaria No. 003 de 2008, se encuentra que las inversiones adicionales deben cumplir con ciertos requisitos para ser catalogadas como tal y ser aprobadas por acto administrativo de autorización, tales como:

- Debe tratarse de obras e inversiones no previstas dentro del Plan de Inversiones aprobado en el Contrato*
- Deben ser obras e inversiones que se ejecuten en Zona de Uso Público*
- Para que puedan revertir a favor de la Nación al término de la concesión portuaria*
- Deben ejecutarse a cuenta y riesgo del concesionario, es decir, que pese a la naturaleza misma del contrato de concesión portuaria en el que el 100% de los riesgos los asume el concesionario, se incluye nueva y especialmente, esta previsión para que quede expresamente estipulado que el concesionario, al asumir por su cuenta y riesgo el valor de la inversión adicional, entiende que el concesionario debe recuperar la inversión en el plazo inicial del contrato, de igual forma el concesionario debe presentar solicitud de autorización previa a la ejecución de la inversión, en tal sentido la entidad concedente la aprobará o la rechazará mediante acto administrativo.*

Aspectos Operativos

**RESOLUCIÓN No.
Hoja No. 13**

DEL 2020

“Por la cual se autoriza a la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR la ejecución de inversiones adicionales a las previstas en el plan de inversiones del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008”

De acuerdo con el concepto presentado por la interventoría con la comunicación No. 2020-409-013403-2 del 10 de febrero de 2020, el concesionario presentó su la comunicación con radicado ANI No. 2019-409-128317-2 del 9 de diciembre de 2019 mediante la cual se solicitó autorización mediante Acto Administrativo para el inicio de la operación de cuatro grúas super postpanamax, de acuerdo con lo establecido en la cláusula decimoquinta del Contrato de Concesión No. 003 de 2008. De igual forma es posible hacer las siguientes consideraciones respecto a los aspectos técnicos asociados a la necesidad de ejecutar las obras adicionales:

- Derivado de la Ampliación de las esclusas del Canal de Panamá, inició un proceso de reconfiguración de los tipos de buques que empezaron a recalar en los muelles de los puertos del Atlántico y Pacífico colombiano. Esta ampliación ha permitido a las navieras alcanzar economías de escala mediante la combinación de la carga que antes se transportaba en 2 o 3 buques para que sea movilizada en un solo buque tipo Post panamax o Neo panamax de mayor tamaño. A su vez, esto ha obligado a los puertos Latinoamericanos a invertir en reforzamiento de muelles y en mayor cantidad de equipo especializado para poder atender a buques que son más altos (hasta 9 contenedores sobre cubierta) y más anchos (hasta 19 contenedores en su manga) sin que la carga disponible haya aumentado.*
- Actualmente el terminal portuario concesionado cuenta con 9 grúas pórtico, de las cuales, 6 tienen capacidad para atender buques tipo neopanamax mientras las otras 3 grúas no tienen la capacidad suficiente para atender este tipo de embarcaciones*
- De acuerdo con la siguiente ilustración remitida en la solicitud del concesionario a través del radicado ANI No. 2019-409-128317-2 del 9 de diciembre de 2019, es posible analizar el esquema de movilización de carga que corresponde a un buque neopanamax desde una vista en planta con los 2 tipos de grúas superpuestas, las grúas resaltadas en amarillo (postpanamax) no sobrepasan la manga del buque, lo cual las restringe para cargar o descargar la última fila del mismo. Por lo anteriormente expuesto las 3 grúas postpanamax, no son aptas para operar los buques tipo neopanamax. Por el contrario, en la misma ilustración, se observa que las grúas resaltadas en azul (superpostpanamax), si sobrepasan la manga, por lo cual estas 6 grúas si son aptas para operar las embarcaciones tipo neopanamax.*

(...)

Teniendo en cuenta que los buques tipo neopanamax son motonaves que cumplen servicios con paradas específicas, y algunos de ellos incluso deben cruzar el Canal de Panamá en ventanas de tiempo estrictamente asignadas para no ser reprogramados horas o incluso días más tarde, incurriendo así en costos adicionales y eventualmente perdiendo otras paradas en puerto (ejemplo el Eurosal que va del pacífico de Sudamérica a Europa Norte), su nivel de tolerancia a un bajo nivel de servicio es cercano a cero. En tal sentido es razonable que las líneas navieras decidan no programar una parada en aquellos puertos cuya capacidad operativa no cumpla con un nivel de servicio requerido para una industria marítima dinámica que busca reducir costos y consolidar carga en buques más grandes, buscando economías de escala.

- De igual forma es posible identificar aspectos de competitividad que podrían verse significativamente afectados si el distrito de Cartagena pierde el servicio de los buques Post panamax y Neo panamax por bajos niveles de servicio, esto podría generar impactos en la dinámica de importación y exportación de carga contenedorizada a través del puerto de Cartagena de Indias.*

De otra parte es necesario tener en cuenta que debido al mayor tamaño de los buques tipo neopanamax, que son más altos, más anchos y requieren de una mayor profundidad, las grúas con las cuales se realizan las operaciones de cargue y descargue, efectúan recorridos de distancias mayores a las que se recorren tendiendo buques tipo panamax, lo anterior puede ser analizado con el apoyo de la siguiente grafica allegada con la solicitud del concesionario a través del radicado ANI No. 2019-409-128317-2 del 9 de diciembre de 2019.

Productividades en cargue y descargue en función del tamaño del buque

(...)

**RESOLUCIÓN No.
Hoja No. 14**

DEL 2020

“Por la cual se autoriza a la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR la ejecución de inversiones adicionales a las previstas en el plan de inversiones del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008”

Se observa que el concesionario en su solicitud presenta un análisis sobre las condiciones de operación de las grúas postpanamax y super postpanamax, demostrando a través de un ejemplo que las grúas panamax no pueden atender en su totalidad un buque tipo neopanamax, esto debido a que la longitud de brazo no alcanza a atender las líneas de contenedores ubicadas en el costado opuesto al muelle de un buque tipo con 48 metros de eslora.

Una vez revisado el análisis y las explicaciones presentadas por el concesionario es posible afirmar que estas resultan razonables y justificadas en tanto se demuestra que la falta de al menos 4 grúas pórtico tipo super postpanamax no permite estar a la vanguardia de las demandas del mercado marítimo, lo que podría implicar una pérdida de carga, más aun teniendo en cuenta que la vocación de la terminal portuaria concesionada a CONTECAR es de transbordo debido a su cercanía al canal de Panamá, en tal sentido es altamente probable que las líneas navieras busquen otra alternativa para desarrollar operaciones de cargue y descargue de buques neopanamax sin exponerse a riesgos operativos.

Respecto al cálculo de la capacidad relativa allegada con la solicitud del concesionario a través del radicado ANI No. 2019-409-128317-2 del 9 de diciembre de 2019 se presentan las siguientes apreciaciones:

En la solicitud presentada por el concesionario se hace un análisis del nivel de utilización de los muelles en función de las ventanas de arribo de los buques, como resultado del ejercicio se concluye que el nivel de utilización actual es del 67% o 65%, esto basado en una tabla elaborada por el UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) en la cual se relacionan los tiempos de espera de los buques en función del número de muelles y su nivel de utilización.

A partir del análisis realizado se demuestra que bajo las condiciones actuales de operación del terminal portuario comprendidas como 3 grúas tipo postpanamax y 6 grúas tipo superpostpanamax solo es posible atender un buque tipo neopanamax.

De igual forma es necesario señalar que los puertos se conciben como infraestructuras para las cuales no resulta sencilla la definición de capacidad como quiera que cada puerto se encuentra integrado por varios subsistemas internacionales que brindan servicios a buques y a los usuarios finales que son empresas que envían y reciben carga por medio del transporte marítimo. En tal sentido para medir las posibilidades que tiene un puerto para atender un flujo determinado de demanda por unidad de tiempo comprendido como contenedores/hora, es necesario tener en cuenta que la composición de motonaves que ingresan en el puerto es un factor que condiciona el tipo de servicios que estos van a demandar. Adicionalmente es necesario tener en cuenta que la capacidad global del puerto es el resultado de la combinación de capacidades de los distintos subsistemas que lo conforman, de igual forma se debe disponer de equipos e infraestructura adicional para atender de manera eficiente las llegadas súbitas o contingencias logísticas que eventualmente puedan presentarse sin afectar el nivel de servicio.

Para efecto de identificar los factores determinantes de la capacidad de un puerto es posible agruparlos en las siguientes categorías:

- *Elementos Físicos: se conciben como áreas de patios disponibles, numero de muelles, longitud de muelles, configuración de las terminales.*
- *Equipamientos: se comprenden como número y tipo de grúas, vehículos auxiliares, sistemas de control, puertas de acceso.*
- *Factor laboral: regulaciones laborales, tamaño de los equipos de trabajadores, categorías laborales, reglas de seguridad.*
- *Modos de operación: entrada y salida de buques en el área portuaria, maniobras de amarre, controles aduaneros y sanitarios.*
- *Composición del tráfico: tipos de buques y mercancías*

Para el caso de la concesión otorgada a la sociedad CONTECAR mediante el contrato de concesión portuaria No. 003 de 2018, la productividad de esta terminal portuaria marítima se comprende como la capacidad de movimiento de contenedores, en este aspecto inciden los tipos de contenedores que se requiere mover en la escala que realiza un buque, obligando así a realizar cambios en las grúas y equipos móviles, de igual forma el número de movimientos improductivos son aquellos que se deben realizar para desplazar contenedores que no van a descargarse de la embarcación pero cuyo movimiento se requiere para alcanzar los contenedores que se deben descargar.

**RESOLUCIÓN No.
Hoja No. 15**

DEL 2020

“Por la cual se autoriza a la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR la ejecución de inversiones adicionales a las previstas en el plan de inversiones del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008”

De acuerdo con lo anteriormente expuesto se presentan dos factores determinantes en el momento de establecer la productividad de una terminal de contenedores, en términos de movimientos de contenedores/hora, a saber:

- *El tamaño del buque a cargar/descargar*
- *El porcentaje del total de la carga del buque a mover*

De igual forma es pertinente señalar que para determinar de forma integral el rendimiento de grúas pórtico en un muelle es necesario adicionar otros elementos a los cálculos realizados de acuerdo con las especificaciones técnicas de un equipo de carga toda vez que existen otros factores vinculados con la carga, tipos de contenedores, tipo de motonaves y adicionalmente con la logística y otros equipos del muelle.

No obstante lo anterior, para el caso en estudio el incremento o disminución en la capacidad del terminal por efecto de la incorporación de las 4 grúas super postpanamax como equipos de cargue y descargue, no implica un incremento del volumen de carga pues obedece a cambios de la flota de buques como se señaló anteriormente, en tal sentido, desde la perspectiva técnica operativa la solicitud emitida por la Sociedad Portuaria Terminal de Contenedores de Cartagena S.A., se considera procedente a la luz del artículo 102 de la Ley 1955 de 2019, por lo cual resulta viable autorizar la puesta en operación de 4 grúas super postpanamax realizada por la Sociedad Portuaria Terminal de Contenedores de Cartagena S.A. mediante comunicación ANI No. 2019-409-128317-2 del 9 de diciembre de 2019.

5. CONCLUSIÓN

Desde perspectiva técnica, ésta Gerencia considera viable proceder con la aprobación de la solicitud de autorización para la puesta en operación de 4 grúas super postpanamax, realizada por la Sociedad Portuaria Terminal de Contenedores de Cartagena S.A. toda vez que se encuentra acorde a lo establecido en el contrato de concesión portuaria No. 003 de 2008.”

28. Concepto ambiental

Por medio de correo electrónico de 30 de marzo de 2019 la Gerencia Ambiental de la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno emitió concepto ambiental en relación con la comunicación de la sociedad portuaria Terminal de Contenedores de Cartagena S.A. – CONTECAR, radicada en la ANI el 9 de diciembre de 2019 con el No. 2019-409-128317-2, con asunto “Solicitud autorización de puesto en operación de 4 grúas post panamax”, en los siguientes términos:

“Por medio de radicado No. 2020-303-004478-3 del 6 de marzo de 2020 el GIT Portuario solicitó a esta Gerencia, concepto acerca de la solicitud del Concesionario sobre la puesta en operación de cuatro (4) grúas post-panamax, indicando lo siguiente:

“(…) con la aprobación de las 4 grúas nuevas que está solicitando CONTECAR, el puerto quedaría con 10 grúas super-post panamax y 3 grúas postpanamax. Para calcular la nueva capacidad, se construye un “Escenario 3”, en el cual se recuperaría la operatividad del tercer muelle ya que las 4 grúas solicitadas operarían sobre él, quedando entonces habilitados 2 muelles con 10 grúas para barcos neopanamax y 1 muelle con 3 grúas para barcos panamax.”

Teniendo en cuenta el incremento del número de grúas respecto al actual, el GIT Ambiental considera procedente requerir al Concesionario el ajuste de su Licencia Ambiental Resolución No. 239 del 8 de octubre de 1993 y sus respectivos actos administrativos modificatorios, con el fin de actualizar los siguientes programas de manejo ambiental del proyecto previamente a la operación de esta nueva maquinaria:

- *PA-OP 01 Mantenimiento de maquinarias, equipos, vehículos, motonaves y/o artefactos navales al servicio de la terminal.*
- *PA-OP 05 Manejo de contenedores y carga suelta.*
- *PA-OP 14 Manejo de emisiones atmosféricas y ruido.*
- *SMA-COP 04 Seguimiento y monitoreo a emisiones atmosféricas, calidad del aire y ruido.*

Por lo tanto, una vez el Concesionario cuente con la actualización del Instrumento de Manejo Ambiental, aprobada por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA, se considerará

**RESOLUCIÓN No.
Hoja No. 16**

DEL 2020

“Por la cual se autoriza a la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR la ejecución de inversiones adicionales a las previstas en el plan de inversiones del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008”

viable desde el punto de vista ambiental la operación de cuatro (4) nuevas grúas en el área concesionada.”

29. Concepto jurídico

Que mediante memorando No. 2020-705-005287-3 del 31 de marzo de 2020 la Gerencia de Asesoría Gestión Contractual 1 de la Vicepresidencia Jurídica emitió concepto jurídico en relación con la comunicación de la sociedad portuaria Terminal de Contenedores de Cartagena S.A. – CONTECAR, radicada en la ANI el 9 de diciembre de 2019 con el No. 2019-409-128317-2, con asunto *“Solicitud autorización de puesto en operación de 4 grúas post panamax”*, en los siguientes términos:

“(…)

4. Análisis para el trámite de la solicitud presentada por el concesionario

4.1. La generalidad de la ejecución del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008

En el presente caso, a través del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008 el Estado permitió a CONTECAR S.A. el derecho a la ocupación en forma temporal y exclusiva de unas zonas de uso público y la infraestructura, para su modernización, operación y mantenimiento, a cambio de la correspondiente contraprestación.

La cláusula quinta del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008 describe las especificaciones técnicas, modalidad de operación y los volúmenes, tipo y clase de carga a las que se destinaría el terminal concesionado de acuerdo con la infraestructura y equipos a construir, instalar y mantener, respectivamente.

Para posibilitar la ampliación, construcción, mantenimiento, operación del terminal concesionado, con la suscripción del contrato se autorizó la ejecución de un plan de inversiones cuya descripción y valor quedó fijado en la cláusula séptima del contrato, el cual fue presentado en su oportunidad por el concesionario con base en su experticia y presupuestación. En este sentido, el proyecto fue estructurado por CONTECAR para operar una plataforma de distribución logística de contenedores con una capacidad instalada que permite manejar 1 millón de TEUS/año, en carga general 850.000 tns/año y 80.000 vehículos, que contaría para el efecto, entre otros, con 7 grúas pórtico.

El plan de inversiones contractualmente pactado en la cláusula séptima del contrato de concesión está completamente ejecutado. Siendo que el régimen de riesgos del contrato, asigna al concesionario los efectos favorables y desfavorables de la ejecución del plan de inversiones, cuya ejecución fue propuesta por éste. En este sentido, riesgos como el de cantidades de obra y de presupuesto, entre otros, se encuentran en cabeza del concesionario, por lo que corresponde a éste asumir las consecuencias de la necesidad de modificación del contrato de concesión portuaria para, como en el caso, adicionar el plan de inversiones propuesto por el contratista y pactado contractualmente, con ocasión de situaciones de insuficiencia de la infraestructura o equipos previstos para la operación eficiente del puerto concesionado, en las condiciones -volúmenes y especificaciones técnicas- que este mismo propuso.

Por otro lado, contractualmente se estipula que para cualquier cambio en las condiciones iniciales en las cuales se aprobó y otorgó la concesión relativas a modalidades de operación, clase de carga y tipo de servicio, se debe obtener permiso previo y escrito de la entidad concedente, adelantando para el efecto el procedimiento de modificación vigente para la modificación de las condiciones iniciales del contrato.

Así mismo en el contrato se prevé la posibilidad de que, habiéndose ejecutado la totalidad del plan de inversiones pactado, se pueda autorizar la ejecución de actividades de inversión adicionales, (i) dando cumplimiento a la normatividad que para el efecto se encuentre vigente, (ii) siendo asumidas por el concesionario bajo el entendido que la inversión realizada será recuperada en el término de la concesión (iii) sin que den lugar a indemnización y reconocimiento a favor del concesionario y (iv) ajustando las garantías contractuales.

4.2. La posición de la ANI en relación con las 4 grúas antes de expedirse la Ley 1955 de 2019

Como hubo ocasión de señalar previamente en el presente documento, se ha presentado falta de acuerdo entre las partes del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008 en relación con la forma las interpretaciones y alcance que las mismas han dado a la Ley 1 de 1991 y sus decretos

**RESOLUCIÓN No.
Hoja No. 17**

DEL 2020

“Por la cual se autoriza a la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR la ejecución de inversiones adicionales a las previstas en el plan de inversiones del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008”

reglamentarios, respecto de lo que debe entenderse por modificación de las condiciones de la concesión, modificación sustancial de contrato de concesión portuaria a partir de la expedición del Documento CONPES 3744 de 2013, adoptado mediante Decreto 1099 de 2013, y el trámite que debe surtir para tal efecto, atendiendo a los principios en los que se encuentra inspirada la Ley 1 de 1991, donde se tenía en cuenta que la modificación respectiva no podría autorizarse si generaba una afectación a terceros o altera los propósitos de competencia que rigen la Ley 1 de 1991, y por lo tanto deberían surtir el procedimiento establecido en el referido Decreto.

En este punto, la entidad indicó que en los contratos de concesión portuaria pueden encontrarse disposiciones que en línea con lo previsto en los actos administrativos de aprobación y otorgamiento de los contratos de concesión portuaria, estipulan que los cambios en las especificaciones técnicas del proyecto, las modalidades de operación, volúmenes y clase de carga, tipo de servicio en las cuales se otorgó la concesión deben ser autorizados previamente y por escrito por parte de la entidad siempre y cuando se cumpla con el procedimiento legal vigente que autorice las modificaciones de las condiciones iniciales del contrato, las cuales, en todo caso, se deberán autorizar mediante acto administrativo y formalizar a través de un otrosí.

A su turno, la entidad indicó que con ocasión de la expedición del Documento CONPES 3744 de 2013, adoptado mediante Decreto 1099 de 2013, al establecer la metodología de contraprestación, dispuso que la misma resultaría aplicable a las nuevas concesiones que se otorguen y respecto de aquellas que se modifiquen sustancialmente según el artículo 17 de la Ley 1 de 1991². No obstante dicha previsión, no se definió en el Plan de Expansión Portuaria lo que debe entenderse por modificación sustancial de los contratos de concesión portuaria, constituyéndose en consecuencia como un concepto jurídico indeterminado.

