

Bogotá D.C., 18 de octubre de 2022

Señores

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

Atención: Vicepresidencia de Gestión Contractual

Vía correo electrónico

QR Code
generator

Rad No. 2022-409-117328-2

Fecha: 2022-10-18 15:23:58->303

PHILIPPI PRIETOCARRIZOSA FERRERO DU

Anexos: 1 CARPETA CON 171 FOLIOS

<https://www.ani.gov.co>



Asunto: Solicitud de ajuste del numeral 12.19 de la cláusula décima segunda del Contrato de Concesión Portuaria No. 009 de 1994 existente entre la ANI y la SPRBUN

HÉCTOR HERNANDEZ BOTERO, identificado como aparece al pie de mi firma, actuando en mi condición de apoderado especial de la **SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A.** (en adelante "**SPRBUN**"), de conformidad con el poder especial que adjunto y que expresamente manifiesto aceptar, concurro respetuosamente a su Despacho con el fin de solicitar el **AJUSTE DE LA CLÁUSULA 12.19** del Contrato de Concesión Portuaria No. 009 de 1994, del cual la SPRBUN es concesionaria, como consecuencia de la declaratoria de nulidad de numeral 13 del artículo 23 del Decreto 838 del 28 de mayo de 1992.

1. SINTESIS DEL ASUNTO

SPRBUN es concesionaria del Contrato de Concesión Portuaria No. 009 de 1994 (en adelante el "**Contrato de Concesión**"). En el Contrato de Concesión se tuvo que incluir una disposición en el numeral 19 de la Cláusula 12 según la cual la SPRBUN "(...) *no operará el puerto a menos de que ello sea estrictamente necesario por razones técnicas o porque no exista otra alternativa*".

Esta disposición fue incluida al momento de celebrar el Contrato de Concesión por expreso mandato del numeral 13 del artículo 23 del Decreto 838 del 28 de mayo de 1992 que regulaba el contenido mínimo que debían tener los contratos concesión, según las normas vigentes para dicho momento. Dicha disposición tenía que ser incluida en todos los contratos de concesión que fueran firmados en la época en que la misma se encontraba vigente.

No obstante lo anterior, luego de la celebración del Contrato de Concesión, mediante sentencia del 24 de julio de 1997 el Consejo de Estado declaró la nulidad del numeral 13 del artículo 23 del Decreto 838 ya citado, norma que ordenaba la obligación de incluir dicha restricción para que las sociedades portuarias ejercieran como operadores portuarios. El Consejo de Estado consideró que dicha norma violaba la Ley 1 de 1991 en cuanto imponía una restricción a las sociedades portuarias

que el legislador no había contemplado, al restringir el objeto social de las sociedades portuarias en contra de lo que las actividades propias de la actividad portuaria.

En la actualidad, la SPRBUN es un operador portuario legítimo debidamente reconocido por la Superintendencia de Transporte. Aun cuando las autoridades que han participado en estas discusiones – incluyendo a la propia ANI - han interpretado que la cláusula 12.19 del Contrato de Concesión no es aplicable, existen terceros ajenos al Contrato de Concesión que han ejercido acciones para evitar – sin verdadero fundamento legal – el derecho que tiene la SPRBUN para operar. Por esta razón es que resulta necesario ajustar de forma explícita el Contrato de Concesión a la declaratoria de nulidad de numeral 13 del artículo 23 del Decreto 838 del 28 de mayo de 1992, en el sentido de eliminar la prohibición que exigía incluir el mencionado numeral, para hacer cesar los ataques a la operación de la SPRBUN y evitar que se sigan causando perjuicios a la sociedad, a los usuarios y a los accionistas.

2. CONSIDERACIONES

2.1 La celebración del Contrato de Concesión y la inclusión del numeral 12.19

1. El 21 de febrero de 1994 la SPRBUN suscribió el Contrato de Concesión, en calidad de concesionaria, con la Superintendencia General de Puertos (hoy Agencia Nacional de Infraestructura -ANI-) como entidad concedente. El objeto de dicho Contrato de Concesión es:

“LA SUPERINTENDENCIA en virtud del presente contrato, otorga a la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A., una concesión portuaria en los siguientes términos: a) Se otorga a el CONCESIONARIO el derecho de ocupar y utilizar en forma temporal y exclusiva las playas, los terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquellas o estos, descritos en la cláusula segunda del presente contrato, a cambio de la contraprestación económica de que trata la cláusula décima primera de este contrato, a favor de la Nación y del municipio de Buenaventura, donde operará el mencionado puerto. El puerto será de servicio público, habilitado para el comercio exterior y para prestar el servicio a toda clase de carga. b) Se otorga a EL CONCESIONARIO el derecho a utilizar temporalmente los muelles, bodegas, cobertizos, edificios, patios, obras de urbanismo, muros de cerramiento, vías y en general los bienes relacionados en las Cláusulas Tercera y Quinta del presente contrato, a cambio de la contraprestación

económica de que trata la Cláusula Décima Primera del mismo, a favor de la Nación Exclusivamente.”

