

**DECLARATORIA DE OCURRENCIA DE UN EVENTO DE FUERZA MAYOR EN
DESARROLLO DEL PROYECTO RED FÉRREA DEL ATLÁNTICO.
CONTRATO DE CONCESIÓN O-ATLA-00-99 DE 1999.**

Entre los suscritos, **CARLOS ALBERTO GARCÍA MONTES**, identificado con Cédula de Ciudadanía No. 10.267.336 expedida en Manizales - Caldas, obrando en nombre y representación de la **AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI**, en su calidad de Vicepresidente Ejecutivo, nombrado mediante Resolución No. 1707 del 10 de septiembre de 2018 y posesionado mediante acta No. 122 del 10 de septiembre de 2018 por una parte, y quien para efectos de este acto se denominará la **AGENCIA** o la **ANI**, por la otra, **SANDRA ALTURO GARCIA**, identificada con la cédula de ciudadanía 39.790.177 de Usaquén, quien obra en nombre y representación del Concesionario **FERROCARRILES DEL NORTE DE COLOMBIA – FENOCO S.A.**, en calidad de Representante Legal-Suplente, lo cual acredita con el Certificado de Existencia y Representación Legal expedido por la Cámara de Comercio de Bogotá, debidamente facultado para la suscripción del presente documento y quien se denominará **EL CONCESIONARIO**, y **MARIA FERNANDA SOLANILLA BONILLA**, identificada con la cédula de ciudadanía No. 31.470.706 expedida en Yumbo (Valle del Cauca), quien obra en nombre y representación del **CONSORCIO FÉRREO PAA**, en calidad de Representante Legal de la firma interventora del Contrato de Concesión O-ATLA-00-99, hemos convenido suscribir la presente Acta, previas las siguientes:

CONSIDERACIONES

1. Que en virtud del Contrato de Concesión O-ATLA-00-99 del 9 de septiembre de 1999, **FERROVÍAS** entregó en Concesión a la Sociedad Ferrocarriles del Norte de Colombia S.A. **FENOCO S.A.**, la infraestructura de la Red Férrea del Atlántico, incluyendo bienes inmuebles, bienes muebles y material rodante, para su rehabilitación – reconstrucción, conservación, operación y exportación, mediante la prestación del servicio de transporte ferroviario de carga, por el término de treinta (30) años.
2. Que mediante Resolución No. 0048 del 10 de septiembre de 2003, **FERROVÍAS EN LIQUIDACIÓN** entregó al **INCO** el Contrato de Concesión No. O-ATLA-00-99, y en el Otrosí No. 11 del 11 de noviembre de 2003 se determinó que **INCO** reemplazaría para todos los afectos a **FERROVÍAS** en condición de entidad concedente.
3. Que mediante el Decreto 4165 del 3 de noviembre de 2011, se modificó la naturaleza jurídica y la denominación del Instituto Nacional de Concesiones – **INCO**, cambiando su calidad de establecimiento público a Agencia Nacional Estatal de Naturaleza Especial, del sector descentralizado de la Rama Ejecutiva del Orden Nacional, con personería jurídica, patrimonio propio y autonomía administrativa, financiera y técnica, adscrita al Ministerio de Transporte.
4. El Concesionario Ferrocarriles del Norte de Colombia – **FENOCO S.A.**, mediante comunicación con radicado ANI No. 20204090356702 del 20 de abril de 2020, informó sobre la presunta imposibilidad de ejecutar las actividades de operación ferroviaria por la situación crítica presentada desde el 16 de abril de 2020 en el corregimiento de Guamachito del municipio de Zona Bananera, Magdalena (PK 895), en donde, según indica el Concesionario, “(...) ocurrieron múltiples bloqueos y protestas violentas simultáneas sobre la vía férrea propiedad del Estado concesionada a Fenoco. (...)”.

El Concesionario efectúa un recuento de las situaciones presentadas en el corredor férreo, así:

“(...)”