En este sentido, a partir de la adopción de dicho Plan de Expansión Portuaria se asumió por parte de la entidad que dicho concepto de modificación sustancial podía llenarse de manera coherente asimilándolo con el relativo a las condiciones de la concesión, bajo el entendido que dichas condiciones representan precisamente aquellas circunstancias bajo las cuales (i) el concesionario presentó en su oportunidad la propuesta y solicitud de concesión, (ii) la entidad aprobó y otorgó la concesión, (iii) los contratantes suscribieron el contrato con un plazo y contraprestación objetivamente determinados; y a cuya modificación precisamente la misma ley preveía la posibilidad de variar el plazo y la contraprestación contractuales, a la luz de la redacción original del artículo 17 de la Ley 1 de 1991. Dichas condiciones se identificaron a la luz de los artículos 9 y 12 de la Ley 1 de 1991 y los actos administrativos de aprobación y otorgamiento de la concesión, como los siguientes:

- a* *Modificaciones en la ubicación, linderos y/o extensión de la zona de uso público otorgada en concesión.*
- b* *Modificación en la descripción general del proyecto en sus **especificaciones técnicas** y/o en la modalidad de operación.*
- c* *Modificación en el **volumen** y clase de carga a que se destinará el proyecto.*
- d* *Modificación en el tipo de servicio a prestar, servicio público - servicio privado.*
- e* *Modificaciones que impliquen **nuevos planes de inversiones** a acometer³.*

Conforme con el criterio expuesto, de conformidad con lo indicado en el referido artículo 17 en su redacción original, se indicó en su oportunidad al concesionario que en el caso de la modificación del plan de inversiones contractualmente pactado, en el sentido de autorizar la ejecución de nuevas inversiones cuando ya se ha ejecutado la totalidad del plan de inversiones pactado, aun adoptando un indicador contractual para determinar la variación de condiciones contractuales (volúmenes, especificaciones técnicas), se podría generar una afectación a terceros o alterar los

² Cfr. Documento CONPES 3744 de 2013, Plan de Expansión Portuaria “Política Portuaria para un país más moderno”. “Aplicabilidad: La presente metodología de contraprestaciones aplicará únicamente a los beneficiarios de nuevos permisos portuarios marítimos y fluviales y/o cuando se modifiquen sustancialmente permisos vigentes según el artículo 17 de la Ley 1ª de 1991.”

³ Respecto del literal e., es necesario precisar que, en los eventos en los cuales el Concesionario manifiesta asumir esas inversiones a su cuenta y riesgo dentro del mismo plazo de la Concesión, resultaba necesario verificar si con la acometida de las mismas no se está variando las condiciones señaladas en los demás literales, pues de ser así, las podrá efectuar surtiendo el trámite de modificación contractual conforme a la norma vigente, actualmente el art. 2.2.3.3.3.5. del Decreto 1079 de 2015.

**RESOLUCIÓN No.
Hoja No. 18**

DEL 2020

“Por la cual se autoriza a la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR la ejecución de inversiones adicionales a las previstas en el plan de inversiones del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008”

propósitos de competencia que rigen la Ley 1 de 1991, y por lo tanto se debería surtir para el efecto el procedimiento establecido en el artículo 2.2.3.3.3.5. del Decreto 1079 de 2015.

4.3. El criterio a partir del artículo 102 de la Ley 1955 de 2019

El artículo 102 de la Ley 1955 de 2019⁴, al modificar el artículo 17 de la Ley 1 de 1991 que estipula la posibilidad de modificación de las condiciones en que el contrato de concesión portuaria fue aprobada y otorgada, definió lo que debe entenderse como una modificación sustancial de los contratos de concesión portuaria a partir de la fecha de su expedición. Es así como limitó dicho concepto a la variación del plazo concesional o la ubicación, linderos o extensión de las zonas de uso público entregadas en concesión portuaria.

En este orden de ideas, a partir de dicho criterio se puede establecer que la incorporación de nuevas inversiones en el Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008 a título de inversiones adicionales no se enmarca en el concepto de modificación sustancial que define la disposición legal referida, y en ese sentido no da lugar a la modificación de la metodología de cálculo de contraprestación contractualmente pactada, es decir, a la aplicación de la metodología de cálculo de contraprestación establecida en el Documento CONPES 3744 de 2013, adoptado mediante Decreto 1099 de 2013.

4.4. En cuanto a la solicitud presentada por el concesionario

En la comunicación que contiene la solicitud objeto de análisis se indica que la petición hace referencia a la autorización de puesta en operación de 4 nuevas grúas pórtico y tiene como propósito servir a la eficiente operación del puerto concesionado, que no obedece a una modificación contractual sustancial conforme a lo previsto en el artículo 102 de la Ley 1955 de 2019, y en todo caso no obedece a una modificación contractual, en vista que no se modifica la modalidad de operación, el tipo de carga, ni las zonas de uso público entregadas en concesión; además que el puerto concesionado seguirá siendo de servicio público.

4.5. El concepto de la interventoría del contrato de concesión

*La interventoría del contrato afirmó en su último concepto que en la actualidad las nuevas grúas se requieren **para mantener las condiciones del contrato** en cumplimiento de la obligación de preservar la eficiencia del puerto para adecuarse a las condiciones tecnológicas, de mercado y atender las disposiciones de estándares internacionales por parte de las navieras. Que en consideración a los antecedentes presentados precisamente en ejecución del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008, referidos a la construcción de piñas de amarre y la adquisición de 2 grúas pórtico adicionales a las previstas inicialmente en el plan de inversiones sin modificar el contrato, lo pertinente en el presente caso es proceder a la autorización de ejecución de la inversión adicional a través de acto administrativo, pues no se está en su concepto ante una modificación del contrato.*

No obstante lo anterior, es preciso advertir la diferencia entre las 4 grúas que motivan el presente concepto y la ejecución de las actividades referidas por la interventoría: (i) las piñas que se construyeron a título de inversión adicional tuvieron como objeto garantizar condiciones de seguridad en las operaciones de cargue y descargue en el terminal, (ii) las 2 grúas pórtico previamente instaladas fueron adquiridas a título de mayor valor de inversión del ítem equipos del plan de inversiones, y en este sentido no se corresponden con la situación del presente caso.

Por lo anterior, se acoge lo conceptuado por la interventoría en cuanto a la pertinencia de expedir un acto administrativo en el que se autorice la puesta en operación de las 4 grúas pórtico que motivan la emisión del presente concepto

4.6. La incorporación de las 4 grúas en el régimen del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008

*El análisis de viabilidad de autorizar la ejecución de una actividad de inversión propuesta por el concesionario y no prevista en el plan de inversiones pactado, **debe** respetar el marco establecido por aquellas condiciones en las que la concesión fue aprobada y otorgada, pues de las mismas se desprenden las obligaciones y derechos recíprocos y equivalentes derivados de la existencia de la relación contractual.*

⁴ Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 “Pacto por Colombia, pacto por la equidad”

**RESOLUCIÓN No.
Hoja No. 19**

DEL 2020

“Por la cual se autoriza a la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR la ejecución de inversiones adicionales a las previstas en el plan de inversiones del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008”

Así, acudiendo precisamente a lo establecido en las cláusulas (i) séptima que establece que en el evento que, habiéndose ejecutado el monto total del Plan de Inversiones⁵, llegaren a requerirse inversiones adicionales, ellas deberán ser previamente autorizadas por el INCO o quien haga sus veces, previo el cumplimiento de los requisitos que para éstos efectos establezca la ley, y (ii) décima quinta que al regular el tema de las Obras Adicionales dispuso que “En el evento que EL CONCESIONARIO requiera efectuar obras e inversiones en la zona de uso público no previstas en el contrato y su respectivo plan de inversiones, y/o adquirir o instalar equipos destinados a la operación del muelle, deberá contar con la respectiva autorización previa y escrita por parte del INCO, a través del Subgerente de Gestión Contractual o quien haga sus veces.”, y que indicó en su párrafo primero que dicha autorización debe realizarse con acto administrativo motivado, se estima pertinente la expedición de una resolución en la que se disponga la autorización .

Esto, bajo el entendido, se insiste, que estas inversiones a acometer correspondan a (i) inversiones adicionales, no previstas en el plan de inversiones contractualmente pactado en términos de actividades ni equivalencia financiera en cuanto a Valor Presente Neto, (ii) que no modifican sustancialmente el contrato de concesión en los términos del artículo 17 de la Ley 1 de 1991 con la modificación introducida por el artículo 102 de la Ley 1955 de 2019, (iii) respecto de las cuales el concesionario expresamente acepta que no darán lugar a reconocimiento a su favor, (iv) pero si generan las responsabilidades pertinentes asociadas a su pertenencia al alcance técnico y financiero del proyecto.

Conforme con los antecedentes señalados previamente en el presente documento, lo que sustentado por el concesionario y validado por la interventoría y el área técnica de la entidad, es que las nuevas grúas desde que se solicitó autorización para su adquisición y puesta en operación en 2016, se requieren para mantener las condiciones del contrato en cumplimiento de la obligación de preservar la eficiencia del puerto para adecuarse a las condiciones tecnológicas, de mercado y atender las disposiciones de estándares internacionales por parte de las navieras.

Sin perjuicio de la manifestación del concesionario, en el futuro existe una posibilidad razonable de que la puesta en operación de los equipos propuestos pueda implicar un aumento en la capacidad del terminal traducido en mayores volúmenes de carga movilizados con respecto a (i) los volúmenes que el concesionario previó movilizar en su propuesta técnica, económica, operativa y financiera presentada en su oportunidad para la obtención de la concesión portuaria, e incluso con respecto a (ii) los volúmenes de carga que la capacidad instalada actual del puerto, incluyendo las 3 grúas pórtico adquiridas en 2015 a título de mayor valor de inversión en este tipo de equipos para completar el compromiso de inversión pactado, está en capacidad de atender, con las actuales condiciones de equipamiento e infraestructura física.

En este sentido, con la expedición del acto administrativo que decida respecto a la incorporación de las grúas pórtico en el alcance financiero y técnico del contrato, es pertinente que se indique expresamente que la entidad en ejercicio de su facultad de dirigir el contrato de concesión portuaria y vigilar su cumplimiento y correcta ejecución, la entidad cuenta de manera permanente con la facultad de hacer seguimiento a las condiciones operativas, económicas, técnicas y financieras de la concesión, a fin de verificar la correcta y eficiente prestación de los servicios portuarios a través del puerto concesionado y la equivalencia de las prestaciones recíprocas derivadas del contrato.

5. Recomendaciones

En consideración a los antecedentes y consideraciones presentados en los capítulos anteriores, la Gerencia Jurídica de Gestión Contractual 1 de la Vicepresidencia Jurídica recomienda en relación con la comunicación del concesionario:

5.1. *Que se le dé a la solicitud del concesionario el tratamiento de inversión adicional al plan de inversiones contractualmente pactado, en la medida que se trata de la incorporación en el régimen del contrato de nuevos activos -equipos- revertibles al término de la concesión, que por manifestación expresa del concesionario no darán lugar a ningún tipo de reclamación o reconocimiento a su favor, en la medida en que conforme se indicó,*

⁵ En el presente caso se encuentra pendiente la ejecución de un valor pendiente por ejecutar del plan de inversión pactado, correspondiente al ítem “scanner”. La ejecución del monto de inversión faltante depende de las especificaciones que define la Comisión Intersectorial para la implementación y seguimiento de los Sistemas de Inspección no Intrusiva y se dictan otras disposiciones a que se refiere el Decreto 2155 de 2014

**RESOLUCIÓN No.
Hoja No. 20**

DEL 2020

“Por la cual se autoriza a la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR la ejecución de inversiones adicionales a las previstas en el plan de inversiones del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008”

5.2. *Que se someta el presente asunto a consideración del Comité de Contratación de la Agencia, de tal suerte que dicha instancia conozca del contenido y antecedentes de la solicitud, y pueda presentar las recomendaciones pertinentes en relación con la autorización a impartir, de conformidad con el Manual de Contratación de la entidad.*

5.3. *Que en el marco de lo indicado en los numerales precedentes, y en consideración a la regla contractualmente prevista, se decida respecto a la solicitud de incorporación de las 4 grúas a través de acto administrativo en el que se disponga:*

5.3.1. *Que las grúas revertirán a la Nación en buen estado de operación y mantenimiento al término de la concesión.*

5.3.2. *Que el concesionario debe proceder a la actualización de las garantías contractuales en lo que corresponde al alcance del otrosí (sic) que se suscriba y ajustar en lo pertinente los amparos que tengan como base de cálculo el valor de las inversiones efectuadas en el marco del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008.*

5.3.3. *Que la adquisición y puesta en operación de las grúas pórtico no dará lugar a reclamación por parte del concesionario, en virtud de la disposición contractual relativa a la posibilidad de ejecución de inversiones adicionales y la manifestación expresa del concesionario en este sentido.*

5.3.4. *Que se incorpore en la parte resolutive del acto administrativo a expedir una disposición en la que de manera expresa se indique que la Agencia en su calidad de concedente y en ejercicio de su facultad de dirigir el contrato de concesión portuaria y vigilar su cumplimiento y correcta ejecución, cuenta de manera permanente con la facultad de hacer seguimiento a las condiciones operativas, económicas, técnicas y financieras de la concesión, a fin de verificar la correcta y eficiente prestación de los servicios portuarios a través del puerto concesionado y la equivalencia de las prestaciones recíprocas derivadas del contrato.”*

30. Concepto financiero

Mediante memorando No. 2020-308-005310-3 del 1 de abril de 2020 la Gerencia financiera 1 de la Vicepresidencia de Gestión Contractual emitió concepto financiero en relación con la comunicación de la sociedad portuaria Terminal de Contenedores de Cartagena S.A. – CONTECAR, radicada en la ANI el 9 de diciembre de 2019 con el No. 2019-409-128317-2, con asunto “Solicitud autorización de puesto en operación de 4 grúas post panamax”, en los siguientes términos:

“(…)

V. ANALISIS FINANCIERO

*Sin perjuicio de la **validación técnica**, en relación con la justificación operativa de la adquisición de las grúas, y el **análisis jurídico** respecto a modificación sustancial o de condiciones y/o contraprestación; y teniendo en cuenta los antecedentes, la última solicitud del concesionario y el concepto de interventoría, desde el punto de vista financiero se evalúa la solicitud de CONTECAR de la adquisición de las grúas pórtico como **inversiones adicionales**.*

*Bajo esa perspectiva, en la cláusula Séptima, parágrafo cuarto del contrato de concesión No. 003 de 2008 se establece: “**Inversiones adicionales:** En el evento que habiéndose ejecutado el monto total del plan de inversiones llegaren a requerirse inversiones adicionales, ellas deberán ser previamente autorizadas por el INCO o quien haga sus veces, previo el cumplimiento de los requisitos que para estos establezca la Ley.” De acuerdo con lo establecido en la Cláusula Séptima el total del plan de inversiones es de **USD156.608.998**, lo cual, frente a lo reportado en los formatos de inversión privada registrado en la entidad, la Sociedad Portuaria Contecar S.A. con corte a 31 de diciembre de 2019 lleva ejecutado **USD 197.200.237**, este valor es superior a lo establecido contractualmente, sin embargo se deja constancia que a la fecha la entidad, con el apoyo de la interventoría se encuentra en proceso de imputación final tanto técnica como financiera de dichas inversiones reportadas.*

Sin perjuicio de lo anterior, al ser las grúas catalogadas como inversiones adicionales, las mismas no impactarían el modelo financiero del proyecto al ser asumidas a cuenta y riesgo del concesionario, y no exigirse el reconocimiento de plazo adicional para su recuperación. Sobre este particular, el concesionario ha manifestado en las diferentes comunicaciones radicadas en la

**RESOLUCIÓN No.
Hoja No. 21**

DEL 2020

“Por la cual se autoriza a la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR la ejecución de inversiones adicionales a las previstas en el plan de inversiones del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008”

entidad que las 4 grúas Post-Panamax son a su cuenta y riesgo, razón por la cual este valor no será imputado al plan de inversiones.

*Así, al revisar el valor de las 4 grúas, se tiene que mediante correo electrónico del 12 de marzo de 2020 (adjunto), el concesionario remite la factura No. ZP16-2399-3T del 22 de febrero de 2017 por valor de **USD33.140.000**. Teniendo en cuenta la fecha de la factura, y que posteriormente en abril de 2017 las grúas fueron descargadas en el terminal, se recomienda la verificación de interventoría respecto al buen estado al año 2020. Una vez autorizada la inversión deberá ser reportada como inversión a cuenta y riesgo, y es claro que deben revertir a la nación en buen estado y operación al final del plazo de la concesión y por tanto deberá asumir los mantenimientos que requieran para tal fin.*

Finalmente, es importante advertir que aún sigue en estudio el valor pendiente por concepto de Scanners, que actualmente es objeto de de un presunto hallazgo la Contraloría General de la República CGR, y que aún cuando no estuvo incluido en el valor de inversiones de la cláusula séptima del contrato (USD156.608.998), si se encuentra en el modelo financiero; y que el hecho de realizar la inversión en las grúas no implica ni una sustitución ni un reemplazo del tema de Scanners, que correspondería a un ítem particular. Esto sin perjuicio del análisis jurídico y técnico que se pueda realizar sobre el particular.

V. CONCLUSIONES Y/O RECOMENDACIONES

Sin perjuicio de la validación técnica y el análisis jurídico, y teniendo en cuenta los antecedentes, la última solicitud del concesionario y el concepto de interventoría, desde el punto de vista financiero se concluye y/o recomienda:

- 1 Al considerar la inversión de las 4 grúas pórtico por valor de USD33.140.000 como inversiones adicionales, se entiende que las mismas serían a cuenta y riesgo del concesionario, por lo cual no se imputarán al plan de inversiones, ni daría lugar a reconocimiento en tiempo; y es claro que deben revertir a la nación en buen estado y operación al final del plazo de la concesión y por tanto deberá asumir los mantenimientos que requieran para tal fin.*
- 2 Se recomienda que en el respectivo acto administrativo de aprobación de las inversiones adicionales se solicite la actualización de las garantías del contrato con lo autorizado.*
- 3 Una vez autorizada la inversión se recomienda la verificación de interventoría respecto al buen estado, teniendo en cuenta que dicha adquisición se dio en febrero de 2017 y posteriormente en abril de 2017 fueron descargadas en el terminal y estamos a 2020.*
- 4 Puestas en servicio, los valores de inversión deberán ser reportada como inversión a cuenta y riesgo en los formatos de inversión.*
- 5 Se advierte que aún sigue en estudio el valor pendiente por concepto de Scanners, que actualmente es objeto de un presunto hallazgo de la Contraloría General de la República CGR, y que aún cuando no estuvo incluido en el valor de inversiones de la cláusula séptima del contrato (USD156.608.998), si se encuentra en el modelo financiero; y que el hecho de realizar la inversión en las grúas no implica ni una sustitución ni un reemplazo del tema de Scanners, que correspondería a un ítem particular.”*

CONSIDERACIONES FINALES

31. Que de acuerdo con los antecedentes contractuales, el contenido de la solicitud presentada por el concesionario y lo expresado en los conceptos emitidos para tal efecto, se puede concluir lo siguiente:

31.1. El Plan de Inversiones en obras civiles y equipos contenido en la cláusula séptima del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008 ya se encuentra ejecutado en su

**RESOLUCIÓN No.
Hoja No. 22**

DEL 2020

“Por la cual se autoriza a la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR la ejecución de inversiones adicionales a las previstas en el plan de inversiones del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008”

totalidad⁶, sin perjuicio del resultado del proceso de imputación que se está desarrollando, con el acompañamiento de la interventoría.

31.2. Las inversiones que pretende realizar la **Sociedad Portuaria TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR**, consistentes en la instalación de cuatro (4) grúas pórtico super post panamax, corresponde a la ejecución de inversión es que no se encuentran contempladas dentro de las actividades previstas en el Plan de Inversiones estipulado en la cláusula séptima del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008, pero serán incorporadas al régimen y responsabilidades contractualmente establecidos.

31.3. Las inversiones requeridas por el concesionario no implican un cambio sustancial del Contrato en los términos el artículo 102 de la Ley 1955 de 2019, que modificó el artículo 17 de la ley 1 de 1991.

31.4. Teniendo en cuenta que las obras e inversiones se realizarán en la zona de uso público otorgada en concesión, las mismas deberán revertir a la Nación en los términos indicados en el contrato en buen estado de operación y mantenimiento.