2. El numeral 12.19 de la cláusula décima segunda del Contrato de Concesión (en adelante el “**Numeral 12.19**”) indica que SPRBUN, en su condición de concesionario, no operaría el puerto a menos de que por razones técnicas esto fuera estrictamente necesario o porque no existiera ninguna otra alternativa. En todo caso, el numeral 12.19 de la cláusula también señala que la SPRBUN debe prestar el servicio de almacenamiento y operar al menos el 40% de las áreas cubiertas y descubiertas:

contrato. 12.19. EL CONCESIONARIO debe permitir que terceros presten servicios de operación portuaria dentro de sus instalaciones y EL CONCESIONARIO no operará el puerto a menos que ello sea estrictamente necesario por razones técnicas o porque no exista otra alternativa, casos en los cuales debe mediar previa aprobación por parte de LA SUPERINTENDENCIA. No obstante, EL CONCESIONARIO podrá prestar el servicio de almacenamiento y será responsable de operar hasta el 40% del total del área de almacenamiento cubierta y hasta un 40% del área de almacenamiento descubierta, con el fin de garantizar un nivel significativo de instalaciones de almacenamiento accesibles y de servicios a todos los usuarios del puerto; este servicio de almacenamiento será prestado directamente por EL CONCESIONARIO, por sus propios medios o subcontratando para su operación los servicios de un operador portuario, bajo su responsabilidad. 12.20. LA SUPERINTENDENCIA

3. La inclusión del aparte del Numeral 12.19 en el Contrato de Concesión obedecía a la imposición legal que dispuesta en el numeral 13 del artículo 23 del Decreto 838 de 28 de mayo de 1992¹ -vigente para el momento de la celebración del Contrato². Una simple lectura del Numeral 12.19 permite evidenciar que su contenido es prácticamente idéntico a la norma que le dio origen. Según dicha norma, era una obligación de los contratos de

¹ “13. Tratándose de concesiones en puertos de servicio público de carga general, la estipulación de que se permitirá que los terceros presten servicios de operación portuaria dentro de sus instalaciones y de que las sociedades portuarias no operarán, a menos que ello sea estrictamente necesario por razones técnicas o porque no exista otra alternativa.”

² El Decreto 838 de 1992 estuvo vigente hasta su derogatoria el 2 de diciembre de 2009 en virtud del Art. 50 del Decreto 4735 de 2009. El numeral 13 del artículo 23 fue declarado nulo mediante Sentencia de 24 de julio de 1997 del Consejo de Estado (C.P. Carlos Betancur Jaramillo. Exp. 12691). El Contrato de Concesión fue celebrado el 21 de febrero de 1994.

concesión portuaria incluir la restricción que se incluye en el Numeral 12.19 del Contrato de Concesión:

“Artículo 23. Requisitos de los contratos de concesión. Los contratos de concesión portuaria deberán contener:

(...)

*13. Tratándose de concesiones en puertos de servicio público de carga general, la estipulación de que se permitirá que los terceros presten servicios de operación portuaria dentro de sus instalaciones y de que **las sociedades portuarias no operarán, a menos que ello sea estrictamente necesario por razones técnicas o porque no exista otra alternativa.**”³ (Énfasis añadido)*

4. El aparte del Numeral 12.19 del Contrato de Concesión, que replica la norma anulada antes citada sobre que el concesionario no operaría el puerto, fue introducido al contrato no porque existiera un acuerdo de voluntades entre las partes al respecto sino porque el numeral 13 del artículo 23 del Decreto 838 de 1992 que reglamentó la Ley 1 de 1991 - recién transcrito - estipulaba la obligación de que se incluyera dicha prohibición en el contrato de concesión portuaria.
5. Como lo ha reconocido la propia ANI en comunicación 2017-303-000836-1 (que se aporta como Anexo 5 a este escrito) la inclusión del Numeral 12.19 obedecía exclusivamente a que la normatividad vigente exigía que los contratos de Concesión incluyeran dicha prohibición, no obedeciendo a un asunto de la autonomía de voluntad de las partes:

2.1.2 El numeral 12.19 de la cláusula décimo segunda del contrato de concesión, al establecer las obligaciones del concesionario, contempló la prohibición para el concesionario de operar en su totalidad el puerto directamente, situación que como se verá más adelante obedeció a que el artículo 23, numeral 13 del Decreto 838 de 1992 expresamente contemplaba la obligación de incluir una disposición en este sentido en los contratos de concesión portuaria de puertos de servicio público de carga general.

³ Numeral 13 del artículo 23 del Decreto 838 de 28 de mayo de 1992

6. Como se verá más adelante en este escrito, el Consejo de Estado declaró la nulidad de dicha norma por ser contraria a la esencia de la actividad portuaria e infringir la Ley 1 de 1991.

2.2 Después de la celebración del Contrato de Concesión, la norma según la cual los contratos de concesión portuaria debían contemplar la prohibición para que las sociedades portuarias operaran directamente fue declarada nula por el Consejo de Estado por ser contraria a la Ley 1 de 1991

7. El Consejo de Estado declaró la nulidad del numeral 13 del artículo 23 del Decreto 838 de 28 de mayo de 1992, norma que se reitera era el fundamento de la inclusión de la estipulación incorporada en el Numeral 12.19 del Contrato de Concesión⁴. En esta decisión, el Consejo de Estado consideró que:

- a. La disposición del numeral 13 del artículo 23 - reproducida en la Numeral 12.19 del Contrato de Concesión - viola la Ley 1ª de 1991.
- b. La Ley 1 de 1991 previó que las sociedades portuarias son las únicas destinatarias de la concesión portuaria y dentro de la actividad que estas desarrollan se incluye la operación portuaria. Al respecto consideró el Consejo de Estado:

Conforme con las disposiciones transcritas anteriormente, es posible afirmar que las únicas destinatarias de la concesión portuaria son las sociedades portuarias, con el fin de que éstas desarrollen la actividad portuaria, que incluye tanto la construcción y administración de puertos, como su operación, según se vio.

- c. La ley dejó en libertad a las sociedades portuarias para determinar, según las circunstancias, la conveniencia de desarrollar las actividades de operación portuaria -directamente o por intermedio de terceros-⁵.

⁴ Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Tercera. Sentencia de 24 de Julio de 1997. Exp. 12691. M.P. Carlos Betancur Jaramillo

⁵ Pág. 13 de la sentencia que se aporta como Anexo 3 a este escrito.