Dicho evento consistió en el bloqueo del corredor férreo por parte de la comunidad del corregimiento de Guamachito en el municipio de Zona Bananera, situaciones que según las comunidades obedecen a solicitud de apoyo al Gobierno Nacional y Autoridades locales en virtud de la emergencia sanitaria por la pandemia del COVID-19, en relación ayudas con mercados, carrotanques de agua y desinfección permanente por la situación del COVID 19-, en términos similares a como se está haciendo en otros municipios vecinos.

En este contexto, Fenoco, para la protección del corredor férreo ha presentado todas las acciones legales, administrativas y judiciales a las que tiene acceso (22 denuncias penales con 48 personas denunciadas), y ha estado en permanente comunicación con las autoridades de gobierno local, regional y de orden Nacional. Sin embargo, a la fecha todos los esfuerzos han sido infructuosos, y ha sido imposible reanudar la operación ferroviaria dado que si bien se han retirado en dos oportunidades, los tiempos en que se han retirado no han permitido reanudar la operación y dar ingreso a la vía a los usuarios.

Fenoco ha interpuesto las querellas correspondientes cuando se han presentado los bloqueos por la presunta comisión del tipo penal de obstrucción de vías públicas, en consideración a que las acciones desplegadas por estas personas, son ejercidas por medio de actos vandálicos, toda vez que los mismos arrojan toda clase de objetos a la vía férrea, incendian elementos externos y los colocan sobre la vía férrea, generando con esto un grave daño a la infraestructura férrea propiedad de la Nación y poniendo en grave riesgo la vida e integridad de los trabajadores de Fenoco y sus Operadores así como la vida de las personas de las comunidades que se ven expuestas a las vías de hecho y al desorden del orden público (teniendo en cuenta que en algunos casos se encuentran expuesta la vida de niños, menores de edad y adultos mayores). Sin embargo, hasta el momento no ha sido posible eliminar las vías de hecho, las cuales no solo afectan la operación férrea, sino que ponen en riesgo la vida y la integridad de toda la comunidad.

Adicional al último evento en el corregimiento de Guamachito- Municipio de Zona Bananera, que la fecha persiste y que obligan a Fenoco a declarar la Fuerza Mayor, se han presentado desde el inicio de las órdenes de aislamiento emitidas por el Gobierno Nacional, 18 bloqueos por protestas relacionadas con la crisis del COVID 19. Los anteriores bloqueos, han tenido lugar en el Departamento del Magdalena principalmente en los centros poblados de Zona Bananera, Aracataca y Fundación y en el Departamento del Cesar en el municipio de El Paso.

De acuerdo con lo anterior, los actos ocurridos desde el pasado 16 de abril de 2020, y como ya se ha expuesto, no se enmarcan bajo el derecho fundamental de la protesta social; ya que como es evidente de todo el registro adjunto, la protesta y los bloqueos se desarrollaron mediante la utilización de vías de hecho y de violencia, excediendo los límites constitucionales y fundamentales de dicho derecho, afectando gravemente el orden público de los Municipios, afectando presuntamente la libertad de locomoción, el trabajo, el ambiente y poniendo en riesgo la vida e integridad de los funcionarios de Fenoco, de la Policía Nacional y de la misma comunidad en general.

Adicionalmente, los bloqueos violentos sobre la vía férrea ocasionaron daños importantes a la infraestructura del Estado concesionada a Fenoco, dado que, como se puede observar del registro fotográfico adjunto a esta comunicación, algunas de las personas que participaron de la protesta realizaron incendios, tumbaron y dañaron las señalizaciones de seguridad de los pasos a nivel y se obstaculizó y ha impedido



totalmente la operación del servicio público férreo de carga que se desarrolla sobre la vía férrea concesionada a Fenoco desde el pasado 16 de abril de 2020.