31.5. Se entiende que el monto de las nuevas inversiones solicitadas por el concesionario será recuperado durante el término de la concesión y se realizarán **por su cuenta y riesgo**, razón por la cual no se hace necesario modificar el plazo de la concesión y su ejecución no dará derecho a reclamación alguna por parte del concesionario.

31.6. Conforme con los antecedentes señalados previamente en el presente documento, lo que sustentado por el concesionario y validado por la interventoría y el área técnica de la entidad, es que existe una justificación operativa para la adquisición de las 4 grúas super postpanamax como equipos de cargue y descargue, sustentada en la necesidad de garantizar la eficiencia y competitividad en la atención de buques tipo neopanamax, a través de la adecuación a las nuevas condiciones tecnológicas y de mercado, esto en cumplimiento de las obligaciones contractuales del concesionario establecidas en la cláusula décimo séptima, especialmente la obligación 17.21 en la cual se establece que "Será responsabilidad de EL CONCESIONARIO, invertir en su propio nombre y a su cargo en infraestructura portuaria y equipo que aumentan las operaciones y la eficiencia del puerto".

31.7. La Agencia en su calidad de concedente y en ejercicio de su facultad de dirigir el contrato de concesión portuaria y vigilar su cumplimiento y correcta ejecución, cuenta de manera permanente con la facultad de hacer seguimiento a las condiciones operativas, económicas, técnicas y financieras de la concesión, a fin de verificar la correcta y eficiente prestación de los servicios portuarios a través del puerto concesionado y la equivalencia de las prestaciones recíprocas derivadas del contrato.

32. Que el día ocho (8) de abril de 2020, de conformidad con lo previsto en el Manual de Contratación de la entidad, se presentó la solicitud de autorización de ejecución de inversiones adicionales a consideración del Comité de Contratación de la Agencia, junto con los antecedentes relevantes y los conceptos emitidos por las áreas competentes al interior de la entidad, instancia que con base en la información que le fue puesta de presente, decidió autorizar al concesionario la ejecución de las inversiones adicionales solicitadas consistentes en la puesta en operación de (4) grúas pórtico super post panamax, bajo el cumplimiento de los requisitos y condiciones establecidas en la parte resolutive del presente acto administrativo.

⁶ En el presente caso se encuentra pendiente la ejecución de un valor pendiente por ejecutar del plan de inversión pactado, correspondiente al ítem "scanner". La ejecución del monto de inversión faltante depende de las especificaciones que define la la Comisión Intersectorial para la implementación y seguimiento de los Sistemas de Inspección no Intrusiva y se dictan otras disposiciones a que se refiere el Decreto 2155 de 2014

**RESOLUCIÓN No.
Hoja No. 23**

DEL 2020

"Por la cual se autoriza a la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR la ejecución de inversiones adicionales a las previstas en el plan de inversiones del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008"

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE

ARTÍCULO PRIMERO. Autorizar a la Sociedad Portuaria **TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR** la ejecución de inversiones adicionales a las previstas en el Plan de Inversiones pactado en el Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008, representadas en cuatro (4) grúas pórtico super post panamax por valor total de **treinta y tres millones ciento cuarenta mil dólares de los Estados Unidos de Norte América (USD 33.140.000)** y que cuentan cada una con las siguientes especificaciones:

Max. Carga transmitida al muelle	UDL riel lado mar WS	UDL riel lado tierra LS
En operación (boom abajo)	53.1 t/m	42.5 t/m
Fuera operación (boom arriba, trolley en posición parqueo)	59.5 t/m	47.6 t/m

CONDICIONES EN SITIO	
Temperatura ambiente	+19°C...+40°C
Atmósfera	salina (ambiente portuario)
Maxima humedad relativa	100 %
Suministro de potencia	13,2 kV, 60 Hz, 3/PE
Distancia del cable Alto Voltaje a través de línea central desde el centro de riel lado mar. Cable Reel por el lado mar a mano izquierda.	1000 mm
Crane travel distance from junction box	350 m
Distance from centreline WS rail to fender face of the quay (with fender)	4.45 m
Tipo de riel de tierra	CR 175
Diferencia de nivel lado de riel tierra y lado mar	0 mm

Intensidad de vientos	Velocidad de viento	Presión de viento
- En operación Manejo de container	70 km/h	230 N/m ²
- En operación Solamente traslado gantry	70 km/h	230 N/m ²
- Fuera de operación	145 km/h	995 N/m ²

A	Carga y capacidad	
1	Carga segura de trabajo (SWL) bajo spreader. Continua	65 Tons
2	Excentricidad máxima permisible de carga de contenedor en el spreader con contenedor de 37,5 t	1.220 mm
3	Máxima (SWL) debajo de la viga de carga	80 ton
4	Máxima (SWL) debajo de Twin Spreader	65 Ton
5	Máxima (SWL) debajo de Spreader sencillo	51 Ton
6	Diferencia de peso entre Contenedores en Twin	25 Ton
7	Cuatro puntos de enganche en cada esquina de spreader	12,5 Ton
8	Dos puntos de enganche en el interior del spreader	12,5 Ton

B	Geometría y Dimensiones	
1	Alcance máximo de trolley lado mar	65 m
2	Separación de rieles (troche de la grúa)	30.50 m
3	Alcance trolley máximo hacia el lado de tierra	35 m

**RESOLUCIÓN No.
Hoja No. 24**

DEL 2020

"Por la cual se autoriza a la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR la ejecución de inversiones adicionales a las previstas en el plan de inversiones del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008"

4	Alcance trolley mínimo efectivo hacia el lado tierra	14.0 m
5	Altura de izaje sobre el riel de lado de mar (bajo de spreader)	45 m
6	Distancia de izaje debajo del riel de lado de mar (bajo spreader)	17.0 m
7	Luz mínima horizontal entre las patas de la grúa en dirección del recorrido trolley (para permitir el paso del contenedor)	18.0 m
8	Luz mínima vertical debajo de las vigas portales	12.2 m
9	Máxima distancia de grúa entre los amortiguadores extendidos	27.2 m
10	Máximo ancho del boom y del trolley	9.2 m

C	Descripción movimientos en el boom	ESPECIFICACION TECNICA
1	Angulo del boom en posición de izaje (relativo con la horizontal)	80 °
2	Movimientos de inclinación Spreader: Trimado Inclinado Giro	+/- 3° +/- 5° +/- 5°

D.	Velocidades de Operación y Producción		Velocidad	Accl / Desac.
	Mecanismo			
1	Izaje Principal Hoist	Spreader vacío	180 m/min	0,70 m/s ²
		6 t bajo spreader	180 m/min	0,70 m/s ²
		45 t bajo spreader	120 m/min	0,70 m/s ²
		65 t bajo spreader	90 m/min	0,70 m/s ²
2	Recorrido de Trolley	Presión viento hasta 80 N/m ²	240 m/min	0,70 m/s ²
		Presión viento hasta 350 N/m ²	240 m/min	0,70 m/s ²
3	Recorrido de Gantry	Presión viento hasta 80 N/m ²	45 m/min	0,12 m/s ²
		Presión viento hasta 350 N/m ²	45 m/min	0,07 m/s ²
4	Izaje Boom		5 min	
5	Inclinación Spreader	Mov. trimado de +3° a -3°	20 s	-
		Mov. Inclinado de +5° a -5°	25 s	-
		Mvo. Giro de +5° a -5°	25 s	-
6	Carga excéntrica para Twins	Un contenedor full cargado con una excentricidad longitudinal de 10%; el otro contenedor vacío.		

Parágrafo Primero: Previo a la instalación y puesta en operación de los equipos a incorporar en el régimen del contrato la **Sociedad Portuaria TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR** deberá acreditar ante la interventoría del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008 y la Agencia su buen estado de conservación y operabilidad.

Parágrafo Segundo: Cronograma La instalación y puesta en operación bajo el régimen contractual de los equipos adicionales a los previstos en el Plan de Inversiones pactado que se autoriza con el presente acto administrativo, se desarrollará de acuerdo con el cronograma que deberá allegar el concesionario dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la notificación de la presente resolución, dicho cronograma deberá estar avalado tanto por la interventoría del contrato de concesión portuaria como por la supervisión del contrato.

Parágrafo Tercero: De conformidad con lo solicitado por el concesionario, los equipos no previstos en el plan de inversiones pactado cuya instalación y operación se autoriza con el presente acto administrativo se entienden incorporados al régimen contractual **a cuenta y riesgo** del Concesionario, por lo tanto se entiende que los costos de su adquisición, instalación, operación y mantenimiento serán recuperadas dentro del término de la

**RESOLUCIÓN No.
Hoja No. 25**

DEL 2020

“Por la cual se autoriza a la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR la ejecución de inversiones adicionales a las previstas en el plan de inversiones del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008”

concesión, por lo que no implican modificación del plazo contractualmente establecido, ni dan derecho a indemnización o reconocimiento alguno a favor del concesionario.

Parágrafo Cuarto: La Agencia en su calidad de concedente y en ejercicio de su facultad de dirigir el contrato de concesión portuaria y vigilar su cumplimiento y correcta ejecución, cuenta de manera permanente con la facultad de hacer seguimiento a las condiciones operativas, económicas, técnicas y financieras de la concesión, a fin de verificar la correcta y eficiente prestación de los servicios portuarios a través del puerto concesionado y la equivalencia de las prestaciones recíprocas derivadas del contrato.

ARTÍCULO SEGUNDO. Permisos. La presente autorización de incorporación de equipos no previstos en el plan de inversiones pactado bajo el régimen contractual, se otorga sin perjuicio de la obligación del Concesionario de obtener todos aquellos permisos, licencias y/o autorizaciones de las autoridades locales, portuarias y ambientales que sean necesarios para su puesta en operación y su posterior mantenimiento.

El concesionario deberá acreditar ante la ANI y ante la Interventoría tales permisos, licencias y/o autorizaciones antes de la puesta en operación de dichos equipos, en el caso que estos apliquen.

ARTÍCULO TERCERO. Informes. El Concesionario deberá presentar a la interventoría del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008 y a la Agencia, informes semanales de la instalación y puesta en operación de los equipos no previstos en el plan de inversiones contractualmente pactado en el Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008 que se autoriza instalar y operar bajo el régimen contractual a través del presente acto administrativo.

Parágrafo: El Concesionario deberá presentar a la interventoría del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008 y a la Agencia todos los soportes contables de los equipos no previstos en el plan de inversiones contractualmente pactado en el Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008 que se autoriza instalar y operar bajo el régimen contractual a través del presente acto administrativo, así como los reportes que le sean requeridos por las áreas técnica, financiera, contable y/o jurídica de la entidad o por la interventoría.

ARTÍCULO CUARTO. Riesgos. La presente autorización no modifica el esquema de asignación de riesgos del contrato, que, tratándose de una concesión portuaria de iniciativa privada, radica en su totalidad en cabeza del concesionario.

ARTÍCULO QUINTO. Garantías. La **Sociedad Portuaria TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A.** deberá ajustar las garantías otorgadas en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008, a fin de extender la cobertura de estas a las actividades, bienes, valores y demás obligaciones que se derivan de la aprobación contenida en la presente Resolución y en los términos establecidos en la Sección Séptima del Capítulo Tercero del Decreto 1079 de 2015. Para tal efecto, deberá presentar a la Agencia los correspondientes certificados de modificación de las pólizas para su aprobación, dentro de los **diez (10) días** siguientes a la ejecutoria de la presente Resolución.

ARTÍCULO SEXTO. Reversión. Los nuevos equipos que se autoriza incorporar en la operación del puerto concesionado bajo el régimen contractual con el presente acto administrativo, estarán habitualmente instalados en zona de uso público otorgada en concesión, por lo tanto deberán revertir gratuitamente a la Nación en buen estado de uso y operación, de acuerdo con lo establecido en el inciso final del artículo 8 de la Ley 1 de 1991 y la cláusula décima cuarta de Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008.

ARTÍCULO SÉPTIMO. Notificar la presente Resolución a la **Sociedad Portuaria TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. - CONTECAR**, por medio de su representante legal o apoderado especial, en los términos de los artículos 74 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

**RESOLUCIÓN No.
Hoja No. 26**

DEL 2020

“Por la cual se autoriza a la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR la ejecución de inversiones adicionales a las previstas en el plan de inversiones del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008”

ARTÍCULO OCTAVO. Comunicar la presente Resolución a la Superintendencia de Transporte, a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA, a la Dirección General Marítima – DIMAR, al Instituto Nacional de Vías – INVIAS y a la Alcaldía Distrital de Cartagena.

ARTÍCULO NOVENO. La presente Resolución rige a partir de la fecha de su expedición y contra la misma solo procede recurso de reposición, en los términos de los artículos 74 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

NOTIFÍQUESE, COMUNIQUESE Y CÚMPLASE

Dada en la ciudad de Bogotá, D.C., el día _____

LUIS EDUARDO GUTIERREZ DÍAZ
Vicepresidente de Gestión Contractual
Agencia Nacional de Infraestructura

Proyectó Jurídico: Diego José Monroy Núñez – Abogado GAGC 1 - VJ
Proyectó Financiero: Leidy Andrea Gil – Asesora Financiera GF1 - VGC
Proyectó Técnico: Julio Cesar Rodríguez Suarez – Asesor Técnico GPP- VGC

Revisó Jurídico: José Román Pacheco Gallego – Gerente Asesoría Gestión Contractual 1 - VGC
Revisó Técnico: Fernando Alberto Hoyos Escobar – Gerente Proyectos Portuarios – VGC
Revisó Financiero: Adriana Milena Acosta Forero – Gerente Financiera 1 - VGC

Vo.Bo.: Fernando Augusto Ramírez Laguado – Vicepresidente Jurídico

VoBo: ADRIANA MILENA ACOSTA FORERO (COOR), DIEGO JOSE MONROY NUNEZ 2, FERNANDO ALBERTO HOYOS ESCOBAR, FERNANDO AUGUSTO RAMIREZ LAGUADO (VICE), GERSAIN ALBERTO OSTOS GIRALDO, JOSE ROMAN PACHECO GALLEGO 2 (JEFE), JULIO CESAR RODRIGUEZ SUAREZ, LEIDY ANDREA GIL LOPEZ

ANEXO 6

Resolución ANI_2071_2015 aprobación muelle Roll ON Roll OFF 15 dic 2015



CONTECAR

Archivo Central

Día: 28 Dic 2015

Hora: 04:26:52 p.m.

RECIBIDO: 0007652

MINISTERIO DE TRANSPORTE
AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

RESOLUCIÓN No. 2071 DE 2015

15 DIC 2015

"Por la cual se aprueban inversiones adicionales a la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

EL VICEPRESIDENTE DE GESTIÓN CONTRACTUAL DE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

En cumplimiento de la Ley 1ª de 1991 y sus decretos reglamentarios y en ejercicio de sus competencias y facultades legales, en especial en lo dispuesto en el Decreto 4165 de 2011, la Resolución No. 528 de 10 de marzo de 2015, y la Resolución No. 1113 de 2015, y

CONSIDERANDO

1. Que el Instituto Nacional de Concesiones y la SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA, previo los trámites legales, suscribieron el Contrato de Concesión Portuaria No. 003 del 31 de diciembre de 2008 cuyo objeto es otorgar formalmente una concesión portuaria para la ocupación en forma temporal y exclusiva de una zona de playas, bajamar y aguas marítimas accesorias y la infraestructura que allí se encuentra para la construcción, operación y desarrollo de actividades portuarias de servicio al público en general, zona ubicada en la bahía de Cartagena; concesión otorgada por el término de 30 años a cambio de la contraprestación establecida en la cláusula décima del citado contrato.
2. Que la Cláusula Quinta del citado contrato, describe el proyecto, sus especificaciones técnicas, las modalidades de operación, volúmenes y clase de carga a la que se destinará y además indica que para cualquier cambio en las condiciones en las cuales se aprobó la concesión se debe obtener permiso previo y escrito de la entidad concedente, el cual, conforme lo establecido en el artículo 17 de la Ley 1ª de 1991, solo se otorgará si con ello no se infiere grave e injustificado perjuicio a terceros y si el cambio no es de tal naturaleza que desvirtúe los propósitos de competencia en los que se inspira los procedimientos descritos en los artículos 9, 10, 11 y 12 de la Ley 1ª de 1991.
3. Que la Cláusula Séptima del Contrato de Concesión estableció el Plan de Inversiones que ejecutará el concesionario en la zona de uso público, el cual equivale a CIENTO CINCUENTA Y SEIS MILLONES SEISCIENTOS OCHO MIL NOVECIENTOS NOVENTA Y OCHO DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA (USD 156.608.998,00), y en el párrafo segundo de la citada cláusula se establece el cronograma de ejecución de las inversiones en infraestructura y equipos a ejecutar por el concesionario.
4. Que el párrafo cuarto de la Cláusula Séptima del Contrato de Concesión estableció que en el evento que habiéndose ejecutado el monto total del Plan de Inversiones llegaren a requerirse inversiones adicionales, ellas deberán ser previamente autorizadas por el INCO o quien haga sus veces, previo el cumplimiento de los requisitos que para éstos efectos establezca la ley.
5. Que a su turno la Cláusula Décima Quinta del Contrato al regular el tema de las Obras Adicionales dispuso que "En el evento que EL CONCESIONARIO requiera efectuar obras e inversiones en la zona de uso público no previstas en el contrato y su respectivo plan de inversiones, y/o adquirir

Handwritten signature and initials.

"Por la cual se aprueban inversiones adicionales a la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. - CONTECAR"

o instalar equipos destinados a la operación del muelle, deberá contar con la respectiva autorización previa y escrita por parte del INCO, a través del Subgerente de Gestión Contractual o quien haga sus veces.

6. Que mediante Decreto 4165 del 3 de noviembre de 2011 se cambió la naturaleza jurídica y la denominación del Instituto Nacional de Concesiones - INCO, pasando de ser un establecimiento público a una Agencia Nacional Estatal de Naturaleza Especial denominada Agencia Nacional de Infraestructura, adscrita al Ministerio de Transporte, el cual dispone expresamente en su artículo 25 que los derechos y obligaciones que a la fecha de expedición del citado Decreto tenga el INCO, continuarán a favor y cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura.

7. Que mediante comunicación del 1 de julio de 2015, radicada en la ANI bajo el No. 2015-409-040545-2 del 7 de julio de 2015, la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. - CONTECAR informa que requiere efectuar la instalación de tres (3) piñas de amarre como actividades complementarias en la zona sur del muelle marginal de la Terminal para garantizar la seguridad y eficiencia del puerto, en los siguientes términos:

"... 2. Situación Actual.

CONTECAR ha manejado históricamente un nicho de mercado para la importación y exportación de vehículos desde sus instalaciones portuarias, gracias a los esfuerzos que el Terminal ha realizado en términos de calidad, eficiencia y seguridad en las operaciones de cargue, descargue y almacenamiento de vehículos.

(...)

El proceso de cargue y descargue de vehículos y maquinaria por sus propios medios se realiza con buques atracados de popa (amarre a la mediterránea), siendo esto una maniobra común dentro de las operaciones de un terminal portuario y su aceptación se encuentra fundamentada en el diseño de dichas naves y en la eficiencia durante las operaciones de cargue y descargue de vehículos.

(...)

En alineación con el contrato de concesión y con el propósito fundamental de obtener una mayor eficiencia en las operaciones portuarias, se requiere el desplazamiento de la posición de atraque para las motonaves tipo Roll On-Roll Off (Ro-Ro) de la posición No.1 a la posición No.2, en el extremo sur del muelle marginal con lo que se aprovecha la infraestructura existente, sin que esto implique la construcción o ampliación de la línea del muelle marginal del Terminal.

No obstante lo anterior, esta nueva posición exige una mayor seguridad operativa por lo que se requiere la instalación de las piñas de amarre, las cuales han sido diseñadas exclusivamente para el amarre y proporcionar mayores condiciones de seguridad de tal manera que se garantice la ejecución segura de la operación atraque y desatraque del muelle marginal durante el cargue y descargue de vehículos de importación y exportación.

Esta infraestructura, complementaria al muelle marginal, es exigida por los representantes de las líneas navieras para que tengan la garantía y seguridad de que las motonaves no tendrán riesgos operacionales por afectaciones de corrientes vientos durante la permanencia del buque en puerto.