- d. La disposición del numeral 13 del artículo 23 -reproducida en la Numeral 12.19 del Contrato de Concesión- restringe el objeto social de las sociedades portuarias, sin ningún fundamento legal⁶.
- e. No existe fundamento legal para que se limite el objeto de las sociedades portuarias obligándolas a pactar que no operarán los puertos, cuando precisamente el servicio de operación portuaria se encuentra incluido en las actividades portuarias que las sociedades portuarias, como SPRBUN, desarrollan:

En efecto, las disposiciones anteriormente transcritas permiten concluir que dentro de la actividad portuaria se encuentra incluida la operación portuaria y dentro del objeto social de las sociedades portuarias se encuentra la prestación de los servicios directamente relacionados con dicha actividad, como el de operación portuaria. No existe razón, ni fundamento legal alguno para que el numeral 13 del artículo 23 limite el objeto de estas sociedades excluyendo el servicio de operación portuaria, cuando una vez favorecidas con la concesión de puertos de servicio público, se les obligue a estipular que "no operarán los puertos" salvo por razones técnicas o porque no "haya otra alternativa", dejando obligatoriamente que terceros presten el servicio de operación portuaria, siendo que éste se encuentra incluido entre las actividades portuarias.

8. Como se evidencia, la norma según la cual los contratos de concesión portuaria debían contemplar la prohibición para que las sociedades portuarias operaran directamente fue declarada nula por el Consejo de Estado por ser contraria a la Ley 1 de 1991 luego de la celebración del Contrato de Concesión.
9. La operación portuaria hace parte de la esencia de la actividad portuaria desarrollada por las sociedades portuarias como SPRBUN. Al respecto ha considerado la Corte Constitucional de Colombia:

⁶ Pág. 13 de la sentencia que se aporta como Anexo 3 a este escrito.

*“Consta en el artículo 5º de la Ley 1ª de 1991 que el contrato de concesión permite a la sociedad portuaria ocupar en forma temporal y exclusiva de playas y terrenos de bajamar requeridos para la construcción y **operación del puerto**. Ello desvirtúa que tenga lugar cualquier forma de privatización.*

(...)

*En ese sentido, las entidades públicas y las empresas privadas pueden constituir sociedades portuarias para construir, mantener y **operar puertos**, terminales portuarios y muelles y para prestar todos los servicios portuarios. Sólo las sociedades portuarias podrán ser objeto de adjudicación de las concesiones portuarias, éstas que de igual manera se requieren para poder ocupar y usar en sus actividades playas, zonas de bajamar y las accesorias de ambas. Es decir, la construcción, mantenimiento y operación de puertos sólo puede hacerse mediante concesiones y estas solo se otorgan a las sociedades portuarias”⁷. (negrillas y subrayado como énfasis)*

2.3 La Ley 1 de 1991 estipula que las sociedades portuarias, como SPRBUN, pueden prestar servicios de operación portuaria

10. La Ley 1 de 1991 establece en su artículo 1, inciso tercero, que *“Tanto las entidades públicas, como las empresas privadas, pueden constituir sociedades portuarias, **para construir, mantener y operar puertos**, terminales portuarios, o muelles, y **para prestar todos los servicios portuarios** en los términos de esta ley.”* (Se resalta).
11. Según el Decreto 2091 de 1993, son actividades de operación portuaria las siguientes:

“Artículo 1º. Los operadores portuarios podrán, entre otros, prestar los siguientes servicios:

- Practicaje.*
- Servicio de remolcador y lanchas.*
- Amarre - Desamarre.*
- Acondicionamiento de plumas y aparejos.*
- Apertura y cierre de bodegas y entrepuentes.*

⁷ Corte Constitucional de Colombia. Sentencia C-068 de 2009. M.P: Mauricio González Cuervo

- Estiba - desestiba.
- Cargue y descargue.
- Tarja.
- Trincada.
- Manejo terrestre o porteo de la carga.
- Reconocimiento y clasificación.
- Llenado y vaciado de contenedores.
- Embalaje de la carga.
- Reparación de embalaje de carga.
- Pesaje y cubicaje.
- Alquiler de equipos.
- Suministro de aparejos.
- Recepción de lastre de basuras.
- Almacenamiento.
- Reparación de contenedores.
- Usería.

12. Es claro que la Ley 1 de 1991 dispone expresamente la posibilidad de constituir sociedades portuarias para construir, mantener y operar puertos. De igual forma, el artículo 15 del mencionado Estatuto establece:

ARTICULO 15°. Efectos de la concesión. Una vez en firme el contrato administrativo que otorgue una concesión, no será necesario permiso de funcionamiento ni acto adicional alguno de autoridad administrativa del orden nacional, sin perjuicio de aquellos permisos que deba proferir la autoridad local, para adelantar las construcciones propuestas, ni para operar el puerto. La Superintendencia General de Puertos vigilará el correcto adelanto de la obras. Las autoridades nacionales, departamentales, municipales o distritales prestarán toda la colaboración que se requiera. (subrayado como énfasis)

13. El citado artículo dispone que una vez firmado el contrato de concesión no se requerirá de permiso ni acto adicional alguno de autoridad administrativa para operar el puerto. De manera que no cabe duda que la ley autoriza expresamente a las sociedades portuarias como concesionarias de los puertos marítimos para operar los mismos, sin que haya una restricción o impedimento para hacerlo.

2.4 Diferentes entidades administrativas y judiciales han reconocido que la SPRBUN puede operar directamente el puerto como consecuencia de la declaratoria de nulidad de la norma que estipulaba dicha prohibición como un contenido obligatorio del Contrato de Concesión

14. La ANI ha considerado jurídicamente que la disposición contractual contenida en el Numeral 12.19 carece de aplicación práctica. Mediante comunicación con radicado N° 20165600264642 de 18 de abril de 2016, la ANI dio respuesta a un derecho de petición presentado por la Asociación Colombiana de Operadores Portuarios -ACOP-, señalando:

*“[...] Visto lo anterior, y teniendo en cuenta que evidentemente la cláusula décima segunda, numeral 12.19 del Contrato de Concesión Portuaria N°009 de 1994 encontraba asidero en la disposición declarada nula, **la disposición contractual carece de aplicación práctica**, máxime si se tiene en cuenta que en los Decretos 4735 de 2009 y 1079 de 2015 no se establece prohibición alguna a los concesionarios para ejercer operación portuaria. [...]”* (énfasis añadido).