*Por lo anterior, FENOCO S.A. notifica los presentes hechos en los términos del Contrato de Concesión, Cláusula 81 y 82 para que se le releve de sus obligaciones contractuales durante el término que perduren los factores que lo generaron y se notifica igualmente la causal de Fuerza Mayor para todos los efectos jurídicos a que haya lugar.
(...)"*

5. En relación con lo anterior, la Agencia Nacional de Infraestructura, mediante radicado ANI 20203070123361 de fecha 24 de abril de 2020 requirió al interventor "(...) presentar un concepto integral donde se evalúe la información presentada por el Concesionario y se determine si efectivamente se configura la fuerza mayor alegada por el Concesionario, acorde a lo previsto en el artículo 64 del Código Civil y si lo informado se ajusta a lo estipulado en el Contrato de Concesión, Cláusula 81 y 82. (...)"

6. De acuerdo con lo anterior, la interventoría del proyecto, Consorcio Férreo PAA, mediante comunicación con radicado ANI No. 20204090371432 de fecha 24 de abril de 2020, indicó:

"(...) a efectos de poder determinar la existencia o no de una fuerza mayor frente a los hechos señalados por Concesionario FENOCO, se presenta la necesidad de revisar mayores elementos de conexidad (nexo causal) entre el (os) hecho (s) y la fuerza mayor alegada. Lo anterior entendiendo que para dicho análisis son necesarios (se reitera) mayores elementos y descripciones de las circunstancias (modo, tiempo, espacio) que llevaron al contratista a una imposibilidad absoluta sobre el cumplimiento de sus obligaciones contractuales con ocasión de los hechos notorios y dados en aviso, así como los documentos anexos que lo soportan. Todo esto para entender que dichos hechos objeto de aviso fueron un imprevisto imposible de resistir (teoría jurídica de la fuerza mayor) que imposibilitó el cumplimiento de sus obligaciones.

En consecuencia, de lo anterior y basados en lo establecido en la Cláusula 82 – Fuerza Mayor Caso Fortuito del contrato No. O-ATLA-00-99 esta Interventoría solicita que el Concesionario FENOCO presente los anexos y complementaciones necesarias a efectos de poder realizar el análisis solicitado por la ANI, para que esta a su vez, logre determinar la declaratoria o no de fuerza mayor sobre el caso objeto de estudio.

(...)"

7. Por lo anterior, mediante comunicación con radicado ANI No. 20204090385292 del 30 de abril de 2020, el Concesionario FENOCO S.A., remitió a la entidad soportes para evidenciar que a partir del 16 de abril de 2020 no se presentó movilización de trenes entre La Loma y los puertos del municipio de Ciénaga, debido a los bloqueos presentados en la vía férrea y que efectuó todas las gestiones a su alcance para solucionarlos, así:

"(...)

En virtud del concepto de la Interventoría (...), Fenoco se permite confirmar que efectivamente los hechos que dieron lugar a la declaratoria de fuerza mayor fueron puestos en conocimiento de forma permanente a la ANI como a la Interventoría., al Ministerio de Interior, al Ministerio de Transporte de forma permanente mediante correos electrónicos de fechas doce (12) de abril de 2020, trece (13) de abril de 2020, diecisiete (17) de abril de 2020, dieciocho (18) de abril de 2020, diecinueve (19) de abril de 2020 y veinte (20) de abril de 2020, además de gráficos de movilización, boletines informativos diarios con lo cual tanto el Gobierno, la ANI como la



Interventoría han estado permanentemente informados de las circunstancias de modo tiempo y espacio que dieron lugar a la declaratoria de fuerza mayor por parte de Fenoco. Adicionalmente, los hechos constitutivos de Fuerza Mayor, constituye hechos notorios y de público conocimiento, por lo que de conformidad en el artículo 167 del Código General del Proceso, los mismos ya no requieren de prueba.

Los bloqueos constantes sobre el corredor férreo que han sido denunciados por Fenoco (un total de 22 denuncias penales) en cumplimiento de sus obligaciones establecidas en el numeral 14.12 de la Cláusula 14 del Contrato de Concesión y que se han adelantado por parte de la comunidad, principalmente por supuestas faltas de ayudas por la crisis del COVID 19. Adicionalmente, las mismas, han venido siendo informados por diferentes canales de comunicación y prensa de circulación nacional, entre los cuales mencionamos: Caracol Noticias, El Tiempo, y El Herald, por lo que esta situación ha sido de conocimiento público en el marco de la declaratoria de emergencia sanitaria por la pandemia del COVID-19.