(...)

3. Descripción del Proyecto.

3.1. Justificación.

Garantizar el correcto funcionamiento del muelle marginal y garantizar la ejecución segura de la operación atraque y zarpe del muelle marginal durante el cargue y descargue de vehículos de importación y exportación, en concordancia con lo requerido por el contrato de concesión.

CM

"Por la cual se aprueban inversiones adicionales a la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. - CONTECAR"

Disponer de una infraestructura portuaria que permita la optimización de la misma, mediante la cual se efectuará la operación de atraque y zarpe de los buques tipo Ro-Ro con los más altos estándares de calidad, eficiencia y competitividad.

Atender la demanda de las líneas navieras, respecto a la disposición de elementos accesorios al muelle marginal que garanticen la competitividad y seguridad frente a la prestación de los servicios portuarios del Terminal.

3.2. Ubicación.

Estas ayudas para el atraque estarán ubicadas en el extremo sur del muelle marginal, no obstante su ubicación podrá variar dependiendo de las necesidades operativas, pero en todo caso estarán ubicadas dentro de la zona marítima accesoria que hace parte del contrato de concesión, así: (...)

3.3. Diseño.

Se ha presupuestado que cada piña de amarre este conformada por ocho pilotes hincados, una placa de 21 m² y una defensa tipo pantalla que permitirá darle estabilidad al buque que se atracará en el extremo sur del muelle marginal de CONTECAR. No obstante lo anterior, una vez se cuenten con los diseños definitivos de estos elementos accesorios al muelle marginal, se le remitirá copia de los mismos tanto a la interventoría como a la ANI.

3.4. Cronograma.

Las obras se desarrollarán en un término de 9 semanas de acuerdo con el siguiente cronograma. (...)

4. Notificación.

Con base en el análisis y descripción técnica anteriormente presentada, se le informa a la ANI la instalación de estos elementos accesorios al muelle marginal de CONTECAR, que se imputarán al plan de inversiones del contrato de concesión al ítem "adecuación muelle existente", con el propósito fundamental de garantizar el correcto funcionamiento del muelle marginal y el de garantizar una operación segura durante el atraque y zarpe de buques tipo Ro-Ro, con los siguientes argumentos:

4.1. Obligación contractual de proveer condiciones seguras y eficientes para las operaciones del Terminal.

El contrato de concesión obliga al Terminal a proveer una infraestructura que garantice el desarrollo de las operaciones del Terminal de manera eficiente y segura (cláusula quinta).

4.2. Corresponde a una actividad autorizada.

Este proyecto concierne a una actividad que se encuentra dentro del marco de las autorizaciones otorgadas, por cuanto corresponde a un elemento accesorio al muelle marginal y cuya funcionalidad se encuentra condicionada a garantizar la seguridad en las maniobras de atraque a la mediterránea de los buques tipo Ro-Ro.

4.3. No modificará la zona de maniobras del contrato de concesión.

Tal y como se describió anteriormente, la instalación de una boya y la construcción de las tres piñas de amarre, se encuentran dentro del área concesionada y licenciada.

4.4. Se trata de una operación segura.

CONTECAR ha analizado y evaluado con pilotos prácticos y armadores, la implementación tanto de la maniobra de atraque como de la infraestructura para garantizar la seguridad y eficiencia de las operaciones con los buques tipo Ro-Ro en ese sector del muelle marginal (ver reporte técnico anexo).

4.5. Se garantiza la navegación a los terminales adyacentes.

"Por la cual se aprueban inversiones adicionales a la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. - CONTECAR"

La ubicación de las piñas de amarre y de la motonave a la mediterránea sobre el muelle marginal del Terminal, no afectará a libre navegación de motonaves que transitan por ese sector de la bahía, ya que se garantiza un canal navegable de mínimo de 169 m. de ancho (ver plano anexo).

Por las razones anteriormente mencionadas, CONTECAR procederá con la instalación de los elementos accesorios anteriormente mencionados con el propósito fundamental de brindar condiciones de seguridad a los buques Roll On-Roll Off <Ro-Ro> que atracarán en este sector del Terminal y que permitirán tanto el correcto funcionamiento del muelle marginal, como la optimización de la infraestructura portuaria en concordancia con las obligaciones contempladas en el contrato de concesión portuaria No.003 del 31 de diciembre de 2008."

8. Que mediante comunicación radicada en la ANI bajo el No. 2015-409-0144142-2 del 22 de julio de 2015 el CONSORCIO INTERPUERTOS en calidad de Interventor del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008 emitió concepto sobre la viabilidad de la solicitud del concesionario, en los siguientes términos:

"...2. Concepto Técnico

- Se observa mediante plano P-1004e, que las obras complementadas, se encuentran dentro del polígono de zonas marítimas accesorias del contrato de Concesión No. 003 de 31-12-2008.
- Se solicita a la Sociedad Portuaria aclarar si se trata de la construcción de tres (3) piñas de amarre y atraque, ya que en el Plano No. P-1004e y en el estudio titulado "ESTUDIO DE SEGURIDAD Y PROCEDIMIENTO DE SEGURIDAD PARA MANIOBRAS DE ATRAQUE Y DESATRAQUE DE NAVES TIPO RO-RO EN CONTECAR RO-RO SUR", solo se evidencia a necesidad de construir 2 piñas.
- Teniendo en cuenta que en el Plan de inversiones existe el ítem "adecuación muelle existente" y que la construcción de las piñas propuestas corresponde a obras complementarias requeridas por el muelle existente para el atraque de buques RO-RO, la interventoría considera viable la aprobación de las obras, ya que se constituye como un componente necesario para garantizar la operación adecuada de este tipo de buques.
- El atraque de buques RO-RO debe realizarse de acuerdo con los procedimientos establecidos en el derrotero, conforme a las medidas de seguridad y sistemas de señalización.
- Desde el punto de vista técnico-operativo, se considera adecuada la construcción de las piñas de amarre y atraque para garantizar los procedimientos de seguridad para las maniobras de atraque y desatraque de naves tipo RO-RO que arriben a este Terminal Portuario, el concesionario tan pronto como tenga los diseños definitivos de las obras complementarias deberá presentar a la interventoría esta información para su revisión y/o aprobación con los planos definitivos de localización de las mismas.

3. Concepto Jurídico:

Conforme a los antecedentes y los argumentos jurídicos presentados por Contecar S.A. en su comunicación y de acuerdo a la explicación técnica que el Capitán Acosta, Gerente General de Contecar SA. expresó sobre el proyecto en el comité de interventoría realizado el pasado 13 de Julio en las instalaciones del terminal portuario se puede concluir que:

- La construcción de las piñas de amarre se ejecutarán en zona de uso público propiedad de la Nación, lo cual, de forma inmediata lo convierte en obras que revertirán a la Nación. Esto se refiere a una de las reglas aplicables al Plan Maestro de Inversiones aprobado en el Contrato de Concesión, conforme al parágrafo cuarto de la cláusula séptima.
- No se constituyen en obras nuevas o inversiones adicionales toda vez que son elementos que garantizan la operación portuaria en condiciones de seguridad conforme a las obligaciones contractuales y que están referidas a las obras de infraestructura portuaria aprobadas dentro del Plan Maestro de Inversiones contenido en el contrato, como lo es la ampliación del muelle existente. Por lo que no se requiere la expedición de un acto administrativo aprobatorio de esta inversión por parte de la entidad concedente, para que el concesionario ejecute la obra.

Es decir, el contrato de concesión portuaria No. 003 del 2008, incluye dentro de sus obligaciones una inversión en adecuación del muelle existente y la construcción de muelle para barcos, lo cual se refiere

"Por la cual se aprueban inversiones adicionales a la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. - CONTECAR"

a la adecuación y construcción de un muelle especializado para el recibo de buques de contenedores hasta de 12.000 TEUS. Sin embargo, en la cláusula quinta del mismo contrato se establece dentro el tipo y volumen de cama que el concesionario movilizará 80.000 vehículos, lo que refiere a su vez la obligación de construir la infraestructura portuaria necesaria para realizar la operación portuaria en su respectiva modalidad en condiciones de seguridad y de forma eficiente.

A la fecha, conforme a la justificación del concesionario, las operaciones para el cargue y descargue de contenedores y de vehículos se realizan en el mismo muelle de contenedores, lo que conlleva a una eventual congestión del muelle que obliga a darle prelación a los buques portacontenedores. Para evitar estas situaciones y por solicitud de las líneas navieras, el concesionario debe movilizar la operación para el cargue y descargue de los vehículos en los buques Ro-Ro al costado sur del muelle, lo que requiere de la implementación de los elementos de seguridad necesarios para realizar este tipo de operación, los cuales se constituyen en elementos inherentes al muelle.

Lo anterior enmarca la inversión que realizará el concesionario en este tipo de infraestructura en una obra e inversión imputable al Plan Maestro de Inversiones, debido a que se refiere a obras complementarias a la construcción del muelle marginal que permiten la operación portuaria en condiciones de seguridad, y que a su vez son requeridas para movilizar el tipo de carga que está autorizado el concesionario e incluido dentro de su proyección financiera.

4. Conclusiones y Recomendaciones

- Desde el punto de vista técnico-operativo, se puede establecer que es viable y necesaria la construcción de las obras complementarias para garantizar la seguridad y eficiencia de la operación de los buques tipo RO-RO.
- La inversión que realizará el concesionario en este tipo de infraestructura en una obra e inversión imputable al Plan Maestro de Inversiones debido a que se refiere a obras complementarias a la construcción del muelle marginal, reversibles a la Nación, que permiten la operación portuaria en condiciones de seguridad y adicionalmente, que son requeridas para movilizar el tipo de carga que está autorizado el concesionario e incluido dentro de su proyección financiera
- Requerir al concesionario para que aclare si el proyecto consiste en la construcción de dos (2) o tres (3) piñas de amarre debido a la inconsistencia que presenta la comunicación con el plano
- Requerir al concesionario a entrega de los diseños definitivos de todos los elementos de esta obra complementaria para a revisión por parte de la Interventoría y de la Agencia, por lo cual el concesionario deberá presentar los mismos antes del inicio de las obras y así mismo el cuadro de coordenadas con la localización exacta de estas obras.
- Requerir al concesionario la entrega de la información financiera (presupuesto de obra) del proyecto para poder realizar el concepto financiero de interventoría y establecer el valor real de las obras que será imputable al Plan de inversiones.

9. Mediante memorando No. 2015-303-011161-3 del 28 de septiembre de 2015, la Gerencia del Grupo Interno de Trabajo Férreo y Portuario emite concepto técnico frente a la solicitud del concesionario, en los siguientes términos:

"... ANALISIS POR PARTE DE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI EN RELACION CON LA SOLICITUD DE AUTORIZACIÓN PARA REALIZAR OBRAS COMPLEMENTARIAS PRESENTADA POR LA SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. - CONTECAR S.A.

... 2. VERIFICACION SI LA INVERSION SE ENCUENTRA ENMARCADA EN EL CONTRATO DE CONCESION PORTUARIA No 003 DE 2008

La solicitud de la Sociedad Terminal de Contenedores de Cartagena S.A. - CONTECAR S.A. efectuada mediante Rad No 2015-409-040545-2 del 07/07/2015 aduce que esta actividad se encuentra descrita en el plan de inversiones del contrato de concesión portuaria No 003 de 2008, en la cláusula séptima, parágrafo segundo de la siguiente manera:

20

2015/07/07

"Por la cual se aprueban inversiones adicionales a la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. - CONTECAR"

INVERSION EN COMPONENTES	1	2	3	4	5	6	7	8	9	TOTAL
MUELLE										
Adecuación										
Muelle Existente	2.652.025	0	0	0	0	0	0	0	0	2.652.025
Costos										
Muelle Barcos										
12.000 TEUs	1.739.040	1.182.642	0	10.401.238	0	15.643.108	8.205.181	0	0	28.672.309

La anterior tabla no permite visualizar de manera específica donde se encuentra la actividad solicitada por parte de la Sociedad Terminal de Contenedores de Cartagena S.A. - CONTECAR S.A. dentro del plan de inversión suscrito entre El Instituto Nacional de Concesiones - INCO hoy Agencia Nacional de Infraestructura - ANI y la Sociedad Terminal de Contenedores de Cartagena S.A. - CONTECAR el 31 de Diciembre de 2008, sin embargo este ítem desde el punto de vista técnico se considera una actividad que complementa en materia de seguridad el muelle donde se realizan actividades de cargue y descargue que se describe en el plan de inversiones de la tabla precedente, razón por la cual se podría concluir que esta actividad se encuentra inmersa en el marco contractual de las obras denominadas "MUELLE" del contrato de concesión.

Lo anterior acogiendo el análisis de la Interventoría Consorcio Interpuertos en el cual considero a través del concepto emitido mediante rad No 2015-409-044142-2 del 22/07/2015 con respecto a esto elementos lo siguiente:

"...Teniendo en cuenta que en el Plan de inversiones existe el ítem "adecuación muelle existente" y que la construcción de las pías propuestas corresponde a obras complementarias requeridas por el muelle existente para el atraque de buques RO-RO, la Interventoría considera viable la aprobación de las obras, ya que se constituye como un componente necesario para garantizar la operación adecuada de este tipo de buques..."

"... - No se constituyen en obras nuevas o inversiones adicionales toda vez que son elementos que garantizan la operación portuaria en condiciones de seguridad conforme a las obligaciones contractuales y que están referidas a las obras de infraestructura portuaria aprobadas dentro del Plan Maestro de Inversiones contenido en el contrato, como lo es la ampliación del muelle existente. Por lo que no se requiere la expedición de un acto administrativo aprobatorio de esta inversión por parte de la entidad concedente, para que el concesionario ejecute la obra.

Es decir, el contrato de concesión portuaria No. 003 del 2008, incluye dentro de sus obligaciones una inversión en adecuación del muelle existente y la construcción de muelle para barcos, lo cual se refiere a la adecuación y construcción de un muelle especializado para el recibo de buques de contenedores hasta de 12.000 TEUS. Sin embargo, en la cláusula quinta del mismo contrato se establece dentro el tipo y volumen de carga que el concesionario movilizara 80.000 vehículos, lo que refiere a su vez la obligación de construir la infraestructura portuaria necesaria para realizar la operación portuaria en su respectiva modalidad en condiciones de seguridad y de forma eficiente."

3. VERIFICACIÓN DE LA EJECUCIÓN DEL RUBRO DENOMINADO "EQUIPOS" DEL PLAN DE INVERSION DEL CONTRATO NO 003 DE 2008 DE LA SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. - CONTECAR S.A.

De acuerdo al seguimiento en la ejecución del proyecto de la terminal portuaria realizado por la Interventoría Consorcio Interpuertos S.A., el cual se encuentra detallado en el Rad No 2014-409-057369-2 del 20 de noviembre de 2014 con relación a la actividad denominada "Muelle" del plan de inversión del contrato de concesión No 003 de 2008, este rubro se ha ejecutado de la siguiente manera:

CA

93

"Por la cual se aprueban inversiones adicionales a la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. - CONTECAR"

ANÁLISIS DE LA EJECUCIÓN DEL PLAN DE INVERSIÓN						
INVERSIÓN EJECUTADA (USD Conténten)						
Item	Descripción	Inversión ejecutada acumulada que puede ser aprobada ^a	Inversión contractual acumulada ^{ab}	% de ejecución	Plan Maestro Inversión Contractual	% ejecución Contractual
		USD	USD		USD	
1	Adecuación Muelle Existente	3,459,889	2,952,829	117.2%	2,952,829	117.2%
2	Muelle Barcos 12.000 TELs	46,844,707	30,066,199	155.8%	38,572,362	121.4%
3	Dragado	27,310,887	24,171,044	113.0%	37,169,396	73.5%
4	Rebbero Para Extension Muelles	3,332,689	2,789,630	119.5%	2,789,629	119.5%
5	Pavimentación Patios	9,839,398	6,235,071	157.8%	6,235,071	157.8%
6	Equipos	45,040,774	54,105,412	83.2%	62,935,120	71.6%
7	Scanner	0	3,746,400	0.0%	3,746,400	0.0%
8	Consultoría Técnica	3,361,538	2,208,194	152.2%	2,208,193	152.2%
TOTALES CONTRACTUALES		139,189,880	126,274,778	110.2%	156,608,968	88.5%

^a Ejecución parcial al 30 de septiembre de 2014

^{ab} Inversión aprobada ejecutada del plan de inversión contractual entre los años 1 y 6.

NOTA: Intervención con documentación financiera de la Sociedad Portuaria.

Con base en la ejecución presentada en la tabla anterior y una vez cotejada con el rubro autorizado en estos ítems por parte del contrato de concesión No 003 de 2008, desde el punto de vista técnico y en relación con el concepto de la Interventoría citado, se observa que el valor destinado para este ítem se encuentra consumado.

En concordancia con el seguimiento al plan de inversiones descrito por la interventoría Consorcio Interpuertos mediante Rad No 2014-409-057369-2 del 20 de noviembre de 2014, la solicitud presentada por parte del concesionario aunque se considera importante desde el punto de vista de seguridad para embarque y desembarque de mercancías (en este caso vehículos), no podrá ser imputada al plan de inversiones del contrato de concesión No 003 de 2008, y tendrá que ser una inversión que asuma la sociedad Terminal de Contenedores de Cartagena S.A. - CONTECAR S.A. bajo su cuenta y riesgo., sin derecho a solicitar ningún tipo de compensación como tiempo adicional, menor contraprestación, etc., lo que estaría acorde con la cláusula trigésima segunda, en la cual se estipulo:

CLÁUSULA TRIGÉSIMA SEGUNDA. RIESGOS: EL CONCESIONARIO acepta que la totalidad de los riesgos inherentes a la ejecución del contrato en su etapa preoperativo, de construcción, de operación y de reversión, serán asumidos por EL, y que la ocurrencia de algún riesgo, no dará derecho a indemnización o reconocimiento alguno a favor del CONCESIONARIO. Dentro de los riesgos asumidos están, 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 carácter financiero, cambiario, soberano o político, pregal, tributario, seguridad portuaria, seguridad y protección a las instalaciones portuarias, higiene, y seguridad industrial.

4. LOCALIZACIÓN

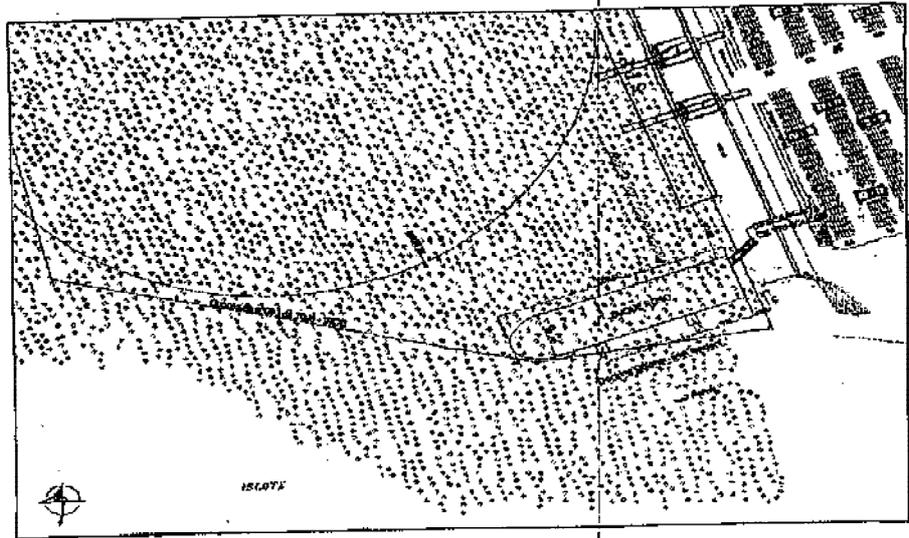
La solicitud de la Sociedad Terminal de Contenedores de Cartagena S.A. - CONTECAR S.A en la cual señala que ejecutará un valor adicional al presupuestado en la actividad denominada "Muelles" del plan de inversión del contrato No 003 de 2008, es una inversión que se encontrará dentro de la zona de uso público otorgada en concesión descrita en la cláusula segunda del contrato No 003 de 2008, esto en concordancia con el concepto emitido por la Interventoría Consorcio Interpuertos S.A. mediante Rad No 2015-409-044142-2 del 22/07/2015, razón por la cual estos elementos una vez finalizados tendrán que ser revertidos a la nación en buenas condiciones de operación en el momento de la reversión,

Asimismo cabe señalar que el seguimiento a efectuar por parte de la Interventoría Consorcio Interpuertos en el proceso constructivo de estos elementos, incorporara la verificación e información a la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI de la ubicación final de las construcciones, esto con el fin de que estas sean concordantes con la solicitud allegada mediante Rad No 2015-409-040545-2 del 07/07/2015 por parte de la Sociedad Terminal de Contenedores de Cartagena S.A. - CONTECAR S.A.