15. Posteriormente, acertadamente desde el punto de vista jurídico la ANI conceptuó mediante comunicación 2017-303-000836-1 que el Numeral 12.19 del Contrato de Concesión era ineficaz como consecuencia de la decisión del Consejo de Estado⁸:

Mediante sentencia del 24 de julio de 1997, expediente 12.691, la Sección Tercera del Consejo de Estado, C.P. Carlos Betancur Jaramillo, declaró la nulidad del numeral 13 del artículo 23 del Decreto 838 de 1992, al considerar que el gobierno nacional se excedió en el ejercicio de la potestad reglamentaria, al impedir que las sociedades portuarias operaran el puerto, siendo que esta es una facultad que la propia Ley 1 de 1991 reconoce abiertamente y permite desarrollar dentro del objeto de este tipo de sociedades.

Vale la pena anotar que el citado pronunciamiento jurisprudencial y la consecuente ineficacia del numeral 12.19 relativo a la prohibición de operar directamente para los concesionarios de puertos de servicio público de carga general, motivaron en sus respectivas oportunidades la suscripción de otosies entre la entonces Superintendencia General de Puertos y las Sociedades Portuarias Regionales de Santa Marta, Barranquilla y Cartagena, a través de los cuales se eliminó la referida prohibición. Más adelante se profundizará en este tema.

⁸ Ver: Anexo 5 de este escrito (pág. 6 de 17).

16. En el mismo sentido la ANI ha reconocido que la SPRBUN es una sociedad que tiene por objeto, entre otras actividades, la operación de un puerto multipropósito, al señalar⁹:

2.1.3 La Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. - SPRBUN es una sociedad debidamente constituida en Colombia con ánimo de lucro, que tiene como objeto realizar todos los negocios y actividades relacionadas con la planeación y la inversión en la construcción y mantenimiento, la administración y la operación de un puerto multipropósito para atender carga general, contenedores, carbón, gránulos secos, y otros orientados a la satisfacción de los requerimientos y necesidades del tráfico y del comercio nacional e internacional.

17. De manera concreta, la ANI indicó que la autoridad de inspección, vigilancia y control de la actividad portuaria encuentra lícita la operación portuaria por parte de la SPRBUN¹⁰. Para tal afirmación se remitió al Oficio 20166100461801 expedido por la Superintendente Delegada de Puertos de la Superintendencia de Puertos y Transporte (hoy Superintendencia de Transporte)¹¹ en el que se señaló:

Así las cosas, teniendo en cuenta la jurisprudencia del Consejo de Estado, este numeral sería ineficaz², razón por la cual la SPRBUN no tendría ningún impedimento para prestar servicios como operador portuario.

Revisando el contrato de la SPRBUN, se tiene que no se ha suscrito un Otro Sí al contrato de Concesión Portuaria No. 09 del 21 de febrero del 1994, en la cual se declare la ineficacia del numeral 19 de la cláusula 12, por las consideraciones anteriormente realizadas, sin embargo lo anterior no quiere decir que esta sociedad portuaria aún no se encuentre legitimada para realizar operaciones portuarias.

18. Estos pronunciamientos anteriores de la ANI dan cuenta de que -con ocasión de la orden judicial del Consejo de Estado- existió un acuerdo de voluntades entre el concedente y el concesionario en el sentido de que la SPRBUN se encuentra facultada para desarrollar

⁹ Oficio Rad. 2017-303-000836-1 de 16 de enero de 2017 suscrita por el Vicepresidente de Gestión Contractual, el Gerente Asesoría Legal 1 VJ y la Gerente GIT Férreo y Portuario VGC de la ANI que se aporta como Anexo 5 a este escrito. (ver pág. 5 de 17).

¹⁰ Ver: Anexo 5 de este escrito (pág. 7 de 17).

¹¹ Oficio que se aporta como Anexo 6 a este escrito.

actividades de operación portuaria. En tal medida, esta solicitud de ajuste conllevará exclusivamente a que se obedezca lo resuelto por el Consejo de Estado en el sentido de que las sociedades portuarias tienen capacidad para desarrollar actividades de operación y materializar -en desarrollo de la confianza legítima- la decisión que esta propia entidad ha reconocido previamente: que SPRBUN no tiene restricción ni reglamentaria, ni contractual, ni mucho menos legal, para operar el puerto.

19. El propio interventor del Contrato de Concesión, mediante comunicación del 28 de noviembre de 2017 dirigida a la ANI con ocasión de un informe que le fue solicitado por la entidad concedente respecto de la operación de movilización de carga de graneles sólidos en el terminal de SPRBUN, conceptuó que el Numeral 12.19 es inocuo y que no debería ser aplicado por la entidad concedente debido a su objeto ilícito¹²:

“En relación con la vigencia o aplicabilidad de la cláusula 12, numeral 12.9 (sic) del contrato de concesión portuaria No. 009 de 1994, se debe considerar que esta cláusula es inocua puesto que la misma es una cláusula con objeto ilícito, conforme a las siguientes consideraciones:

- *Cuando la cláusula se pactó, el decreto reglamentario 838 de 1992 estaba vigente, luego es de suponer que la cláusula es incluida dentro del contrato no por un acuerdo de voluntades entre las partes sino por el acatamiento de una norma reglamentaria que posteriormente es declarada nula.*
- *El fallo de nulidad tiene efectos retroactivos, eso quiere decir que si bien cuando se celebró el contrato el Decreto 838 estaba vigente, al decretarse la nulidad de la norma reglamentaria, la cláusula contractual deviene en ineficaz por que pierde el soporte jurídico que la sustentaba y consecuentemente a partir de ese momento la cláusula, inclusive, termina siendo ilegal por objeto ilícito, porque al desaparecer su fundamento jurídico queda como una expresión de la voluntad de las partes fundada en una norma con carácter impositivo que no existe, y además debe tenerse en cuenta que al tratarse de una prohibición, esta debe estar fundada en una norma expresa y para el caso concreto, dicha norma ya no existe.*

¹² Anexo 9

- *Para decretar la nulidad y la ineficacia de la cláusula contractual se deberá acudir ante el juez natural del contrato o se puede hacer mediante un acuerdo de voluntades para dejar sin efectos la cláusula del contrato, mediante el procedimiento estipulado en la Ley para salvaguardar los principios de publicidad y libre competencia. Mientras tanto las partes no convengan la inaplicabilidad de la cláusula o el juez se pronuncie de fondo, esta es se (sic) encuentra vigente dentro del contrato, pero su aplicación resulta inocua puesto que mal haría la entidad concedente en exigir el cumplimiento de una cláusula con objeto ilícito.*
- *En conclusión, en este caso, el imponer una sanción a la SPRBUN por incumplimiento contractual, en concepto de esta interventoría, resultaría inocuo, puesto que la sanción se impondría respecto al incumplimiento de una cláusula con objeto ilícito y el estado deberá reconocer la ineficacia de dicha cláusula.” (Subrayado fuera del texto)*

20. El anterior concepto del interventor fue originado en una queja que OPP Graneles S.A. presentó en contra de SPRBUN por supuestamente estarse infringiendo el Contrato de Concesión. Como se evidencia, el propio interventor del contrato señaló la inaplicabilidad del Numeral 12.19.
21. La interpretación de la ANI ha sido compartida y reiterada por diferentes autoridades administrativas y judiciales que han considerado que la SPRBUN no tiene ninguna limitación para ejercer actividades de operación portuaria, en concordancia con lo decidido por el Consejo de Estado respecto de la nulidad de la norma general que disponía la obligación de incluir en los contratos de concesión portuaria la restricción para que las sociedades portuarias operaran los puertos. Al respecto se tiene que:
- a. La Superintendencia de Industria y Comercio (en adelante “**SIC**”) desde el año 2003 consideró que las sociedades portuarias se encuentran habilitadas para desarrollar servicios de actividad portuaria incluyendo, como resulta lógico, la propia operación portuaria. En la Resolución 22685 de 2003 la SIC consideró, con ocasión de una queja presentada por varios operadores

portuarios respecto de la operación portuaria de SPRBUN y otras terminales¹³

Este Despacho no comparte la posición expuesta por el quejoso, en el sentido que la participación de las sociedades portuarias en la constitución accionaria de algunos operadores portuarios, conlleva una restricción a la libre escogencia y acceso a los mercados para los operadores portuarios independientes, como para los clientes de dichos servicios. De una parte, es necesario tener en cuenta que la Ley 1ª de 1991 autoriza a las sociedades portuarias para prestar los servicios de cargue y descargue de almacenamiento en puertos,² así como para desarrollar otros servicios directamente relacionados con la actividad portuaria.³ De manera, pues, que este tipo de sociedades concesionarias de puertos tienen la posibilidad de participar no solo en su calidad de administradoras, sino también en las demás actividades relacionadas con el mercado específico.

El quejoso en esta oportunidad fue la Corporación de Operadores Portuarios Marítimos y Fluviales – CORPOMAR, presidida por el Dr. Domingo Moreno, asesor legal del Grupo Ventura y miembro de su Comité Jurídico, conglomerado empresarial que a través de diferentes mecanismos jurídicos ha pretendido, en contravía de la Ley, impedir que SPRBUN ejerza como operador portuario.

- b. En el caso de competencia desleal iniciado por Datacontrol -operador portuario- contra SPRBUN, la SIC (mediante Auto 88660 de 2018 proferido dentro del proceso identificado con el radicado No. 18-014463) consideró que la SPRBUN sí podía prestar servicios de operación portuaria:

*“se debe señalar que, contrario a las manifestaciones del recurrente, a juicio de esta Delegatura en este momento de la actuación cautelar, en este caso el **accionado sí se encuentra habilitado para prestar servicios de operación portuaria** (...) En igual orden, si bien el recurrente manifiesta que la interpretación de la cláusula 12.19 del contrato no. 009 de 1994 debe ser restrictiva lo que significa que la SPRBUN solo podría prestar los servicios de operación portuaria hasta en un 40% del área de almacenamiento, lo cierto es que en esta altura de la actuación, tampoco hay prueba que permita indicar que la actividad de la SPRBUN como operador portuario supera tal porcentaje del área de almacenamiento.”¹⁴*
(Subrayado y negrillas como énfasis).

¹³ Anexo 4

¹⁴ Anexo 7

- c. En el mismo caso iniciado por Datacontrol, el Tribunal Superior de Bogotá confirmó la decisión de la SIC respecto de la capacidad de SPRBUN para ejercer actividades de operación portuaria, configurándose una cosa juzgada”¹⁵.
22. En otra decisión del Tribunal Superior de Bogotá (sentencia del 17 de febrero de 2021) al resolver el pleito iniciado por Datacontrol contra SPRBUN con ocasión de la fusión con TECSA reiteró que SPRBUN tiene capacidad para operar directamente el puerto, al no existir soporte para afirmar lo contrario:

5.2. Tampoco puede inferirse que, por el solo hecho de ejercer la administración del puerto de Buenaventura, le está vedado el ejercicio de operaciones propias de su objeto social, pues, bien decantado dejó el asunto la Agencia Nacional de Infraestructura cuando se pronunció sobre la modificación del numeral 12.19 del contrato de concesión 009 de 1994, al indicar que, pese a que la cláusula en cita, acordada en virtud del numeral 13 del artículo 23 del Decreto 838 de 1992, prohibía a la aquí convocada la prestación directa de la operación en comento, cierto es también que la Sección Tercera del Consejo de Estado, mediante sentencia del 24 de julio de 1997, declaró la nulidad de dicha disposición “al considerar que el gobierno nacional se excedió en el ejercicio de la potestad reglamentaria, al impedir que las sociedades portuarias operaran el puerto, siendo que esta es una facultad que la propia Ley 1 de 1991 reconoce abiertamente y permite desarrollar dentro del objeto de este tipo de sociedades”.