Ahora bien, en lo que respecta a la declaratoria de fuerza mayor y de conformidad con el contenido del artículo 64 del C.C. colombiano, un evento de esta naturaleza puede considerarse si es (i) imprevisible, (ii) irresistible o insuperable y (iii) externo. Según la Ley Colombiana, para que un evento sea predecible, deberá ser suficientemente probable o normal. Por este motivo, si un evento es posible pero improbable, o si es excepcional, y no normal, dicho evento podrá considerarse imprevisible. Según lo estipulado por la Corte Suprema de Justicia de Colombia⁷, existe la obligación de predecir lo que es suficientemente probable, pero no lo que es simplemente posible. En ese sentido, los eventos que no son probables en el curso normal de los hechos y las circunstancias, aunque sean posibles de hecho, pueden considerarse imprevisibles con el fin de calificar como eventos de fuerza mayor, tal como ha venido sucediendo con los bloqueos de la vía férrea que vienen presentándose, relacionados con la aparente crisis alimentaria derivada de implementación de las medidas de Aislamiento Preventivo Obligatorio que ha sido implementado por el Gobierno Nacional mediante la expedición de los Decretos 457 y 531 de 2020 con el propósito de controlar la propagación de la pandemia de COVID19 en el territorio colombiano. Respecto a lo anterior, respetuosamente manifestamos que no era previsible el arribo de una pandemia al territorio nacional ni tampoco que la implementación de las medidas para su contingencia implicase alteraciones del orden público y que la comunidad decidiera bloquear la vía férrea de forma indefinida como de hecho ocurrió en el caso del bloqueo de Guamachito ocurrido el día 16 de Abril de 2020 y que continuo hasta el 19 de abril de 2020.

Sin perjuicio de lo anterior, y con el fin de dar alcance a su comunicado Fenoco ha interpuesto a la fecha un total de veintidós (22) denuncias penales con el fin de salir en defensa del corredor férreo en cumplimiento del Contrato de Concesión como una obligación de medio contractualmente establecida. De igual forma, desde Fenoco se han buscado espacios para articular esfuerzos con el Gobierno Nacional, en cabeza del Ministerio del Interior y el Ministerio de Defensa, a fin de gestionar soluciones que propendan por la estabilización de las condiciones de orden público para la operación.

No obstante los esfuerzos conducidos, confirmamos que desde el inicio de las medidas de confinamiento y con corte a 28 de abril de 2020, en total se han materializado 24 bloqueos a la vía férrea directamente relacionados con protestas por ayudas para sobrellevar las medidas de aislamiento preventivo ordenadas por el Gobierno Nacional, cifra que es en un 40% superior al total de bloqueos que ocurrieron el año inmediatamente anterior por diversas causas.



Sin perjuicio de lo anterior, adjunto a la presente comunicación remitimos las fotos, videos y elementos de los hechos constitutivos de fuerza mayor.

En efecto, relacionamos en el anexo a este comunicado el seguimiento que Fenoco viene realizando a cada una de las denuncias penales interpuestas con el fin de que las autoridades competentes individualicen y sancionen penalmente a los presuntamente involucrados en los bloqueos que han obligado a Fenoco a suspender las operaciones como se expuso en el comunicado FNC-222-2020, aunado al registro fotográfico que se le compartió en el precitado comunicado.

Adicionalmente a lo anterior, Fenoco con ocasión a los bloqueos presentados ha revisado el Plan de Trenes cargados a movilizar a los puertos, previsto por los usuarios para los días en que estuvo suspendida la operación en los sectores en los que se presentaron los bloqueos del corredor férreo. Para determinar la cantidad de trenes y toneladas que se dejaron de movilizar se comparó la cantidad de trenes que los usuarios planearon mover a sus puertos e incluyeron en su programación versus lo que realmente pudieron mover durante esos días en razón a los bloqueos que afectaron nuestra operación.