CM

2015

"Por la cual se aprueban inversiones adicionales a la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. - CONTECAR"



5. CONSTRUCCIONES A IMPLEMENTAR POR PARTE DE LA SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. - CONTECAR S.A.

Con la inversión que se pretende efectuar por parte de la Sociedad Terminal de Contenedores de Cartagena S.A. - CONTECAR S.A. en el ítem denominado Muelles, se incorporaran los siguientes elementos cotejados por la Interventoría mediante Rad No 2015-409-044142-2 del 22/07/2015:

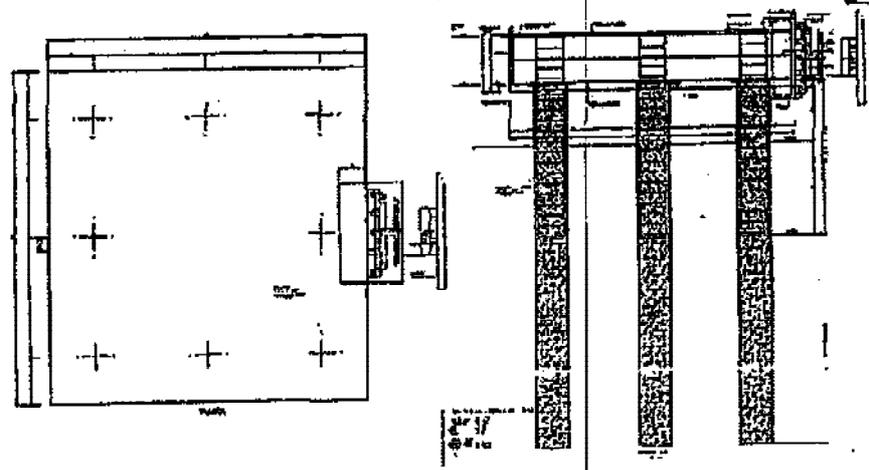
DESCRIPCIÓN	UNIDAD	CANTIDAD	OBSERVACIONES
Piñas de Amarrar y Atraque	Un	2	
Boya de Amarrar	Un	1	
Profundidad de dragado futuro en el sector	Metros	11	
Espera Máxima a recibir	Metros	200	Los buques con esperas mayores a 200 metros serán recibidos en la terminal de contenedores.

DESCRIPCIÓN	UNIDAD	CANTIDAD	OBSERVACIONES
Separación entre piñas	Metros	80	
Distancia desde la línea de atraque del Terminal de contenedores a la primera piña	Metros	60	Ver plano PL No. P-1004a

Fuente: Elaboración Interventoría con información del siguiente estudio: "ESTUDIO DE SEGURIDAD Y PROCEDIMIENTO DE SEGURIDAD PARA MANIOBRAS DE ATRAQUE Y DESATRAQUE DE NAVES TIPO RO-RO EN CONTECAR RO-RO SUR"

Las construcciones descritas anteriormente tendrán las siguientes especificaciones:

Piña de amarre este conformada por ocho pilotes hincados, una placa de 21 m2 y una defensa tipo pantalla que permitirá darle estabilidad al buque que se atracará en el extremo sur del muelle marginal de CONTECAR.



El cronograma a ejecutar por el lapso de 9 semanas será de la siguiente manera:

Handwritten signatures and initials at the bottom right of the page.

"Por la cual se aprueban inversiones adicionales a la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. - CONTECAR"

Programa Inversión Dignos de Abas 8 de la S Contecar - Muelle Sur	Mes 1				Mes 2			Mes 3				
	Semana 1	Semana 2	Semana 3	Semana 4	Semana 5	Semana 6	Semana 7	Semana 8	Semana 9	Semana 10	Semana 11	Semana 12
Movilización	2 días											
Laminación e Impermeos	5 días											
Construcción Pila 1		15 días										
Pruebas de capacidad Pila 1		1 día										
Construcción Pila 2			15 días									
Pruebas de capacidad Pila 2			1 día									
Construcción Pila 3				15 días								
Pruebas de capacidad Pila 3				1 día								
Instalación de Baya de amarre					5 días							
Pruebas de capacidad baya					1 día							

Los elementos descritos anteriormente servirán para mejorar la prestación del servicio destinado a vehículos, esto en concordancia con la cláusula décima séptima, numerales 17.19 y 17.21 del contrato de concesión portuaria No 003 de 2008 de la Sociedad Terminal de Contenedores de Cartagena S.A. - CONTECAR S.A. en los cuales se estipuló:

17.19.

Será responsabilidad de EL CONCESIONARIO, manejar y administrar el puerto en una forma ordenada y responsable, para garantizar su eficiencia y máxima utilización, manteniendo condiciones de vigilancia y de seguridad del personal, de la carga, de las instalaciones e infraestructura portuaria.

17.21. Será responsabilidad de EL CONCESIONARIO, invertir en su propio nombre y a su cargo en infraestructura portuaria y equipo que aumenten las operaciones y la eficiencia del puerto.

Se observa que según revisión técnica la Sociedad Terminal de Contenedores de Cartagena S.A. - CONTECAR S.A. deberá aclarar antes de proceder a realizar cualquier intervención constructiva si el proyecto consiste en la construcción de dos (2) o tres (3) piñas de amarre debido a la inconsistencia que presenta la comunicación con el plano.

6. MODALIDAD DE OPERACIÓN DE LA SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. - CONTECAR S.A.

La modalidad de operación no se verá modificada con la incorporación de estos equipos por lo tanto seguirá como se describió en cláusula quinta del contrato de concesión portuaria No 003 de 2008 de la Sociedad Terminal de Contenedores de Cartagena S.A. - CONTECAR S.A. la cual se describió así:

Modalidad de

Operación: EL CONCESIONARIO desarrollará el objeto del contrato y prestará el servicio portuario mediante la transferencia de cargas muelle, barco y barcomuelles, usando grúas de barco, de puerto, equipos portuarios especializados que garanticen la adecuada prestación del servicio portuario y las operaciones complementarias que esta exige. Para este efecto el CONCESIONARIO prestará los servicios de almacenamiento, consolidación y desconsolidación de contenedores, carga general, graneles, operación terrestre, y en general todas las actividades correlacionadas al servicio de un Terminal Marítimo de última generación.

En la actualidad el proceso de cargue y descargue de vehículos y maquinaria por sus propios medios se realiza con buques atracados de popa (amarre a la mediterránea), siendo esto una maniobra común dentro de las operaciones de un terminal portuario y su aceptación se encuentra fundamentada en el diseño de dichas naves y en la eficiencia durante las operaciones de cargue y descargue de vehículos; Es así como con las inversiones a ejecutar por parte de la Sociedad Terminal de Contenedores de Cartagena S.A. - CONTECAR S.A., las operaciones se efectuaran de la misma manera en que se vienen desarrollando, no obstante se adicionaran elementos de seguridad como son piñas de atraque y amarre, lo cual conduce a una mayor eficiencia en las operaciones portuarias aprovechando la infraestructura existente, esto aclarando que la nueva posición de atraque de los buques RO-RO no involucra la ampliación de la línea del muelle marginal del Terminal, si no que la ubicación de la posición de atraque actual se desplazara aprox 50 metros a la zona extrema del muelle sur.

CW

23-

"Por la cual se aprueban inversiones adicionales a la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. - CONTECAR"

Esta nueva posición exige una mayor seguridad por lo que la instalación de estos elementos garantizarán la ejecución segura de la operación atraque y desatraque del muelle marginal durante el cargue y descargue de vehículos de importación y exportación.

7. VOLUMENES Y CLASE DE CARGA DE LA SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. - CONTECAR S.A.

la implementación de estos elementos se encuentra encaminada a atender de manera segura la operación de buques RO-RO, lo cual se encuentra concordante con lo estipulado en la cláusula quinta parágrafo segundo del contrato de concesión portuaria No 003 de 2008 de la Sociedad Terminal de Contenedores de Cartagena S.A. - CONTECAR S.A., la cual se describió así:

Volumenes y Clase de Carga: De acuerdo con los estudio de demanda y proyecciones realizadas por el CONCESIONARIO, una vez se modernice el Terminal y se convierta en una plataforma de distribución logística de contenedores, se tendrá una capacidad portuaria instalada que permite manejar 1 millón de TEU's por año, en carga general 850.000 tns/año, graneles secos 240.000 tns/año y 80.000 vehículos.

De acuerdo a las estadísticas de movilización de carga allegadas por la Sociedad Terminal de Contenedores de Cartagena S.A. - CONTECAR S.A., ha movilitado vehículos y otras cargas a través de esta operación de la siguiente manera:

Concepto	Año 2012	Año 2013	Año 2014
Maq. Orugas (unidades)	2.535	1.989	1.719
Vehiculos (unidades)	67.113	81.352	59.257

La interventoría Consorcio Interpuertos se refirió al respecto en los siguientes términos:

"...la cláusula quinta del mismo contrato se establece dentro el tipo y volumen de carga que el Concesionario movilitara 80.000 vehículos, lo que refiere a su vez la obligación de construir la infraestructura portuaria necesaria para realizar la operación portuaria en su respectiva modalidad en condiciones de seguridad y de forma eficiente."

8. CONCLUSIONES

Después de analizar la solicitud allegada a la entidad mediante Rad No Rad No 2015-409-040545-2 del 07/07/2015 por parte de la Sociedad Terminal de Contenedores de Cartagena S.A. - CONTECAR S.A. para la adquisición de equipos, y con base en los soportes anteriormente descritos se concluye que el monto de inversión en equipos beneficia la operación de cargue y descargue de vehículos, por lo que desde el punto de vista técnico, la solicitud presentada se considera viable.

La inversión que realizará el concesionario en este tipo de infraestructura no podrá ser imputable al Plan Maestro de Inversiones del contrato No 003 de 2008 debido a que el monto contractual en esta actividad ha sido agotado, sin embargo podrá realizar esta ejecución su cuenta y riesgo teniendo en cuenta que se refiere a obras complementarias a la construcción del muelle marginal, reversibles a la Nación, que permiten la operación portuaria en condiciones de seguridad y adicionalmente, que son requeridas para movilitar el tipo de carga que está autorizado al concesionario a través del contrato de concesión portuaria No 003 de 2008.

Las obras solicitadas por la Sociedad Terminal de Contenedores de Cartagena S.A. - CONTECAR S.A. a la Agencia Nacional de infraestructura - ANI a través de la comunicación con Rad No 2015-409-040545-2 del 07/07/2015 que tendrán como objetivo la eficiencia de la operación del muelle marginal con el propósito de garantizar la seguridad a las motonaves tipo Roll On-Roll Off (Ro-Ro) en el extremo sur del muelle marginal de la Terminal, deberá ser autorizada a través de acto administrativo de la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, una vez la Sociedad allegue los requisitos previos a la iniciación de obras de seguridad para en la zona sur del muelle marginal de contenedores para la movilización de vehículos señalados en el numeral 9 del presente concepto.

Handwritten signature and initials.

"Por la cual se aprueban inversiones adicionales a la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. - CONTECAR"

Una vez efectuado el análisis de la solicitud de autorización de ejecución de obras complementarias para el correcto funcionamiento del muelle marginal con el propósito de garantizar la seguridad a las motonaves tipo Roll On-Roll Off (Ro-Ro) en el extremo sur del muelle marginal de la Terminal, allegada por la Sociedad Terminal de Contenedores de Cartagena S.A. - CONTECAR S.A. a la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI a través de la comunicación con Rad No 2015-409-040545-2 del 07/07/2015, y teniendo en cuenta el concepto emitido por la Interventoría Consorcio Interpuertos señalado anteriormente con Rad No 2015-409-044142-2 del 22/07/2015, se considera viable desde el punto de vista técnico la ejecución adicional en el rubro denominado "Muelle".

10. REQUISITOS PREVIOS A LA INICIACIÓN DE OBRAS DE SEGURIDAD PARA EN LA ZONA SUR DEL MUELLE MARGINAL DE CONTENEDORES PARA LA MOVILIZACIÓN DE VEHÍCULOS

La sociedad Terminal de Contenedores de Cartagena S.A. - CONTECAR S.A. deberá allegar aclaración respecto a si el proyecto consiste en la construcción de dos (2) o tres (3) piñas de amarre.

La sociedad Terminal de Contenedores de Cartagena S.A. - CONTECAR S.A. entregará de los diseños definitivos de todos los elementos de esta obra complementaria para a revisión por parte de la Interventoría y de la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, antes del inicio de las obras y así mismo el cuadro de coordenadas con la localización exacta de estas obras.

La sociedad Terminal de Contenedores de Cartagena S.A. - CONTECAR S.A. entregará la información financiera (presupuesto de obra) del proyecto para poder realizar el concepto financiero de interventoría.

En virtud de que las obras a construir son elementos que se ubican en la zona marina de la concesión portuaria de la sociedad Terminal de Contenedores de Cartagena S.A. - CONTECAR S.A., se deberá allegar por parte del concesionario concepto de viabilidad a la Dirección General Marítima - DIMAR en relación con las competencias asignadas a esta entidad como autoridad marítima.

La sociedad Terminal de Contenedores de Cartagena S.A. - CONTECAR S.A., deberá allegar la licencia ambiental en la cual se indique que las obras a construir se encuentran autorizadas por la entidad ambiental competente.

11. Que mediante memorando No. 2015-705-012176-3 del 21 de octubre de 2015, la Gerencia Asesoría Legal 1 Gestión Contractual de la Vicepresidencia Jurídica emitió **concepto jurídico** respecto a la solicitud que nos ocupa en los siguientes términos:

4. ANALISIS DE LOS ANTECEDENTES Y LA SOLICITUD

Como se indicó anteriormente, tenemos que la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. - CONTECAR "informa" que requiere efectuar la instalación de tres (3) piñas de amarre como "**actividades complementarias**" en la zona sur del muelle marginal de la Terminal para garantizar la seguridad y eficiencia del puerto.

Más adelante en su solicitud hace una breve descripción sobre la forma como se ha venido desarrollando en el Terminal el cargue de vehículos y maquinaria e indica que "...con el propósito fundamental de obtener una mayor eficiencia en las operaciones portuarias", se requiere el desplazamiento de la posición de atraque para las motonaves tipo Roll On - Roll Off (Ro-Ro), para aprovechar de mejor maneja la infraestructura existente, sin embargo que ésta nueva posición exige una mayor seguridad operativa por lo que requiere la instalación de piñas de amarre para proporcionar mayores condiciones de seguridad de tal manera que se garantice la ejecución segura de la operación de atraque y desatraque del muelle marginal durante el cargue y descargue de vehículos.

Indica que se trata de una infraestructura complementaria al muelle marginal y que corresponde a una actividad autorizada al ser un elemento accesorio al muelle marginal y que por lo tanto ésta actividad se imputará al Plan de Inversiones al ítem "adecuación del muelle existente".

Cui

EDS - 11/17

"Por la cual se aprueban inversiones adicionales a la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. - CONTECAR"

En este punto es preciso tener en cuenta lo que debe entenderse como una "obra complementaria", y sobre el particular, de acuerdo con lo señalado en la Sentencia C-300 de 2012, éstas hacen referencia a obras "...necesarias para que la obra principal cumpla su finalidad y sea debidamente aprovechada".

Si bien en el concepto técnico y en el concepto de la interventoría se indica que la infraestructura requerida por el concesionario es "complementaria" al muelle marginal existente, no se evidencia que se trate realmente de una "obra complementaria" en los términos indicados anteriormente, toda vez que el muelle ha venido operando normalmente, ha venido cumpliendo con su finalidad y ha sido debidamente aprovechado sin esta infraestructura que ahora se pretende construir, y lo que se requiere de acuerdo con la solicitud del concesionario es **MEJORAR LA EFICIENCIA EN LA OPERACIÓN**, modificando la forma de atraque de los buques, lo cual exige la construcción de dicha infraestructura por motivos de seguridad de las naves.

Así las cosas y teniendo en cuenta además que el Plan de Inversiones en infraestructura ya se encuentra agotado tanto en ejecución física como en ejecución financiera según se indica en el concepto técnico de la entidad, y que la construcción de esta infraestructura que requiere el concesionario no estaba prevista en dicho plan de inversiones, estamos frente a una solicitud de autorización de "obras e inversiones adicionales" en los términos y condiciones que para tal efecto se establecen en el Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008.

Al respecto tanto el concepto técnico como el concepto de la interventoría indican sobre la viabilidad técnica de la aprobación de dicha solicitud, por cuanto con la misma se beneficia la operación de cargue y descargue de vehículos y maquinaria.

Conforme lo indicado anteriormente, y a fin de establecer la viabilidad jurídica de aprobar las inversiones adicionales que informa el concesionario, es pertinente tener en cuenta los siguientes aspectos:

4.1. Que se haya ejecutado el monto total del plan de inversiones y que la actividad no se haya previsto en el mismo. Recordemos pues que las inversiones adicionales están previstas contractualmente en el evento que se haya ejecutado el monto total del plan de inversiones, situación que conforme lo indicado en el concepto técnico ya ocurrió, y para la ejecución de actividades no previstas en el mismo, evidenciando que la infraestructura que se solicita construir, si bien complementa una infraestructura existente cuya adecuación si está prevista en el plan de inversiones (Adecuación muelle), no por ello puede entenderse incorporada al mismo máxime cuando, como se ha precisado, la infraestructura que se pretende construir no es propiamente una "obra complementaria" sin la cual la obra principal no pueda cumplir su finalidad.

4.2. Autorización previa por parte de la entidad concedente: El concesionario en su comunicación "informa" sobre la necesidad de construir una infraestructura, siendo necesario conforme lo indica la cláusula décima quinta del Contrato, obtener la autorización previa de la entidad para la ejecución de las inversiones. En este caso estamos en las verificaciones previas técnica, financiera y jurídica, para luego proceder a elaborar el acto administrativo correspondiente.

4.3. Que la solicitud no implique modificación de las condiciones en las cuales se otorgó la concesión portuaria: De acuerdo con la verificación técnica realizada por la Gerencia del Grupo Interno de trabajo Férreo y Portuario y contenida en el memorado citado en el numeral 3.2 del presente concepto, las inversiones requeridas por el concesionario no implican un cambio en las condiciones en las que se otorgó la concesión en los términos el artículo 17 de la Ley 1ª de 1991 que requiera surtir el procedimiento de modificación establecido en el artículo 24 del Decreto 4735 de 2009, toda vez que las mismas se realizarán en la zonas de uso público otorgadas en concesión, se trata del mismo tipo de carga autorizado a movilizar por el terminal y tampoco se modifica la modalidad de operación del terminal con tales inversiones.

4.4. Se deben obtener los permisos y autorizaciones previas de las autoridades locales y ambientales. De acuerdo con lo establecido en el concepto técnico, el CONCESIONARIO deberá contar con autorización de la DIMAR y de la autoridad ambiental competente, de manera previa al inicio de ejecución de las obras. Conforme lo anterior en la autorización se deberá condicionar el

24

"Por la cual se aprueban inversiones adicionales a la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. - CONTECAR"

Inicio de las obras a la presentación los permisos y autorizaciones que sean pertinentes de las autoridades locales, portuarias y ambientales.