Debido a ello, la ANI concluyó su concepto indicando que “La habilitación de las sociedades portuarias para operar el puerto es legal y no contractual. De ahí que se haya tramitado de parte de la Superintendencia de Puertos y Transporte la fusión entre la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. -SPRBUN- y la sociedad Terminal Especializada de Contenedores de Buenaventura S.A. -TECSA- precisamente bajo el entendido que es lícito que la sociedad concesionaria desarrolle la actividad de operación portuaria en las áreas y bienes que le fueron concesionados, siendo entonces legal que pueda ostentar esa doble condición de concesionario y operador portuario. Obviamente lo anterior bajo el entendido que todas las actividades portuarias (entre éstas, la operación portuaria) se desarrollen cumpliendo con la obligación legal y contractual de abstenerse de incurrir en prácticas restrictivas de la competencia y competencia desleal¹⁶, prácticas que, como ya se afirmó, no se vislumbran en el presente caso.

23. La Superintendencia de Transporte, como autoridad competente¹⁶, ha reconocido a la SPRBUN como operador portuario para la prestación de servicios de operación portuaria mediante: (i) Registro de operador portuario 2016041210130115 de 21 de septiembre de 2016¹⁷ y (ii) Registro de operador portuario 2021081110094418 de 22 de septiembre de 2021¹⁸, actualmente vigente.

¹⁵ Anexo 8

¹⁶ Conforme lo establecido en el artículo 36 de la Ley 1753 y la Resolución 7726 de Marzo 1º de 2016

¹⁷ Anexo 11

¹⁸ Anexo 12

24. Así las cosas, resulta evidente que tanto la propia ANI, como el interventor del Contrato de Concesión, como otras autoridades judiciales y administrativas han reconocido la ineficacia de la prohibición originalmente dispuesta por mandato legal en el Numeral 12.19 del Contrato de Concesión.
25. Sin perjuicio de lo anterior, a pesar de que la propia entidad concedente ha interpretado que el numeral 12.19 del Contrato de Concesión es ineficaz, diferentes actores portuarios han iniciado acciones en contra de SPRBUN que han derivado en algunas ocasiones en medidas que han dificultado la realización de operación portuaria por parte de mi representada.
26. En concreto, el Grupo Ventura -importante actor del sector portuario en Buenaventura- a través de la sociedad OPP Graneles S.A., que es el principal operador portuario de graneles sólidos en el terminal de SPRBUN, presentó una acción de competencia desleal bajo el radicado No. 2016-360966 de la SIC. En dicho proceso, a pesar de haberse proferido una sentencia favorable a la SPRBUN de primera instancia, subsisten las medidas cautelares que impiden que la SPRBUN desarrolle su objeto como operador portuario de graneles. En tanto que la apelación de la sentencia que resuelve que no existe competencia desleal y que deben ser levantadas las medidas cautelares fue concedida en el efecto suspensivo, las mencionadas medidas cautelares se encuentran vigentes a la fecha de presentación de esta solicitud.

Las medidas cautelares vigentes han favorecido a OPP Graneles al prohibírsele a mi representada operar graneles, lo cual demuestra que es necesario ajustar el Contrato de Concesión para que a través de un otrosí se elimine completamente dicha disposición contractual para evitar que se sigan causando perjuicios a la SPRBUN y futuros inconvenientes en el desarrollo de la operación portuaria.

27. En efecto, a pesar de que las decisiones judiciales reiteradas señalan la capacidad de las sociedades portuarias para operar, y que la propia ANI y la Superintendencia de Transporte han conceptuado de manera reiterada que la SPRBUN se encuentra en capacidad de ejercer como operador portuario, recientemente el Grupo Ventura – del cual es parte OPP Graneles - a través de la sociedad BGP Container & Logistics S.A. también ha presentado una demanda ante la Superintendencia de Sociedades que condujo a la imposición temporal de una prohibición a SPRBUN y a ZELSA (subsidiaria de SPRBUN)

de operaren la terminal de Buenaventura . Al respecto, el pasado mes de mayo la Superintendencia de Sociedades expidió una medida cautelar -que fue revocada luego de que SPRBUN ejerciera su derecho de defensa-, en el siguiente sentido¹⁹:

Ciertamente, la parte demandante ha logrado demostrar, por lo menos de forma preliminar, que la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. tenía prohibida la realización de cualquier actividad que implicara la operación del terminal marítimo de Buenaventura y que, en todo caso, algunas de estas actividades han sido ejecutadas por la sociedad Zelsa S.A.S., cuyo control se encuentra radicado en la primera de las sociedades en mención. Lo anterior, en esta temprana etapa del proceso, es suficiente para concluir que la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. se ha valido del beneficio de la personalidad jurídica independiente de Zelsa S.A.S. para efectuar las actividades que tenía prohibidas por virtud de la cláusula 12.19 del contrato de concesión n.º 9 del 21 de febrero de 1994.