(...)

8. En relación con lo anterior, a través de comunicación con radicado ANI No. 20204090399152 del 06 de mayo de 2020, la Interventoría del Proyecto, Consorcio Férreo PAA, emitió concepto en los siguientes términos:

(...)

Sobre el particular, sea lo primero indicar que conforme a lo señalado en la Cláusula 82 del contrato de concesión No. O-ATLA-00-99, respecto de su procedimiento para generar pronunciamiento de declaratoria o no de una fuerza mayor o caso fortuito, este a la letra señala:

“Cláusula 82. Fuerza Mayor Caso Fortuito.

El Concesionario únicamente estará exonerado de las obligaciones previstas a su cargo en el presente contrato, en los casos de fuerza mayor y caso fortuito, entendidos en los términos del artículo 64 del Código Civil como consecuencia de terrorismo, guerras o eventos que alteren el orden público o desastres naturales y que imposibiliten, total o parcialmente, la ejecución del contrato.

En todo caso solo se admitirá el incumplimiento que sea proporcional a la fuerza mayor o al caso fortuito, y entrará el Concesionario a responder por el incumplimiento que no tenga una relación causal proporcional con los hechos alegados para exonerar su responsabilidad.

El INCO no asumirá ninguna responsabilidad por un evento de fuerza mayor o caso fortuito cuando el Concesionario, sus contratistas o su personal de dirección, confianza y manejo hayan incurrido en culpa o responsabilidad que conduzca a que dichos eventos se produzcan o agraven.

Para la determinación de la ocurrencia de un evento de fuerza mayor o caso fortuito, el Concesionario deberá dar aviso al INCO de la ocurrencia del evento, dentro de los cinco (5) días siguientes a su acaecimiento,



acompañado de las pruebas necesarias para su acreditación. El INCO revisará la documentación y podrá solicitar información adicional al Concesionario. En todo caso, el INCO se pronunciará declarando ó no la ocurrencia del evento de fuerza mayor o caso fortuito, dentro de los diez hábiles siguientes al recibo de la comunicación anterior. (Negrilla y subrayado fuera de texto).

De la transcripción a la cláusula antes señalada, se entiende que respecto del procedimiento para expedir declaratoria o no sobre la ocurrencia de una fuerza mayor o caso fortuito, en caso de que la ANI encontrare necesidad de requerir al Concesionario para adjuntar información adicional, el término para pronunciarse sobre su declaratoria o no, empezará a correr a partir de la última comunicación presentada por el Concesionario.

En consecuencia, para el caso objeto de análisis y teniendo presente que efectivamente se requirió al Concesionario FENOCO para que procediera a complementar la información inicialmente entregada, se entiende que los términos de diez días para el pronunciamiento de declaratoria o no sobre la fuerza mayor empiezan a correr a partir del último comunicado remitiendo información complementaria enviado por el Concesionario, el cual fue recibido por la ANI el 29 de abril del año en curso.”

Ahora bien, una vez aclarados los términos señalados en la cláusula 82 del contrato de concesión, el Interventor procedió a analizar y pronunciarse respecto de la última comunicación presentada por el Concesionario FENOCO No. FNC-0244-2020 en los siguientes términos:

“(…)

De igual manera, en respuesta a las pruebas solicitadas por la ANI e Interventoría, el Concesionario FENOCO anexó la siguiente documentación:

- Boletines informativos de los días 20 al 30 de marzo y 1 al 25 de abril de 2020. Cada uno de estos boletines incluye las incidencias presentadas durante el día.
- Copia de registros de envío de 7 correos en los que se informa a diferentes funcionarios sobre los bloqueos que han ocurrido.
- Copia de 30 denuncias penales interpuestas por el Concesionario en diferentes oficinas de la Fiscalía General de la Nación con ocasión de bloqueos realizados en varios municipios por donde cruza la línea férrea.
- Copia de 69 gráficos de movilización diaria de trenes para los días entre el 21 de marzo y el 28 de abril de 2020.
- Copia de 22 registros de novedades.
- Dirección electrónica de 10 registros de noticias relacionadas con bloqueos en la línea férrea.