Lo anterior teniendo en cuenta, además que conforme lo establecido en el párrafo primero de la cláusula segunda del contrato de concesión portuaria No. 003 de 2008, el concesionario "...debe permitir la operación de los muelles aledaños sin ningún riesgo" y debe igualmente garantizar que la entrega en concesión de las áreas de maniobra "...no implica la prohibición de uso y tránsito de embarcaciones que navegan en el sector y en especial de aquellos que utilicen los terminales localizados a lado y lado del terminal".

4.5. Las obras adicionales que se autoricen deben revertir a la Nación en cumplimiento de la normatividad vigente. Esta disposición se deberá dejar expresa en el acto administrativo correspondiente.

4.6. La ejecución de las obras adicionales serán asumidas por cuenta y riesgo del concesionario. En este sentido se debe indicar expresamente en el acto administrativo en virtud del cual se apruebe la solicitud, que se parte del principio que la inversión a realizar será recuperada durante el término de la concesión y que por tal motivo la aprobación de la ejecución de las mismas no dará derecho a indemnización o reconocimiento alguno a favor del CONCESIONARIO.

4.7. La autorización de las inversiones adicionales debe ser comunicada a la compañía de seguros que expidió las pólizas que amparan el contrato. Se debe exigir en el acto administrativo de aprobación que el acto administrativo sea comunicado a la compañía de seguros y que se realice el ajuste de las mismas a fin de que se amplíe la cobertura de las pólizas a las obligaciones y deberes que de dicha autorización se deriven. Adicional a lo anterior debe verificarse que las coberturas y amparos se ajusten a lo establecido en la norma vigente, esto es, a lo establecido en la Sección 7 del Capítulo 3 del Decreto 1079 de 2015.

En este punto se encuentra que en la solicitud del concesionario no se indica el valor de las inversiones a acometer y que en el concepto técnico se ha requerido al concesionario sobre los presupuestos de las obras. Así las cosas y para efecto de la actualización de las garantías que debe exigirse, se hace necesario que se establezca el valor de las inversiones adicionales que se aprobarán.

Finalmente debe verificarse por parte del equipo técnico si en virtud de éste cambio en la posición de atraque se debe realizar algún ajuste al Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación, para que se proceda de conformidad, disposición que debe dejarse expresa en el acto administrativo correspondiente.

5. RECOMENDACIÓN

En los términos anteriores, se considera que es viable desde el punto de vista legal APROBAR la realización de las obras o inversiones adicionales propuestas por la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A., atendiendo las anteriores recomendaciones y las contenidas en el concepto técnico emitido para éste trámite, así como las demás recomendaciones que surjan en desarrollo del mismo.

La recomendación y concepto de la presente comunicación se emite con base en los antecedentes, presentados a esta gerencia, en los términos del artículo 28 del C.P.A.C.A.

12. Que mediante comunicación No. 0009832 radicada en la ANI bajo el No. 2015-409-069101-2 del 20 de octubre de 2015, informa que iniciarán las obras el 25 de octubre de 2015, que éstas tendrán una duración de tres (3) meses y adjuntan diseños definitivos, presupuesto de obra y copia de la autorización de la ANLA. Informa igualmente que ha solicitado a la DIMAR una certificación de no afectación a la navegación, la cual, según su escrito, aún no se ha expedido.

13. Que dentro de los documentos aportados se encuentra comunicación de la AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES No. 2015031838-2-001 del 30 de julio de 2015 en la cual se

"Por la cual se aprueban inversiones adicionales a la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. - CONTECAR"

emite pronunciamiento sobre la instalación de una boya y tres piñas de amarre indicando que "las actividades a realizar aplican como ajuste normal dentro del giro ordinario de la actividad, por lo cual técnicamente se determina que no se requiere modificación de la licencia ambiental, ya que cumple los requisitos para ser autorizado como un cambio menor dentro del giro ordinario de la actividad licenciada de acuerdo con el Parágrafo 1 del artículo 2.2.2.3.7.1 del Decreto 1076 de 2015"

14. Que mediante memorando No. 2015-303-012990-3 del 11 de noviembre de 2015 la Gerencia del Grupo Interno de Trabajo Férreo y Portuario indica que "una vez revisada la información allegada a la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, mediante Rad No. 2015-409-069101-2 del 23 de octubre de 2015 referente a las inversiones adicionales de la Sociedad Terminal de Contenedores de Cartagena S.A. - CONTECAR, la Gerencia del Grupo Interno de trabajo Férreo y Portuario considera que la documentación que ésta documentación se ajusta a los requerimientos técnicos, razón por la cual se solicita efectuar el trámite pertinente."

15. Que de acuerdo con los antecedentes de la solicitud presentada por el concesionario y lo expresado en los conceptos emitidos para tal efecto se puede concluir que lo siguiente:

15.1. Las inversiones que pretende realizar la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. - CONTECAR, consistentes en la construcción de tres (3) piñas de amarre para el muelle marginal, no se encuentran contenidas dentro de las actividades previstas en el Plan de Inversiones del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008.

15.2. El Plan de Inversiones en obras civiles y equipos contenido en el Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008 ya se encuentra ejecutado, por lo tanto ésta infraestructura que se pretende construir no es imputable al Plan de Inversiones y se considera como inversión adicional

15.3. Las inversiones que se pretenden realizar beneficia la operación de cargue y descargue de vehículos, permiten mejorar la eficiencia en la operación y buscan garantizar la seguridad de las motonaves tipo Roll On - Roll Off en el extremo sur del muelle marginal del Terminal

15.4. Las inversiones requeridas por el concesionario no implican un cambio en las condiciones en las que se otorgó la concesión en los términos el artículo 17 de la Ley 1ª de 1991 que requiera surtir el procedimiento de modificación establecido en el artículo 24 del Decreto 4735 de 2009, toda vez que las mismas se realizarán en la zonas de uso público otorgadas en concesión, se trata del mismo tipo de carga autorizado a movilizar por el terminal y tampoco se modifica la modalidad de operación del terminal con tales inversiones.

15.5. Teniendo en cuenta que las obras e inversiones se realizaran en la zona de uso público otorgada en concesión, las mismas deberán revertir a la Nación en los términos indicados en el contrato en buen estado de operación y mantenimiento.

15.6. Se entiende que el monto de las nuevas inversiones solicitadas por el concesionario será recuperado durante el término de la concesión y se realizarán **por su cuenta y riesgo**, razón por la cual no se hace necesario modificar el plazo de la concesión y su ejecución no dará derecho a reclamación alguna por parte del concesionario.

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE

ARTÍCULO PRIMERO.- Aprobar a la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. - CONTECAR, la realización de inversiones adicionales para el Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008, por valor de **TRES MIL DOSCIENTOS OCHENTA Y UN MILLONES CUARENTA**

Handwritten signature and initials

"Por la cual se aprueban inversiones adicionales a la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. - CONTECAR"

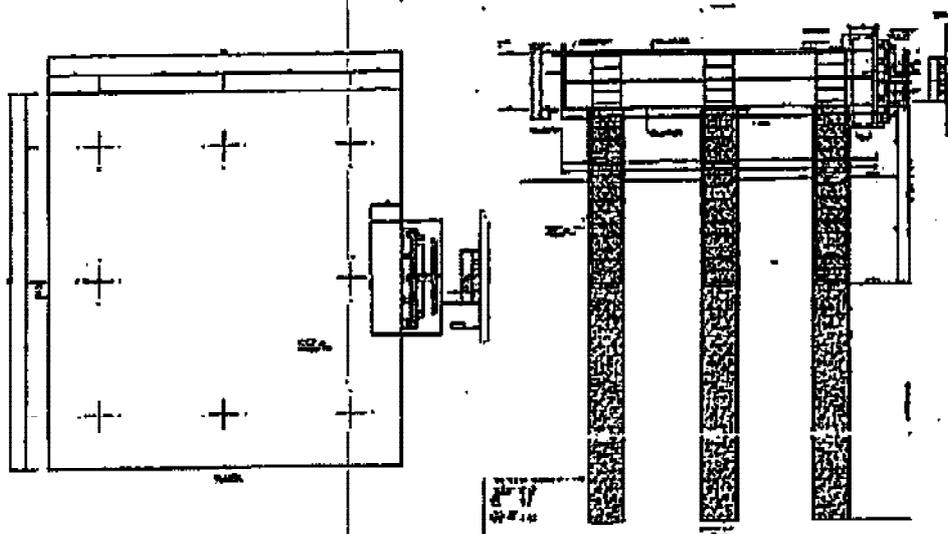
Y SEIS MIL TRESCIENTOS SETENTA Y SEIS PESOS (COL \$ 3.281.046.376.00), para la construcción de dos (2) piñas de amarre (duques de alba) para el extremo sur del muelle marginal del Terminal.

Parágrafo Primero: Las construcciones que se autorizan tendrán las características que se describen a continuación:

DESCRIPCIÓN	UNIDAD	CANTIDAD	OBSERVACIONES
Piñas de Amarre y Desamarre	Un	2	
Boya de Amarre	Un	2	
Profundidad de dragado futuro en el sector	Metros	11.50	
Eslora Máxima a Recibir	Metros	200	Los buques con esloras mayores a 200 metros serán recibidos en la terminal de contenedores
Separación de Piñas	Metros	80	
Distancia desde la línea de atraque del Terminal de Contenedores a la primera piña	Metros	60	Ver Plano PL No. PL-1004e

Las construcciones descritas anteriormente tendrán las siguientes especificaciones:

Piña de amarre: conformada por ocho pilotes hincados, una placa de 21 m2 y una defensa tipo pantalla que permitirá darle estabilidad al buque que se atracará en el extremo sur del muelle marginal de CONTECAR.



Las piñas anteriormente descritas se encontraran apoyadas sobre 8 pilotes circulares excavados con el sistema Kelly o hincados, de 32" de diámetro y 30m de longitud promedio, los equipos a utilizar en el proceso constructivo de estas obras, serán grúas y equipos auxiliares y barcazas que servirá de plataforma de trabajo para el pilotaje; este proceso constructivo es equivalente al proceso del muelle marginal pero en menor escala.

Parágrafo Segundo: Cronograma Las obras se desarrollarán en el término de NUEVE SEMANAS, conforme el siguiente cronograma:

CONSTRUCCION DUQUES DE ALBA	10/15	11/15	12/15	01/16
Boyas de Amarre		■		
Duques de Alba		■		

Handwritten signature and initials.

"Por la cual se aprueban inversiones adicionales a la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. - CONTECAR"

CONSTRUCCION DE 2 DUQUES DE ALBA DE ATRAQUE EN CONTECAR		DINACOL S.A.
ITEM	DESCRIPCIÓN	VR. PARCIAL
1	PRELIMINARES	\$438.125.000
	Localización, Movillización, Campamento	38.125.000
	Compra e instalación boyas de amarre	400.000.000
2	CONSTRUCCION 2 DUQUES DE ATRAQUE (INCLUYE INSTALACION DE DEFENSAS Y SUMINISTRO E INSTALACION DE BITAS)	2.035.982.347
	Suministro e Hincia De Pilotes Y Construccion De Cabezales De Concreto Reforzado	1.825.907.347
	Pinturas, Instalación de Defensas, Bitas y accesorias	210.075.000
	TOTAL COSTO DIRECTO - TRABAJO 24 HORAS	\$2.474.107.347
	ADMINISTRACIÓN (14.5%)	358.745.565
	UTILIDAD (6%)	148.445.441
	IMPREVISTOS (3%)	74.223.220
	TOTAL COSTOS ANTES DE IVA (23.5%)	\$3.055.522.574
	IVA	73.751.431
	COSTO TOTAL	\$3.079.274.005
	COSTO INTERVENTORIA (TÉCNICA Y AMBIENTAL)	\$201.772.371
	DURACIÓN	90 Días

Parágrafo Tercero: Las inversiones aprobadas se ejecutarán a cuenta y riesgo del Concesionario, por lo tanto se entiende que la misma será recuperada dentro del término de la concesión, que no implica plazo adicional al otorgado a esta Concesión Portuaria a través del Contrato No. 003 de 2008 y no dará derecho a indemnización o reconocimiento alguno a favor del concesionario

Parágrafo Tercero: De acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008 EL CONCESIONARIO debe permitir la operación de los muelles aledaños sin ningún riesgo y debe igualmente garantizar la autorización de las obras adicionales de que trata el presente acto no implica la prohibición de uso y tránsito de embarcaciones que navegan en el sector y en especial de aquellos que utilicen los terminales localizados a lado y lado del terminal.

ARTÍCULO SEGUNDO. Permisos. La presente aprobación se otorga sin perjuicio de la obligación del CONCESIONARIO de obtener la autorización de la DIMAR y de la autoridad ambiental competente que correspondan, así como todos aquellos permisos, licencias y/o autorizaciones de las autoridades locales, portuarias y ambientales que sean necesarias de manera previa al inicio de ejecución de las obras.

El concesionario deberá acreditar ante la ANI y ante la Interventoría sobre tales permisos, licencias y/o autorizaciones antes del inicio de la ejecución de las obras.

ARTÍCULO SEGUNDO. Informes. El CONCESIONARIO deberá presentar a la Agencia Nacional de Infraestructura, informes mensuales de la ejecución de las inversiones aprobadas y un informe final al término de la ejecución de las mismas.

Parágrafo. El CONCESIONARIO deberá conservar todos los soportes de inversión de cada una de las obras a ejecutar, y presentar los reportes que sobre el particular le sean exigidos por las áreas técnica, financiera, contable y/o jurídica de la Agencia Nacional de Infraestructura o de la Interventoría.

Handwritten mark

Handwritten mark

Handwritten mark

"Por la cual se aprueban inversiones adicionales a la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. - CONTECAR"

ARTÍCULO TERCERO. Riesgos. La presente autorización no modifica el esquema de asignación de riesgos del contrato, que tratándose de Concesiones Portuarias de iniciativa privada, radican en su totalidad en cabeza del inversionista privado.

ARTÍCULO CUARTO.- Garantías. La SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A., deberá ajustar las garantías otorgadas en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008, a fin de extender la cobertura de las mismas a las actividades, bienes, valores y demás obligaciones que se derivan de la aprobación contenida en la presente Resolución y en los términos establecidos en la Sección Séptima del Capítulo Tercero del Decreto 1079 de 2015. Para tal efecto, deberá presentar a la Agencia los correspondientes certificados de modificación de las pólizas para su aprobación, dentro de los diez (10) días siguientes a la ejecutoria de la presente Resolución.

ARTÍCULO QUINTO. Reversión. Las obras e inversiones adicionales a realizar están localizadas en zona de uso público otorgada en concesión, por lo tanto los mismos deberán revertir a la Nación en buen estado de uso y operación, de acuerdo con lo establecido en el inciso final del artículo 8 de la Ley 1ª de 1991 y la cláusula décima cuarta de Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008.

ARTÍCULO SEXTO. Notificar la presente Resolución a la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. - CONTECAR, por medio de su representante legal o apoderado especial, en los términos establecidos en los artículos 67 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

ARTÍCULO SÉPTIMO.- Comunicar la presente Resolución a la Superintendencia de Puertos y Transportes, a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, a la Dirección General Marítima, al Instituto Nacional de Vías - INVIAS y a la Alcaldía Distrital de Cartagena para lo de sus competencias.

ARTÍCULO OCTAVO.- La presente Resolución rige a partir de la fecha de su expedición y contra la misma solo procede recurso de reposición en los términos de los artículos 74 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

NOTIFÍQUESE, COMUNIQUESE Y CÚMPLASE

Dada en la ciudad de Bogotá, D.C., el día 15 DIC 2015


ANDRES FIGUEREDO SERPA

Vicepresidente de Gestión Contractual
Agencia Nacional de Infraestructura

Proyectó Jurídico: Marcela Urquijo - Abogada GAL 1 VA
Proyectó Técnico: Fernando Hoyos - Supervisor Técnico V.G.C.
Revisó Jurídico: Margarita Montilla - Gerente Asesoría Legal VGC
Revisó Técnico: Dina R. Sierra R. - Gerente GIT Portuario VGC

En Bogotá D.C., a los _____ del mes de _____ del año _____, se deja

constante el tipo de contrato de obra pública que se firmó en firme el _____

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
NOTIFICACION

El presente contrato, por el valor de \$ _____, se firmó el día _____ de _____ de _____, con un término de ejecución de _____ días.

Diciembre de 2015, califica
_____ de la Infraestructura,

El presente contrato, por el valor de \$ _____, se firmó el día _____ de _____ de _____, con un término de ejecución de _____ días.

El presente contrato, por el valor de \$ _____, se firmó el día _____ de _____ de _____, con un término de ejecución de _____ días.

El presente contrato, por el valor de \$ _____, se firmó el día _____ de _____ de _____, con un término de ejecución de _____ días.

[Handwritten signature]

Califica el contrato

[Handwritten signature]

ANEXO 7

Certificados Casa Clasificadora Bureau Veritas a grúas G21, G22 y G23 de Contecar



CERTIFICATE N° 1697073

1 1
Cont. Page —/—

BUREAU VERITAS COLOMBIA LTDA

CERTIFICADO DE INSPECCIÓN

INSPECCIÓN SOLICITADA POR : TERMINAL DE CONTENEDORES DE
CARTAGENA S.A.
FECHA DE INSPECCIÓN : AGOSTO 14 DE 2024
LUGAR DE INSPECCIÓN : CARTAGENA

BUREAU VERITAS COLOMBIA LTDA. Actuando dentro del alcance de las condiciones establecidas en la oferta **COL-BV-MM-187-04-2023** y a solicitud de **TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. NIT 800.116.164-0.**

Certificamos que hemos llevado a cabo la inspección del estado general del siguiente equipo:

IDENTIFICACIÓN

TIPO : GRÚA PÓRTICO
MARCA : NOELL
MODELO : MB – MHK – 60 / 70 t
N° SERIE : 40193 – G23
CAPACIDAD : 65 t. Bajo Spreader
N° INTERNO : G23
PLACA TRANSITO : N/A

Resultado de la inspección: Satisfactorio (*Por concepto emitido en el Reporte de Inspección No. 240814-323-BR-141-02. Siempre y cuando no haya avería o modificación de las condiciones establecidas con ocasión de la prueba realizada*)

A la fecha declaramos que el equipo se inspeccionó conforme a los requerimientos de **ASME B30.24 - 2018 Sec. 24-2.1.3, 24-2.1.4 Y PROCEDIMIENTO STRUCTURAL MAINTENANCE STANDARDS FOR QUAY CRANES** encontrándose en el momento de la inspección en condiciones adecuadas para ser operado dentro de los rangos y criterios establecidos en el manual del fabricante con las restricciones señaladas en el reporte de inspección.

Según lo establecido en **ASME B30.24 - 2018 Sec. 24-2.1.2 (b) (2)** se debe realizar una inspección periódica a los equipos como mínimo una vez al año por personal calificado para tal fin.

Fecha recomendada próxima inspección periódica: AGOSTO 13 DE 2025

Emitido en Bogotá D. C., a los (18) días del mes de septiembre de 2024.


Pablo C. Suárez
Director Técnico LEI
Bureau Veritas Colombia Ltda.

La veracidad del presente certificado puede ser comprobada en el correo pablo.suarez@bureauveritas.com o en el celular 3165537120

WWW.BUREAUVERITAS.COM.CO



CERTIFICADO DE INSPECCIÓN

INSPECCIÓN SOLICITADA POR : TERMINAL DE CONTENEDORES DE
CARTAGENA S.A.

FECHA DE INSPECCIÓN : AGOSTO 14 DE 2024

LUGAR DE INSPECCIÓN : CARTAGENA

BUREAU VERITAS COLOMBIA LTDA. Actuando dentro del alcance de las condiciones establecidas en la oferta **COL-BV-MM-187-04-2023** y a solicitud de **TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. NIT 800.116.164-0.**

Certificamos que hemos llevado a cabo la inspección del estado general del siguiente equipo:

IDENTIFICACIÓN

TIPO DE MAQUINA : GRÚA PÓRTICO
MARCA : NOELL
MODELO : MB – MHK – 60 / 70 t
N° SERIE : 40193 – G22
CAPACIDAD : 60 t. Bajo Spreader
N° INTERNO : G 22
PLACA TRANSITO : N/A

Resultado de la inspección: Satisfactorio (*Por concepto emitido en el Reporte de Inspección No. 240814-323-BR-137-01. Siempre y cuando no haya avería o modificación de las condiciones establecidas con ocasión de la prueba realizada*)

A la fecha declaramos que el equipo se inspeccionó conforme a los requerimientos de **ASME B30.24 - 2018 Sec. 24-2.1.3, 24-2.1.4 Y PROCEDIMIENTO STRUCTURAL MAINTENANCE STANDARDS FOR QUAY CRANES** encontrándose en el momento de la inspección en condiciones adecuadas para ser operado dentro de los rangos y criterios establecidos en el manual del fabricante con las restricciones señaladas en el reporte de inspección.