28. Esta decisión de la Superintendencia de Sociedades, motivada por el actuar del Grupo Ventura, se mantuvo vigente durante más de un mes, hasta que el 2 de junio de 2022 la misma Superintendencia revocó la decisión mediante Auto **2022-01-491281** de 2 de junio de 2022. En dicha providencia, la Superintendencia de Sociedades decidió revocar la medida cautelar por la reconocida inaplicabilidad del aparte del Numeral 12.19. Las consideraciones al respecto fueron²⁰:

No obstante, los argumentos presentados por los impugnantes llevan a que este despacho deba reconsiderar el examen preliminar realizado mediante auto 2022-01-335492 del 28 de abril de 2022. Así, ha quedado demostrado, por lo menos en forma preliminar, que la cláusula 12.19 del contrato de concesión n.º 9 del 21 de febrero de 1994 fue introducida debido a la reglamentación establecida en el numeral 13 del artículo 23 del Decreto 838 de 1992, la cual fue declarada nula con posterioridad por parte del Consejo de Estado. La anterior circunstancia, por sí sola, es suficiente para que cualquier operador judicial, **en una etapa temprana del proceso judicial**, pueda determinar que a la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. no le es exigible la prohibición introducida en el contrato de concesión por virtud de una regla anulada por autoridad judicial.

¹⁹ Auto 22-800-00055 de 28 de abril de 2022 de la Superintendencia de Sociedades (Anexo 12)

²⁰ Auto 2022-01-491281 de 2 de junio de 2022 de la Superintendencia de Sociedades (Anexo 13)

29. De esta forma, resulta relevante y urgente que la ANI dé trámite prioritario a la solicitud de ajuste del Contrato de Concesión en el sentido de que se materialice la interpretación pacífica que esta entidad ha indicado en el sentido de que el Numeral 12.19 del Contrato de Concesión es ineficaz, como consecuencia de la declaratoria de nulidad de numeral 13 del artículo 23 del Decreto 838 del 28 de mayo de 1992. Esto para evitar futuros inconvenientes como aquel recién descrito, y particularmente si se tiene en cuenta que:
- a. En la actualidad y bajo el entendimiento de que las sociedades portuarias pueden legalmente prestar servicios de operación portuaria, la SPRBUN tiene puesto a disposición de los usuarios del comercio exterior toda una infraestructura necesaria para operar diferentes tipos de carga.
 - b. De otro lado, SPRBUN tiene actualmente un número importante de empleados que se dedican a prestar servicios de operación portuaria.
 - c. La prestación de servicios portuarios en el terminal es un compromiso legítimo que la SPRBUN asumió frente a la ANI y que debe realizar según lo dispone el Reglamento de Operaciones aprobado por esa entidad (numeral 2.1.2. Funciones de SPRBUN de la Resolución 315 de 2020)²¹:

2.1.2. Funciones de SPRBUN S.A:

La SPRBUN tiene la obligación de asegurar la debida prestación de servicios al interior de las instalaciones del terminal. En este sentido, SPRBUN tiene entre otras las siguientes funciones:

- Prestar los servicios portuarios en forma directa y/o a través de operadores portuarios debidamente inscritos y registrados ante la Superintendencia de Transporte o a quien haga sus veces, y de acuerdo con su capacidad operativa a quienes así lo soliciten, según este reglamento y demás normas y procedimientos que se expidan para el efecto.

30. Frente a otras sociedades portuarias la Superintendencia de Puertos y Transporte - entonces entidad concedente- suscribió modificaciones con el fin de dejar de manera explícita la pérdida de eficacia de la cláusula 12.19. Así lo manifestó la ANI en el Oficio Rad. 2017-303-000836-1 (Anexo 5):

²¹ Anexo 14

Adicional a lo previamente señalado, es pertinente indicar que dentro del análisis de la solicitud presentada por parte de la SPRBUN, se efectuó una revisión al tenor de las cláusulas de los contratos de concesión portuaria suscritos con las Sociedades Portuarias Regionales de Cartagena, Barranquilla y Santa Marta, encontrando que en su redacción inicial dichos contratos y el 009 de 1994 suscrito con la SPRBUN contemplaron la previsión contractual respecto de la cual se solicita su eliminación. Así mismo se pudo determinar conforme lo previamente señalado en el presente, que en esos tres casos la entonces Superintendencia General de Puertos como concedente de los contratos de concesión portuaria estimó ilícito prohibir a las sociedades portuarias en comento la operación portuaria al haber desaparecido de la vida jurídica la disposición legal que le daba sustento a dicha prohibición. A continuación se ilustra sobre el particular:

31. En la actualidad, el único Contrato de Concesión Portuaria que cuenta con una limitación de este tipo es el de SPRBUN.
32. Anteriormente la SPRBUN solicitó el ajuste del Contrato de Concesión en el sentido de eliminar el Numeral 12.19. No obstante lo anterior, respecto de esa solicitud se decretó el desistimiento tácito, sin que esto impida la nueva solicitud de adecuación del contrato a la normativa vigente,, tal y como lo consideró la ANI en Resolución 1149 de 2019:

17. Que conforme lo anterior y en virtud de lo establecido en el mencionado artículo 17 del C.P.A.C.A., se entendera por desistida la solicitud de modificación del contrato presentada por la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A. mediante comunicación radicada en ANI bajo el No. 2016-409-028668-2 del 12 de abril de 2016 y se ordenara el archivo del trámite de modificación iniciado con la mencionada solicitud, sin perjuicio que el concesionario pueda presentar nuevamente una solicitud de modificación al Contrato de Concesión Portuaria No 009 de 1994.

33. Por todo lo que ha sido expuesto, la SPRBUN no debería tener la carga de solicitar la exclusión explícita del numeral 19 de la cláusula 12 del Contrato de Concesión. No obstante la anterior, frente a las acciones iniciadas por terceros para impedir ilegalmente la operación por parte de la SPRBUN, a esta no le queda otra alternativa que solicitar respetuosamente a la ANI proceder con la modificación al Contrato de Concesión.