Para determinar la ocurrencia o no de los hechos como constitutivos de fuerza mayor tal como lo indica el Concesionario FENOCO, la Interventoría procede a analizar la información que se entregó como pruebas, verificándola con la información que pueda poseer la Interventoría.

Sobre el particular, es pertinente indicar que los reportes generados por el sistema de control de trenes ITCS son remitidos a la Interventoría en forma diaria por el Concesionario FENOCO. Estos reportes, generados a partir del sistema de comunicaciones y control de trenes, reportan correcta y fielmente los eventos que



ocurren durante el desplazamiento de los trenes diarios, permitiendo identificar una situación de parada o interrupción de la marcha, aportando datos de tiempo y lugar del evento.

Así mismo, el Concesionario remite a diario los reportes de incidencias en la operación férrea, en los cuales se consignan los diferentes eventos ocurridos en el día.

Cruzando las dos informaciones mencionadas, es posible relacionar las detenciones de los trenes, el momento, su duración y sus causas. Por lo cual se considera que el soporte técnico de los eventos denunciados por el Concesionario a fin de que se puedan avalar las pruebas que aporta, se pueden dar a partir de este cruce de información.

Igualmente, se ha realizado una verificación de la información aportada por el Concesionario, a partir de la confirmación de fechas en que han ocurrido los posibles hechos denunciados ante la Fiscalía, los reportes del sistema de control, las comunicaciones emitidas por el Concesionario y su coincidencia de fecha con las reportadas por el Concesionario como de suspensiones de la operación por fuerza mayor.

De lo observado a partir de la información que recibe esta Interventoría por boletines de control diario de operación según información suministrada en los boletines informativos diarios presentados por el Concesionario FENOCO y la verificación de las incidencias diarias acontecidas en el desarrollo de las operaciones férreas, se deduce lo siguiente:

Durante el período señalado por el Concesionario como inicial de la fuerza mayor hasta el periodo de datos analizado, se tuvo ausencia de desplazamiento de trenes durante las 24 horas para los días 17 y 18 de abril del 2020. Ahora, para los días 16 y 19 de abril del 2020 se tuvo tráfico restringido, ya que solo se desplazaron 16 trenes en total por cada uno de esos días. En el resto de días, se ha tenido circulación con algunas interrupciones, sin embargo han estado transitando los trenes.

Se observa que el Concesionario interpuso 22 denuncias penales ante la Fiscalía por los hechos de bloqueo a la vía férrea y daños ocasionados a la misma, incluyendo las presentadas en los días 16, 17, 20, 23, 24, 25 y 27 de abril.

En cuanto a las publicaciones que se mencionan en la comunicación, se observa que entre otros, los días 18 y 19 de abril del año en curso, si se publicaron en diferentes medios noticias sobre los bloqueos registrados a la vía férrea, especialmente el registrado en Guamachito el día 17 de abril del 2020.

Es por lo anterior, que con base en los hechos observados y determinados por la ocurrencia atípica, imprevisible e irresistible generada por los bloqueos de las comunidades y demás hechos registrados y reportados en los diferentes documentos aportados como pruebas por el Concesionario FENOCO, se puede concluir que dichos eventos representaron un impacto en el porcentaje de tránsito de trenes registrados frente al normal comportamiento en las operaciones de los meses anteriores del año 2020, afectando así la operación comercial y en unos sitios puntuales.

De acuerdo al acopio de pruebas identificadas in situ, y sectores puntuales como en el corregimiento de Guamachito, el registro diario del comportamiento operacional por los diferentes sistemas de registro y sistema de comunicaciones, la interposición de



denuncias y el aviso en los medios informativos, se puede entender que dichos eventos presentan correspondencia en tiempo y lugar pudiéndose determinar un hecho inusual durante el desarrollo de las operaciones sobre la vía férrea concesionada, viéndose afectada la operación por estos eventos atípicos.