Según lo establecido en **ASME B30.24 - 2018 Sec. 24-2.1.2 (b) (2)** se debe realizar una inspección periódica a los equipos como mínimo una vez al año por personal calificado para tal fin.

Fecha recomendada próxima inspección periódica: AGOSTO 13 DE 2025

Emitido en Bogotá D. C., a los (22) días del mes de agosto de 2024.

Pablo C. Suárez
Pablo C. Suárez
Director Técnico LEI
Bureau Veritas Colombia Ltda.

La veracidad del presente certificado puede ser comprobada en el correo pablo.suarez@bureauveritas.com o en el celular 3165537120



CERTIFICATE N° 1697072

1 1
Cont. Page — / —

BUREAU VERITAS COLOMBIA LTDA

CERTIFICADO DE INSPECCIÓN

INSPECCIÓN SOLICITADA POR : TERMINAL DE CONTENEDORES DE
CARTAGENA S.A.
FECHA DE INSPECCIÓN : AGOSTO 14 DE 2024
LUGAR DE INSPECCIÓN : CARTAGENA

BUREAU VERITAS COLOMBIA LTDA. Actuando dentro del alcance de las condiciones establecidas en la oferta **COL-BV-MM-187-04-2023** y a solicitud de **TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. NIT 800.116.164-0.**

Certificamos que hemos llevado a cabo la inspección del estado general del siguiente equipo:

IDENTIFICACIÓN

TIPO : GRÚA PÓRTICO
MARCA : NOELL
MODELO : MB – MHK – 60 / 70 t
N° SERIE : 40193 – G21
CAPACIDAD : 60 t. Bajo Spreader
N° INTERNO : G21
PLACA TRANSITO : N/A

Resultado de la inspección: Satisfactorio (*Por concepto emitido en el Reporte de Inspección No. 240814-323-BR-141-01. Siempre y cuando no haya avería o modificación de las condiciones establecidas con ocasión de la prueba realizada*)

A la fecha declaramos que el equipo se inspeccionó conforme a los requerimientos de **ASME B30.24 - 2018 Sec. 24-2.1.3, 24-2.1.4 Y PROCEDIMIENTO STRUCTURAL MAINTENANCE STANDARDS FOR QUAY CRANES** encontrándose en el momento de la inspección en condiciones adecuadas para ser operado dentro de los rangos y criterios establecidos en el manual del fabricante con las restricciones señaladas en el reporte de inspección.

Según lo establecido en **ASME B30.24 - 2018 Sec. 24-2.1.2 (b) (2)** se debe realizar una inspección periódica a los equipos como mínimo una vez al año por personal calificado para tal fin.

Fecha recomendada próxima inspección periódica: AGOSTO 13 DE 2025

Emitido en Bogotá D. C., a los (18) días del mes de septiembre de 2024.


Pablo C. Suárez
Director Técnico LEI
Bureau Veritas Colombia Ltda.

La veracidad del presente certificado puede ser comprobada en el correo pablo.suarez@bureauveritas.com o en el celular 3165537120

WWW.BUREAUVERITAS.COM.CO

ANEXO 8

Informe de Inversión de Capital Privado en Bienes de Uso Público Modo Portuario según marco normativo para entidades del Gobierno, semestre 2024-I



INFORME DE INVERSIÓN DE CAPITAL PRIVADO EN BIENES DE USO PÚBLICO DEL MODO PORTUARIO SEGÚN EL MARCO NORMATIVO PARA ENTIDADES DEL GOBIERNO

GESTIÓN CONTRACTUAL Y SEGUIMIENTO A PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE

CÓDIGO	GCSP-F-011	VERSIÓN	005	FECHA	26/06/2020
---------------	------------	----------------	-----	--------------	------------

1. DATOS

No. de Contrato/Resolución de la Concesión y fecha suscripción/otorgamiento:	003	del	31 DE DICIEMBRE DE 2008
Concesionario:	SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A.		
NIT:	800.116.164-0		
Gerente de la Concesión:	JUAN CARLOS ACOSTA RODRIGUEZ		
Correo(s) electrónico(s) de contacto:	fgonzalez@contecar.com.co - acaballero@contecar.com.co		
Teléfono:	6571750 Ext 3182 y Ext. 3131		
Dirección:	VIA A MAMONAL KILOMETRO 1		
Plazo inicial de la concesión (años):	30 AÑOS		
Otros/Resolución que prorrogó la concesión y fecha de suscripción:	Otros/ No.	del	
Plazo de la prórroga (años prórroga / fecha):		hasta el	
Periodo del reporte:	Desde el	1	del mes de : enero del año: 2024
	Hasta el	30	del mes de : junio del año: 2024
	Acumulado al		30 de junio del 2024

Los hechos económicos de las concesiones deben registrarse en la Contabilidad de la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, de acuerdo con los lineamientos señalados en las Resoluciones 602 y 582 de 2018 emanada de la Contaduría General de la Nación; los cuales fueron acogidas mediante el Manual GADF-M-008 "Manual Contable bajo el Nuevo Marco normativo de Contabilidad Pública como entidad de Gobierno", adoptado mediante Resolución ANI 1638 del 31 de agosto de 2018.

2. INVERSIÓN DEL PERIODO :

CONCEPTO DE LA INVERSIÓN	VALORES EN PESOS COLOMBIANOS (COP)			OBSERVACIONES
	Inversión acumulada al anterior reporte (1)	Inversión en el Periodo Reportado (2)	Inversión acumulada (3) = (1) + (2)	
1. INFRAESTRUCTURA EN SERVICIO (1.1+1.2)	\$ 133,008,881,459.82	\$ -	\$ 133,008,881,459.82	
1.1. Construcciones	\$ 133,008,881,459.82	\$ -	\$ 133,008,881,459.82	
1.2. Inmuebles por destinación	\$ -	\$ -	\$ -	
2. INFRAESTRUCTURA EN CONSTRUCCIÓN	\$ 1,768,358,262.00	\$ 8,788,401,677	\$ 10,556,759,939.00	
3. PROPIEDAD, PLANTA Y EQUIPOS	\$ 308,036,966,745.90	\$ 57,988,130	\$ 308,094,954,875.90	
4. DRAGADOS	\$ 128,352,534,989.94	\$ -	\$ 128,352,534,989.94	
5. SISTEMAS	\$ -	\$ -	\$ -	
TOTAL INVERSIÓN (1+2+3+4+5)	\$ 571,166,741,457.66	\$ 8,846,389,807	\$ 580,013,131,264.66	

Discrimine el valor reportado en el periodo, en actividades sujetas al plan de inversión aprobado y en actividades realizadas a cuenta y riesgo del Concesionario:

CONCEPTO DE LA INVERSIÓN	VALORES EN PESOS COLOMBIANOS (COP)			OBSERVACIONES
	Actividades del periodo sujetas al plan de inversión (1)	Actividades del periodo realizadas a cuenta y riesgo del Concesionario (2)	Inversión del periodo (3) = (1) + (2)	
1. INFRAESTRUCTURA EN SERVICIO (1.1+1.2)	\$ -	\$ -	\$ -	
1.1. Construcciones	\$ -	\$ -	\$ -	
1.2. Inmuebles por destinación	\$ -	\$ -	\$ -	
2. INFRAESTRUCTURA EN CONSTRUCCIÓN	\$ -	\$ 8,788,401,677	\$ 8,788,401,677	
3. PROPIEDAD, PLANTA Y EQUIPOS	\$ -	\$ 57,988,130	\$ 57,988,130	
4. DRAGADOS	\$ -	\$ -	\$ -	
5. SISTEMAS	\$ -	\$ -	\$ -	
TOTAL INVERSIÓN (1+2+3+4+5)	\$ -	\$ 8,846,389,807	\$ 8,846,389,807	

COMENTARIOS Y OBSERVACIONES

LEJB
de



INFORME DE INVERSIÓN DE CAPITAL PRIVADO EN BIENES DE USO PÚBLICO DEL MODO PORTUARIO SEGÚN EL MARCO NORMATIVO PARA ENTIDADES DEL GOBIERNO
GESTIÓN CONTRACTUAL Y SEGUIMIENTO A PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE

CÓDIGO	GCSF-P-011	VERSIÓN	005	FECHA	26/06/2020
--------	------------	---------	-----	-------	------------

3. INVERSIÓN ACUMULADA SEGÚN ACTIVIDAD PLAN DE INVERSIONES / INVERSIONES A CUENTA Y RIESGO

Discrimine en detalle el valor acumulado según actividades sujetas al plan de inversión aprobado y en actividad indicando la actividad específica:

CONCEPTO DE INVERSIÓN	VALORES EN PESOS COLOMBIANOS (COP)			Observaciones
	Valor del Plan de Inversión Acumulado (1)	Valor a Cuenta y Riesgo Acumulado (2)	Inversión acumulada (3) = (1) + (2)	
1. INFRAESTRUCTURA EN SERVICIOS (1.1+1.2)	\$ 129,586,616,523	\$ 3,410,264,937	\$ 133,006,881,460	
1.1. Construcciones	\$ 129,586,616,523	\$ 3,410,264,937	\$ 133,006,881,460	
Item 1 - Adecuación Muelle Existente	\$ 7,211,946,940	\$ -	\$ 7,211,946,940	
Item 2 - Muelle para Barcos	\$ 89,677,111,592	\$ 3,410,264,937	\$ 93,087,376,529	
Item 4 - Relleno Área Extensión de Muelles	\$ 6,970,126,600	\$ -	\$ 6,970,126,600	
Item 5 - Pavimentación de Pátios	\$ 18,933,058,905	\$ -	\$ 18,933,058,905	
Item 8 - Consultoría Técnica	\$ 6,806,372,485	\$ -	\$ 6,806,372,485	
2. INFRAESTRUCTURA EN CONSTRUCCIÓN	\$ -	\$ 10,556,759,939.00	\$ 10,556,759,939.00	
Item 2 - Muelle para Barcos	\$ -	\$ 10,556,759,939.00	\$ 10,556,759,939.00	

CONCEPTO DE INVERSIÓN	VALORES EN PESOS COLOMBIANOS (COP)			Observaciones
	Valor del Plan de Inversión Acumulado (1)	Valor a Cuenta y Riesgo Acumulado (2)	Inversión acumulada (3) = (1) + (2)	
3. PROPIEDAD, PLANTA Y EQUIPOS	\$ 162,466,609,307	\$ 145,628,345,568	\$ 308,094,954,876	
Item 6 - Equipos (Grúas Pórtico)	\$ 151,883,734,750	\$ 30,217,737,940	\$ 182,101,472,690	De acuerdo a radicado ANI No.2015-303-016885-1 de Julio 28 de 2015 se incluye como inversión a cuenta y riesgo la inversión en la grúa G29 reportada en Diciembre 2015.
Item 6 - Equipos (4 Grúas Super Post Panamax STS y 4 Spreaders)	\$ -	\$ 99,525,576,544	\$ 99,525,576,544	Resolución ANI No.2020030000195 De Junio 1 de 2020.
Item 6 - Equipos (2 Spreaders - Repuestos)	\$ -	\$ 992,505,263	\$ 992,505,263	Resolución ANI No.2020030000195 De Junio 1 de 2020.
Item 7 - Scanners	\$ 10,982,874,567	\$ -	\$ 10,982,874,567	
4. DRAGADOS	\$ 128,352,534,990	\$ -	\$ 128,352,534,990	
Item 3 - Dragado (Fase 1- Fase 1y Fase 1II)	\$ 128,352,534,990	\$ -	\$ 128,352,534,990	

CONCEPTO DE INVERSIÓN	VALORES EN PESOS COLOMBIANOS (COP)			Observaciones
	Valor del Plan de Inversión Acumulado (1)	Valor a Cuenta y Riesgo Acumulado (2)	Inversión acumulada (3) = (1) + (2)	
5. SISTEMAS	\$ -	\$ -	\$ -	
TOTAL INVERSIÓN (1+2+3+4+5)	\$ 420,417,760,821	\$ 159,998,370,444	\$ 580,416,131,265	

COMENTARIOS Y OBSERVACIONES

- De conformidad con las previsiones legales y pronunciamientos jurisprudenciales existentes en la materia, la función de certificación es una actividad propia de la ciencia contable, que tiene carácter de prueba cuando versa sobre actos propios de la profesión de Contador Público, es decir cuando se expide con fundamento en los libros de contabilidad y en el sistema contable.
- Mi trabajo de revisoría fiscal por el año fiscal que termina el 30 de Junio de 2024, se encuentra actualmente en proceso de auditoría.

4. DETALLE DE INVERSIONES POR UNIDAD DE ACTIVO:

Discrimine el valor acumulado de las inversiones según las siguientes UNIDADES DE ACTIVO, indicando Fecha de puesta en servicio/adquisición, vida útil total, vida remanente, depreciaciones o amortizaciones, Valor de deterioro (si aplica) y Estado del activo 1) Activo en uso 2) Activo reemplazado 3) Activo sin utilizar.

Anexo 1: INFRAESTRUCTURA EN SERVICIO									
Detalle del ítem de Inversión	Fecha puesta en Servicio/operación (dd/mm/aaaa)	Valor de la Inversión Acumulada (COP)	Vida útil total (años)	Vida útil remanente (años)	Depreciación /Amortización Acumulada de la Inversión (COP)	Método de Depreciación / Amortización	Valor Deterioro (COP)	Estado del activo	1) Activo en uso 2) Activo reemplazado 3) Activo sin utilizar
1.1. Construcciones		\$ 133,006,881,460			\$ 73,683,524,199		\$ -		
Edificaciones		\$ 127,197,752,970			\$ 70,682,197,279		\$ -		
Infraestructura portuaria (muelle)		\$ 127,197,752,970			\$ 70,682,197,279		\$ -		
Preparación del muelle grúa pórtico -Riesas-Auxiliar No.4629	30-may-09	\$ 2,215,615,554	30 años	14.5 años	\$ 1,146,294,995	Línea Recta	\$ -	1) Activo en uso	
Construcción de 50 mtrs de muelle-Auxiliar No.4628	30-may-09	\$ 4,624,867,349	30 años	14.5 años	\$ 2,992,771,746	Línea Recta	\$ -	1) Activo en uso	
Construcción de 100 mtrs de muelle-Auxiliar No.5413	31-dic-12	\$ 17,300,267,424	26 años	14.5 años	\$ 7,761,092,190	Línea Recta	\$ -	1) Activo en uso	
Construcción de 170 m de muelle-Auxiliar No.5127	30-sep-11	\$ 20,223,555,645	27 años	14.5 años	\$ 9,951,249,862	Línea Recta	\$ -	1) Activo en uso	
Construcción de 267 m de muelle-Auxiliar No.5853	31-dic-14	\$ 47,528,421,173	24 años	14.5 años	\$ 19,082,881,140	Línea Recta	\$ -	1) Activo en uso	
Acercamiento Muelle Ro-Ro -Construcción Diques de Alba-Auxiliar No.6302	30-jun-16	\$ 3,410,264,937	23 años	14.5 años	\$ 1,230,221,499	Línea Recta	\$ -	1) Activo en uso	
Enrocado -Recalza la Concreción (materia y vías constructivas)-Auxiliar No.5499 - (*)	31-ago-10	\$ 6,970,126,600	28 años	14.5 años	\$ 3,452,262,704	Línea Recta	\$ -	1) Activo en uso	
Plan maestro de desarrollo Fase I -Auxiliar No.7781A	31-jul-09	\$ 2,378,431,184	5 años	0.0 años	\$ 2,198,718,384	Línea Recta	\$ -	1) Activo en uso	
Plan maestro de desarrollo Fase II (M&N)-Auxiliar No.7781B	31-ene-13	\$ 3,939,393,285	5 años	0.0 años	\$ 3,121,884,007	Línea Recta	\$ -	1) Activo en uso	
Plan maestro de desarrollo Fase II -HPC-Auxiliar No.7781B	31-jul-10	\$ 488,548,016	5 años	0.0 años	\$ 1,379,605,314	Línea Recta	\$ -	1) Activo en uso	
Pavimentación de 3 y 5 ha para RTGs-Auxiliar No.4809	31-dic-09	\$ 4,755,779,219	28 años	13.5 años	\$ 2,498,199,510	Línea Recta	\$ -	1) Activo en uso	
Pav. Backreach de 430 m del muelle-Auxiliar No.4808	31-ago-13	\$ 4,690,294,054	25 años	14.5 años	\$ 2,027,847,353	Línea Recta	\$ -	1) Activo en uso	
Pav. de Pátios Silo 6 y 7 (4.906 m2)-Auxiliar No.5834	31-dic-14	\$ 1,003,412,405	24 años	14.5 años	\$ 402,874,726	Línea Recta	\$ -	1) Activo en uso	
Pav. de Pátios 1.86 Ha. -Silos 3 y 5-Auxiliar No.5445	30-abr-13	\$ 7,541,535,749	26 años	14.5 años	\$ 3,329,212,589	Línea Recta	\$ -	1) Activo en uso	
Pav.de Pátios 493 m2 -Silo 1-Auxiliar No.5432	31-dic-12	\$ 127,239,976	26 años	14.5 años	\$ 57,981,267	Línea Recta	\$ -	1) Activo en uso	
Plantas, ductos y túneles		\$ 5,140,412,948			\$ 2,724,320,960		\$ -		
Plantas de generación		\$ 5,140,412,948			\$ 2,724,320,960		\$ -		
Generadores Eléctricos Grúas Pórtico-Auxiliar No.5249	31-may-11	\$ 1,328,465,671	24 años	10.9 años	\$ 734,807,574	Línea Recta	\$ -	1) Activo en uso	
Redes e Iluminación de patios-Auxiliar No.4808	31-dic-09	\$ 144,081,561	10 años	0.0 años	\$ 211,919,963	Línea Recta	\$ -	1) Activo en uso	
Infraestructura eléctrica para las grúas pórtico-Auxiliar No.4627	30-may-09	\$ 1,824,903,189	30 años	14.5 años	\$ 944,151,791	Línea Recta	\$ -	1) Activo en uso	
Infraestructura eléctrica para las grúas pórtico-Auxiliar No.5382	31-oct-12	\$ 1,842,962,526	26 años	14.5 años	\$ 833,441,852	Línea Recta	\$ -	1) Activo en uso	
Redes, líneas y cables		\$ 670,715,942			\$ 307,005,941		\$ -		
Redes de recolección de aguas		\$ 670,715,942			\$ 307,005,941		\$ -		
Colector B (20.2%)-Auxiliar No.5330	30-jul-12	\$ 670,715,942	26 años	14.5 años	\$ 307,005,941	Línea Recta	\$ -	1) Activo en uso	
Valor total INFRAESTRUCTURA EN SERVICIO		\$ 133,006,881,460			\$ 73,683,524,199		\$ -		

Anexo 2: INFRAESTRUCTURA EN CONSTRUCCIÓN				
Detalle del ítem de Inversión	Valor Inversión (COP)	Valor Deterioro (COP)	Estado del activo	1) Activo en uso 2) Activo reemplazado 3) Activo sin utilizar
Infraestructura portuaria (muelle)	\$ 10,556,759,939.00	\$ -		
Construcción 33 mts Muelle sur	\$ 10,556,759,939.00	\$ -		
Valor total INFRAESTRUCTURA EN CONSTRUCCIÓN	\$ 10,556,759,939.00	\$ -		