Por lo anterior, esta Interventoría se permite concluir para el presente caso, que los bloqueos y daños por parte de comunidades y pobladores a la vía férrea fue real, especialmente para los días 17 y 18 de abril, en el corregimiento de Guamachito los cuales originaron que durante esos días no pudiera haber desplazamiento de trenes de operación comercial por parte del Concesionario FENOCO.

Conclusión.

Basados en los estudios realizados a los documentos probatorios, y las descripciones presentadas en la última comunicación No. FNC-0244-2020 radicada por el Concesionario FENOCO, esta Interventoría encuentra que sí hubo hechos constitutivos o que configuraron una fuerza mayor la cual impidió, por parte del Concesionario FENOCO, el desarrollo normal de las actividades y obligaciones a su cargo, obligación correspondiente a la normal operación de la vía férrea, todo lo anterior, conforme a las condiciones establecidas en el contrato de concesión No. O-ATLA-00-99 y demás documentos contractuales que lo integran.

Análisis mismo que, de acuerdo a lo señalado en la cláusula 81 de referido contrato, el cual a la letra señala:

"Cláusula 81 Riesgos del contrato asumidos por el INCO.

A partir de la fecha de suscripción del contrato de concesión, el INCO, asume, única y exclusivamente, los efectos derivados de los riesgos que se listan a continuación, además de aquellos que de manera expresa y clara se desprendan de otras cláusulas o estipulaciones de este contrato de concesión y sus apéndices:

1. Los efectos desfavorables, derivados de la existencia de daño emergente del Concesionario, por la ocurrencia de hechos de fuerza mayor o caso fortuito, en los términos de la Cláusula 82.

2. Los efectos, desfavorables, derivados de la variación de las tarifas por causales imputables al Ministerio de Transporte sin autorización previa del Concesionario.

Parágrafo. – En los eventos del numeral 1 y con posterioridad a la declaratoria de un evento de fuerza mayor, el Concesionario deberá presentar, para revisión y aprobación del interventor, los costos del daño emergente con sus correspondientes soportes contables. Una vez aprobados por el interventor, las sumas reconocidas por concepto de daño emergente serán sufragadas por el INCO debidamente actualizadas a la fecha de reconocimiento y la fecha de pago con cargo al presupuesto del año inmediatamente posterior. (Negrilla y subrayado fuera de texto).

De lo anterior, se permite entender, que se deberá generar un posterior estudio a los hechos constitutivos de fuerza mayor que serán objeto de valoración económica de acuerdo a los posibles daños causados al Concesionario FENOCO y que, de igual manera, deberán ser soportados en debida forma por parte del Concesionario para su efectiva cuantificación y aprobación por parte de esta Interventoría.



Todo esto, de ser el caso en que la ANI con base en el anterior estudio y análisis acoja las conclusiones y decida declarar la ocurrencia de hechos de fuerza mayor avisados y alegados por el Concesionario FENOCO.

(...)"

9. A través de oficio con radicado ANI No. 20203070141931 del 18 de mayo de 2020, la Agencia comunica al Concesionario que encontró procedente la solicitud de declaratoria de fuerza mayor, indicando que se realizarán los trámites internos para someter la declaratoria de Fuerza Mayor a la aprobación del Comité de Contratación de la Agencia.
10. Para el trámite ante el Comité de Contratación de la Agencia, se solicitó concepto a las áreas Jurídica, Financiera, Social y de Riesgos, los cuales se recibieron con los radicados ANI No. 20203070066463, 20207040068073, 20205000067753, 20206030067133 y 20206020068813, respectivamente.
11. El presente reconocimiento de Evento Eximente de Responsabilidad se presentó ante el comité de Contratación de la Agencia, quien recomendó su suscripción en la sesión llevada a cabo el tres (3) de junio de 2020.

En mérito de lo expuesto, las partes

ACUERDAN

PRIMERO: Las Partes reconocen, aceptan y acuerdan que lo informado por el CONCESIONARIO FERROCARRILES DEL NORTE DE COLOMBIA – FENOCO S.A., a la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA mediante la comunicación relacionada en este documento, constituye un Evento de Fuerza Mayor, en los términos descritos en la presente acta.

SEGUNDO: Como consecuencia de la ocurrencia y declaratoria del Evento de Fuerza Mayor, las partes señalan que el tiempo en que se presentó el evento correspondió al siguiente: a partir del 16 de abril de 2020 a las 11:00 am hasta las 11:49 del 19 de abril de 2020.

TERCERO: Las partes de común acuerdo convendrán, en el evento que proceda compensación, el o los mecanismos para dicho reconocimiento.

CUARTO: De acuerdo con el párrafo de la Cláusula 81 del contrato de concesión O-ATLA-00-99 de 1999, "(...) con posterioridad a la declaratoria de un evento de fuerza mayor, el Concesionario deberá presentar, para revisión y aprobación del interventor, los costos del daño emergente con sus correspondientes soportes contables. Una vez aprobados por el interventor, las sumas reconocidas por concepto de daño emergente serán sufragadas por la ANI debidamente actualizadas a la fecha de reconocimiento y la fecha de pago con cargo al presupuesto del año inmediatamente posterior. (...)"

Parágrafo: En caso de presentarse cobro por el Concesionario, luego de surtido el procedimiento descrito en el presente numeral será necesario realizar una nueva acta, la cual deberá ser aprobada por la Agencia mediante el respectivo comité de contratación.

QUINTO: Hacen parte integral de la presente Acta los documentos enunciados en la misma.





Agencia Nacional de
Infraestructura

Avenida Calle 24A Nro. 59-42 Torre 4 Piso 2.
PBX: 4848860 – www.ani.gov.co
Nit. 830125996-9. Código Postal ANI 110221.
Página 10 de 10

SEXTO: El Concesionario, dentro de los ocho (8) días hábiles siguientes a la suscripción de la presente acta se obliga a remitir copia de la misma a la compañía aseguradora, y a presentar a la ANI la certificación donde conste el conocimiento por parte de la(s) Aseguradora(s) del contenido de la presente acta.

En constancia de lo anterior, se firma la presente acta en la ciudad de Bogotá D.C., en la fecha indicada en la firma digital del Vicepresidente Ejecutivo de la ANI.

CARLOS ALBERTO GARCÍA MONTES
Vicepresidente Ejecutivo
Agencia Nacional de Infraestructura


SÁNDRA ALTURO GRACIA
Representante Legal Suplente
Ferrocarriles del Norte de Colombia


MARIA FERNANDA SOLANILLA BONILLA
Representante Legal
Consortio Férreo PAA

Proyectó:

Aspectos Técnicos: Oscar Hernando Morales Morales. Líder Equipo de Apoyo Férreo. VEJ
Aspectos Sociales: Martha Milena Córdoba Pumaipa. Profesional Social - VPRE
Aspectos Jurídicos: María del Pilar Vergel. Abogada G.I.T. AGC2. VJ
Aspectos Financieros: Beatriz Eugenia Lopera González. Asesor Financiero VEJ
Aspectos Riesgos: Gonzalo Pérez Albarracín. Profesional Riesgos - VPRE

Revisó:

Aspectos Técnicos: Ana María Zambrano Duque – Experto G3-08, Líder Equipo Férreo - VEJ
Aspectos Sociales: Maola Barrios Arrieta - Gerente GIT Social - VPRE
Aspectos Riesgos: Catalina del Pilar Martínez Carrillo. Coordinadora GIT Riesgos - VPRE
Aspectos Financieros: Javier Humberto Fernández – Gerente Financiero VEJ
Aspectos Jurídicos: Priscila Sánchez Sanabria – Gerente Jurídico 2 – VJ
Luis Germán Vizcaíno Sabogal - Asesor Jurídico VEJ
Fernando Augusto Ramírez Laguado. Vicepresidente Jurídico - VJ

Nro Rad Padre: CCRAD_E
Nro Borrador: CCNRO_BORR
GADF-F-012



La movilidad
es de todos

Mintransporte