Anexo 3: PROPIEDAD, PLANTA Y EQUIPOS									
Detalle del ítem de Inversión	Fecha puesta en Servicio/operación (dd/mm/aaaa)	Valor de la Inversión Acumulada (COP)	Vida útil total (años)	Vida útil remanente (años)	Depreciación /Amortización Acumulada de la Inversión (COP)	Método de Depreciación / Amortización	Valor Deterioro (COP)	Estado del activo	1) Activo en uso 2) Activo reemplazado 3) Activo sin utilizar
Maquinaria y equipo		\$ 25,475,400,378			\$ 6,950,821,752		\$ -		
Otra maquinaria y equipo		\$ 25,475,400,378			\$ 6,950,821,752		\$ -		
ESCANER PORTÁTIL DETECTOR DE NARCÓTIICOS -Auxiliar 326414	30-jun-16	\$ 270,981,900	23 años	14.5 años	\$ 97,754,211	Línea Recta	\$ -	1) Activo en uso	
ESCANER L3 PARA CONTENEDORES -Auxiliar 326719	31-oct-16	\$ 6,055,144,700	10 años	2.3 años	\$ 4,707,875,004	Línea Recta	\$ -	1) Activo en uso	
ESCANER L3 PARA PALLETIS -Auxiliar 326718	31-oct-16	\$ 1,818,198,000	10 años	2.3 años	\$ 1,298,141,170	Línea Recta	\$ -	1) Activo en uso	
CONSTRUCCION OBRA CIVIL ESCANER L3 PARA CONTENEDORES -Auxiliar 8304	31-oct-16	\$ 930,932,929	22 años	14.5 años	\$ 326,526,472	Línea Recta	\$ -	1) Activo en uso	
ESCANER DE PALLETIS INSP NO INTRUSIVA/ESCANER, TRANS ASLAM Y UPSI-Auxiliar343792	31-ene-21	\$ 1,707,627,047.1	18 años	14.5 años	\$ 329,876,478	Línea Recta	\$ -	1) Activo en uso	
SISTEMA DE RX TIPO PALLET, MODELO HS-180180-24 PRO 300KV SMITH DETECTOR-Auxiliar350059	31-ene-23	\$ 1,931,009,993.00	12 años	10.6 años	\$ 230,648,416	Línea Recta	\$ -	1) Activo en uso	
EQUIPO DE INSPECCION NO INTRUSIVA SMITHS DETECTION-ESCANER DE CARGA	30-jun-23	\$ 12,981,515,628.00			\$ -	Línea Recta	\$ -	3) Activo sin utilizar	

Anexo 3: PROPIEDAD, PLANTA Y EQUIPOS									
Detalle del ítem de Inversión	Fecha puesta en Servicio/operación (dd/mm/aaaa)	Valor de la Inversión Acumulada (COP)	Vida útil total (años)	Vida útil remanente (años)	Depreciación /Amortización Acumulada de la Inversión (COP)	Método de Depreciación / Amortización	Valor Deterioro (COP)	Estado del activo	1) Activo en uso 2) Activo reemplazado 3) Activo sin utilizar
Equipos De elevación (Grúas)		\$ 282,619,554,498			\$ 100,420,646,876		\$ -		
Grúas Pórtico G21 -Auxiliar 4740	31-jul-09	\$ 16,235,685,493	29 años	14.5 años	\$ 8,352,409,307	Línea Recta	\$ -	1) Activo en uso	
Grúas Pórtico G22 -Auxiliar 4740	31-jul-09	\$ 16,235,685,493	29 años	14.5 años	\$ 8,352,409,307	Línea Recta	\$ -	1) Activo en uso	
Grúas Pórtico G23 -Auxiliar 4740	31-oct-12	\$ 14,171,881,524	26 años	14.5 años	\$ 6,408,940,052	Línea Recta	\$ -	1) Activo en uso	
Grúas Pórtico G24 -Auxiliar 5384	31-oct-12	\$ 14,171,881,524	26 años	14.5 años	\$ 6,408,940,052	Línea Recta	\$ -	1) Activo en uso	
Grúas Pórtico G25 -Auxiliar 5384	31-oct-12	\$ 14,171,881,524	26 años	14.5 años	\$ 6,408,940,052	Línea Recta	\$ -	1) Activo en uso	
Grúas Pórtico G26 -Auxiliar 5384	31-oct-12	\$ 14,171,881,524	26 años	14.5 años	\$ 6,408,940,052	Línea Recta	\$ -	1) Activo en uso	
Spreader ZPM S31 -Auxiliar 5385	31-oct-12	\$ 225,557,816	26 años	14.5 años	\$ 102,003,853	Línea Recta	\$ -	1) Activo en uso	
Grúas Pórtico G27 -Auxiliar 6202	31-dic-15	\$ 30,217,737,942	23 años	14.5 años	\$ 11,328,002,243	Línea Recta	\$ -	1) Activo en uso	
Grúas Pórtico G28 -Auxiliar 6203	31-dic-15	\$ 30,217,737,942	23 años	14.5 años	\$ 11,328,002,243	Línea Recta	\$ -	1) Activo en uso	
Grúas Pórtico G29 -Auxiliar 6204	31-dic-15	\$ 30,217,737,940	23 años	14.5 años	\$ 11,328,002,242	Línea Recta	\$ -	1) Activo en uso	
Grúas Pórtico Super Post Panamax STS y 1 Spreader G30 -Auxiliar 335888	30-jun-20	\$ 24,881,394,136	18.5 años	14.5 años	\$ 5,458,215,741	Línea Recta	\$ -	1) Activo en uso	
Grúas Pórtico Super Post Panamax STS y 1 Spreader G31 -Auxiliar 335889	30-jun-20	\$ 24,881,394,136	18.5 años	14.5 años	\$ 5,458,215,741	Línea Recta	\$ -	1) Activo en uso	
Grúas Pórtico Super Post Panamax STS y 1 Spreader G32 -Auxiliar 335890	30-jun-20	\$ 24,881,394,136	18.5 años	14.5 años	\$ 5,458,215,741	Línea Recta	\$ -	1) Activo en uso	
Grúas Pórtico Super Post Panamax STS y 1 Spreader G33 -Auxiliar 335891	30-jun-20	\$ 24,881,394,136	18.5 años	14.5 años	\$ 5,458,215,741	Línea Recta	\$ -	1) Activo en uso	
2 Spreaders (Repuestos) Auxiliares 332183 y 332184	30-jun-20	\$ 992,505,263	18.5 años	14.5 años	\$ 217,725,254	Línea Recta	\$ -	1) Activo en uso	
Valor total en PROPIEDAD, PLANTA Y EQUIPOS		\$ 308,094,954,876			\$ 107,371,468,629		\$ -		

LEJB

INFORME DE INVERSIÓN DE CAPITAL PRIVADO EN BIENES DE USO PÚBLICO DEL MODO PORTUARIO SEGÚN EL MARCO NORMATIVO PARA ENTIDADES DEL GOBIERNO

GESTIÓN CONTRACTUAL Y SEGUIMIENTO A PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE

CÓDIGO	GCSP-F-011	VERSIÓN	005	FECHA	26/06/2020
---------------	------------	----------------	-----	--------------	------------

Anexo 4: Dragados

Detalle del ítem de inversión	Fecha puesta en Servicio/operación (dd/mm/aaaa)	Valor de la Inversión Acumulada (COP)	Vida útil total (años)	Vida útil restante (años)	Depreciación/Amortización Acumulada de la inversión (COP)	Método de Depreciación / Amortización
Red marítima (Dragados Capitales)		\$ 128,352,534,990			\$ 51,129,366,720	
DRAGADO FASE I - Aux. Abierto 5499 (*)	31-ago.-10	\$ 36,953,955,531	28 años	14.5 años	\$ 18,303,076,798	Linea Recta
DRAGADO FASE II - Aux. Abierto 5678	31-may.-14	\$ 17,446,915,342	25 años	14.5 años	\$ 7,260,676,746	Linea Recta
DRAGADO FASE III - Aux. Abierto 6305	31-dic.-16	\$ 73,951,664,117	22 años	14.5 años	\$ 25,565,613,176	Linea Recta
Valor total en DRAGADOS		\$ 128,352,534,990			\$ 51,129,366,720	

COMENTARIOS Y OBSERVACIONES DETALLADAS SEGÚN UNIDADES DE ACTIVO:

- LA VIDA ÚTIL DE CADA UNIDAD DE ACTIVO DE ACUERDO CON LA NORMATIVIDAD VIGENTE VA DESDE EL INICIO DE OPERACIÓN DEL ACTIVO HASTA LA FECHA DE TERMINACIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN.
- LA DEPRECIACIÓN O AMORTIZACIÓN CALCULADA EN LOS ANEXOS 1, 3 Y 4 CORRESPONDE A FORMULAS PLANTEADAS POR LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA ANI Y NO CORRESPONDE A SALDOS CONTABLES DEL CONCESIONARIO.
- TIEMPO DE DEPRECIACIÓN TOMADA, HASTA 30 DE JUNIO DE 2024.

5. COMPOSICIÓN ACCIONARIA

ACCIONISTA	PARTICIPACIÓN %	Observación
CARTAGENA II S.A	94.90000%	
CIA. ESTIBADORA COLOMBIANA S.A.S.	5.01000%	
SOCIEDAD PORTUARIA OPERADORA INTERNACIONAL S.A.	0.04000%	
FUNDACION PUERTO DE CARTAGENA	0.04000%	
FONDO DE EMPLEADOS DE LAS EMPRESAS DEL GRUPO EMPRESARIAL CARTAGENA II - FONDESPORT	0.01000%	
PARTICIPACIÓN TOTAL	100.00000%	

6. FIRMAS

Firma Representante legal del concesionario
 JUAN EDUARDO JIMÉNEZ BENEDETTI
 C.C. 73.151.640 de Cartagena

Firma Contador Público del concesionario
 ANGELICA M. CABALLERO PÉREZ
 T.P.No. 81596-T

Interventor del Contrato de Concesión
 (en caso que aplique)
 Nombre:
 Cargo:

Firma Revisor fiscal del concesionario
 MARIA CRISTINA LÓPEZ MARTÍNEZ
 T.P. No. 303290-T
 Designada por ERNST & YOUNG AUDIT S.A.S.
 (Véase mi certificación del 8 de Julio de 2024)

7. REVISIÓN DOCUMENTAL AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA (ANI)

Revisado por:		Aprobado por:	
Aspectos técnicos	Aspectos Financieros	Aspectos técnicos	Aspectos Financieros
Nombre:	Nombre:	Nombre:	Nombre:
Firma:	Firma:	Firma:	Firma:
Apoyo técnico a la supervisión	Apoyo financiero a la supervisión	Gerente Técnico para el modo portuario	Gerente Financiero para el modo portuario



AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	
PROCESO	GESTIÓN CONTRACTUAL Y SEGUIMIENTO A PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE
FORMATO	ANEXO EN DÓLARES - INFORME DE INVERSIÓN DE CAPITAL PRIVADO EN BIENES DE USO PÚBLICO DEL MODO PORTUARIO

1. DATOS

No. de Contrato/Resolución de la Concesión y fecha suscripción/otorgamiento:	003	del	31 DE DICIEMBRE DE 2008
Concesionario:	SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A.		
NIT:	800.116.164-0		
Gerente de la Concesión:	JUAN CARLOS ACOSTA RODRIGUEZ		
Correo(s) electrónico(s) de contacto:	fgonzalez@contecar.com.co - acaballero@contecar.com.co		
Teléfono:	6571750 Ext 3182 y Ext. 3131		
Dirección:	VIA A MAMONAL KILOMETRO 1		
Plazo inicial de la concesión (años):	30 AÑOS		
Otrosí/Resolución que prorrogó la concesión y fecha de suscripción:	Otrosí No.	del	
Plazo de la prórroga (años prórroga / fecha):		hasta el	
Periodo del reporte:	Desde el	1	del mes de : enero del año: 2024
	Hasta el	30	del mes de : junio del año: 2024
	Acumulado al		30 de junio del 2024

2. INVERSIÓN DEL PERIODO :

CONCEPTO DE LA INVERSIÓN	VALORES EN DÓLARES (USD)			OBSERVACIONES
	Inversión acumulada antes del periodo reportado (1)	Inversión en el Periodo Reportado (2)	Inversión acumulada (3) = (1) + (2)	
1. INFRAESTRUCTURA EN SERVICIO (1.1+1.2)	USD 68,547,703	USD 0	USD 68,547,703	
1.1. Construcciones	USD 68,547,703	USD 0	USD 68,547,703	
1.2. Inmuebles por destinación	USD 0	USD 0	USD 0	
2. INFRAESTRUCTURA EN CONSTRUCCIÓN	USD 399,800	USD 2,220,165	USD 2,619,965	
3. PROPIEDAD, PLANTA Y EQUIPOS	USD 115,593,837	USD 14,727	USD 115,608,564	
4. DRAGADOS	USD 50,746,561	USD 0	USD 50,746,561	
5. SISTEMAS	USD 0	USD 0	USD 0	
TOTAL INVERSIÓN (1+2+3+4+5)	USD 235,287,901	USD 2,234,892	USD 237,522,793	

Discrimine el valor reportado en el período, en actividades sujetas al plan de inversión aprobado y en actividades realizadas a cuenta y riesgo del Concesionario:

CONCEPTO DE LA INVERSIÓN	VALORES EN DÓLARES (USD)			OBSERVACIONES
	Actividades del periodo sujetas al plan de inversión (1)	Actividades del periodo realizadas a cuenta y riesgo del Concesionario (2)	Inversión del periodo (3) = (1) + (2)	
1. INFRAESTRUCTURA EN SERVICIO (1.1+1.2)	USD 0	USD 0	USD 0	
1.1. Construcciones	USD 0	USD 0	USD 0	
1.2. Inmuebles por destinación	USD 0	USD 0	USD 0	
2. INFRAESTRUCTURA EN CONSTRUCCIÓN	USD 0	USD 2,220,165	USD 2,220,165	
3. PROPIEDAD, PLANTA Y EQUIPOS	USD 0	USD 14,727	USD 14,727	
4. DRAGADOS	USD 0	USD 0	USD 0	
5. SISTEMAS	USD 0	USD 0	USD 0	
TOTAL INVERSIÓN (1+2+3+4+5)	USD 0	USD 2,234,892	USD 2,234,892	

COMENTARIOS Y OBSERVACIONES

3. INVERSIÓN ACUMULADA SEGÚN ACTIVIDAD PLAN DE INVERSIONES / INVERSIONES A CUENTA Y RIESGO

Discrimine en detalle el valor acumulado según actividades sujetas al plan de inversión aprobado y en actividades a cuenta y riesgo indicando la actividad específica:

CONCEPTO DE INVERSIÓN	VALORES EN DÓLARES (USD)			Observaciones
	Valor del Plan de Inversión Acumulado (1)	Valor a Cuenta y Riesgo Acumulado (2)	Inversión acumulada (3) = (1) + (2)	
1. INFRAESTRUCTURA EN SERVICIOS (1.1+1.2)	USD 67,482,019	USD 1,065,684	USD 68,547,703	
1.1. Construcciones	USD 67,482,019	USD 1,065,684	USD 68,547,703	
Item 1 - Adecuación Muelle Existente	USD 3,447,590.03	USD 0.00	USD 3,447,590	
Item 2 - Muelle para Barcos	USD 47,128,502.49	USD 1,065,683.67	USD 48,194,186	
Item 4 - Relleno Area Extensión de Muelles	USD 3,310,234.23	USD 0.00	USD 3,310,234	
Item 5 - Pavimentación de Patios	USD 10,111,733.07	USD 0.00	USD 10,111,733	
Item 8 - Consultoría Técnica	USD 3,483,959.58	USD 0.00	USD 3,483,960	
2.-INFRAESTRUCTURA EN CONSTRUCCIÓN	USD 0.00	USD 2,619,965.00	USD 2,619,965.00	
Item 2- Muelle para Barcos	USD 0.00	USD 2,619,965.00	USD 2,619,965.00	

LEJB



AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

PROCESO	GESTIÓN CONTRACTUAL Y SEGUIMIENTO A PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE
FORMATO	ANEXO EN DÓLARES - INFORME DE INVERSIÓN DE CAPITAL PRIVADO EN BIENES DE USO PÚBLICO DEL MODO PORTUARIO

1. DATOS

No. de Contrato/Resolución de la Concesión y fecha suscripción/otorgamiento:	003	del	31 DE DICIEMBRE DE 2008	
Concesionario:	SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A.			
NIT:	800.116.164-0			
Gerente de la Concesión:	JUAN CARLOS ACOSTA RODRIGUEZ			
Correo(s) electrónico(s) de contacto:	fgonzalez@contecar.com.co - acaballero@contecar.com.co			
Teléfono:	6571750 Ext 3182 y Ext. 3131			
Dirección:	VIA A MAMONAL KILOMETRO 1			
Plazo inicial de la concesión (años):	30 AÑOS			
Otrosí/Resolución que prorrogó la concesión y fecha de suscripción:	Otrosí No.	del		
Plazo de la prórroga (años prórroga / fecha):		hasta el		
Periodo del reporte:	Desde el	1	del mes de : enero del año: 2024	
	Hasta el	30	del mes de : junio del año: 2024	
	Acumulado al	30 de junio del 2024		
CONCEPTO DE INVERSIÓN	VALORES EN DÓLARES (USD)			
	Valor del Plan de Inversión Acumulado (1)	Valor a Cuenta y Riesgo Acumulado (2)	Inversión acumulada (3) = (1) + (2)	Observaciones
3. PROPIEDAD, PLANTA Y EQUIPOS	USD 69,344,471	USD 46,264,093	USD 115,608,563.62	
Item 6 - Equipos (Grúas Pórtico)	USD 65,895,640	USD 9,594,547	USD 75,490,187	De acuerdo a radicado ANI No.2015-303-016885-1 de Julio 28 de 2015 se incluye como inversion a cuenta y riesgo la inversion en la grúa G29 reportada en Diciembre 2015.
Item 6 - Equipos (4 Grúas Super Post Panamax STS y 4 Spreaders)	USD 0	USD 33,176,775	USD 33,176,775	Resolución ANI No.20203030006195 de Junio 1 de 2020.
Item 6 - Equipos (2 Spreaders - Repuestos)	USD 0	USD 330,885	USD 330,885	Resolución ANI No.20203030006195 de Junio 1 de 2020.
Item 7 - Scanner	USD 3,448,830	USD 3,161,886	USD 6,610,716	
4. DRAGADOS	USD 50,746,561	USD 0	USD 50,746,561	
Item 3 - Dragado (Fase I- Fase II y Fase III)	USD 50,746,561	USD 0	USD 50,746,561	
CONCEPTO DE INVERSIÓN	VALORES EN DÓLARES (USD)			
	Valor del Plan de Inversión Acumulado (1)	Valor a Cuenta y Riesgo Acumulado (2)	Inversión acumulada (3) = (1) + (2)	Observaciones
5. SISTEMAS	USD 0	USD 0	USD 0	
	USD 0	USD 0	USD 0	
TOTAL INVERSIÓN (1+2+3+4+5)	USD 187,573,051	USD 49,949,742	USD 237,522,793	

COMENTARIOS Y OBSERVACIONES

4. FIRMAS

Firma Representante legal del concesionario
LUIS EDUARDO JIMÉNEZ BENEDETTI
C.C. 73.151.640 de Cartagena

Interventor del Contrato de Concesión
(en caso que aplique)
Nombre:
Cargo:

Firma Contador Público del concesionario
ANGELICA M. CABALLERO PEREZ
T.P.No. 81596 - T

Firma Revisor fiscal del concesionario
MARIA CRISTINA LOPEZ MARTINEZ
T.P. No. 303290 - T
Designada por ERNST & YOUNG AUDIT S.A.S.
(Vea-se mi certificación del 8 de Julio de 2024)

5. REVISIÓN DOCUMENTAL AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA (ANI)

Revisado por:		Aprobado por:	
Aspectos técnicos	Aspectos Financieros	Aspectos técnicos	Aspectos Financieros
Nombre:	Nombre:	Nombre:	Nombre:
Firma:	Firma:	Firma:	Firma:
Apoyo técnico a la supervisión	Apoyo financiero a la supervisión	Gerente Técnico para el modo portuario	Gerente Financiero para el modo portuario