3. SOBRE EL AJUSTE NO SUSTANCIAL AL CONTRATO DE CONCESIÓN

34. En los términos expuestos en este documento, el ajuste del Contrato de Concesión no implica una modificación sustancial del Contrato de Concesión, con lo cual no resulta exigible al concesionario que tramite el procedimiento de modificación por no tratarse

de una modificación de las condiciones de plazo, ubicación, linderos o bienes concesionados.²²

35. Sobre las modificaciones a los contratos de concesión, la Ley 1955 de 2019 dispone en el artículo 102: *“Cambio En Las Condiciones De La Concesión. “Modifíquese el artículo 17 de la Ley 1 de 1991, el cual quedará así: Artículo 17. Cambio en las condiciones de la Concesión. 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”.*
36. De conformidad con el procedimiento estipulado por la ANI, el procedimiento para este caso es el siguiente²³:

- 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 por disposición legal deben emitir concepto al momento del otorgamiento de la concesión (Art. 10 Ley 1 de 1991), así como de aquellas autoridades que, a juicio de la entidad concedente, puedan tener injerencia en la modificación solicitada. Conforme a establecido en el artículo 80 de la Ley 1617 de 2013, el único concepto que será obligatorio y vinculante en este trámite de modificación, en caso de ser negativo, será el de las autoridades distritales.

37. El ajuste solicitado consiste exclusivamente en materializar en el Contrato de Concesión lo que ya ha sido la decisión y posición inequívoca -en razón a que obedece a una decisión judicial- de esta entidad, en el sentido de que la SPRBUN puede prestar los servicios de operación portuaria en los términos de la regulación aplicable al sector portuario. En tal medida, la adecuación que se solicita en realidad corresponde a un ajuste para evitar

²²

PARÁGRAFO 1o. La entidad concedente efectuará el estudio de las solicitudes de modificación a los contratos de concesión portuaria y establecerá, en cada caso y conforme las disposiciones contractuales, si lo pretendido con la solicitud implica una modificación sustancial de la concesión portuaria, caso en el cual deberá surtirse el procedimiento que para tal efecto se establece en el artículo 2.2.3.3.3.5 del Decreto 1079 de 2015, o aquel que lo sustituya, modifique o complemente.”

²³ METODOLOGÍA PARA MODIFICACIÓN DE UN CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA. GESTIÓN CONTRACTUAL Y SEGUIMIENTO DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE

que terceros, como el Grupo Ventura, traten de obtener ilegalmente ventajas competitivas mediante el sistema de sembrar dudas respecto de la capacidad de la SPRBUN para ser operador portuario, cuando real y legalmente la condición de operador portuario de SPRBUN está implícita en una concesión portuaria, según lo dispuesto en la Ley 1 de 1991.

38. Este ajuste, además, corrige el Contrato de Concesión para hacerlo compatible con la propia Ley 1 de 1991 y la regulación concordante y aplicable, en los términos indicados por el H. Consejo de Estado. Además, la adecuación implicará una aplicación del derecho a la igualdad de SPRBUN frente a las demás sociedades portuarias con quienes ya se ha materializado la eliminación del Numeral 12.19 como se señaló arriba. Es más, tenemos entendido que la SPRBUN es la única concesionaria que tiene serios problemas que causan cuantiosos perjuicios derivados de la aparición nominal del aparte de la cláusula 12.19 en el Contrato. En la totalidad de los contratos vigentes de concesión portuaria no existe la estipulación aquí discutida.
39. Por último, respetuosamente llamo la atención de esta Vicepresidencia en el sentido de que -como quiera que el ajuste solicitado consiste exclusivamente en la eliminación del Numeral 12.19, cuya ineficacia ha reconocido la propia ANI- no serán admisibles oposiciones de terceros. La adecuación solicitada pretende hacer compatible el texto del Contrato de Concesión con la ejecución práctica del mismo y con las leyes vigentes. En tal medida, resultaría inadmisibile una oposición a este trámite, como quiera que sería contrariar decisiones judiciales, constitucionales y el ordenamiento jurídico que reconoce la capacidad de las sociedades portuarias para desarrollar operación portuaria. No obstante lo anterior, en caso de oposición, el opositor deberá hacerse responsable de los perjuicios que se derivan de mantener el aparte del Numeral 12.19 en el texto del Contrato.
40. No sobra destacar que un acto de oposición de cualquier tercero frente a esta solicitud, en el sentido de limitar la capacidad de SPRBUN para prestar servicios de operación portuaria, iría en contravía de los principios generales de la Ley 1 de 1991, generando una contradicción con los principios de libre competencia en la operación portuaria, principio que ha sido respetado por mi poderdante, la SPRBUN. Este principio fue reconocido por el legislador en el Art. 1 de la Ley 1 de 1991 (inciso 3) al disponer:

*“Las sociedades portuarias, oficiales, particulares y mixtas y los **operadores portuarios que desarrollen actividades en los puertos de servicio público, deben adelantarlas de acuerdo con reglas de aplicación general, que eviten privilegios y discriminaciones entre los usuarios de sus servicios; y abstenerse de toda práctica que tenga la capacidad, el propósito o el efecto de generar la competencia desleal o crear prácticas restrictivas de la misma. Serán responsables civilmente por los perjuicios que ocasionen al apartarse de tales reglas o al incurrir en estas prácticas.**”* (Subrayado y negrilla como énfasis)

4. PETICIÓN

De conformidad con las consideraciones expuestas en este escrito, solicito respetuosamente a la Agencia Nacional de Infraestructura que, en aplicación del artículo 17 de la Ley 1 de 1991, modificado por el artículo 102 de la Ley 1955 de 2019, se **PROCEDA** con la adecuación **NO SUSTANCIAL** del Contrato de Concesión No. 009 de 1994 en el sentido de eliminar el numeral 12.19 de la cláusula décima segunda del Contrato de Concesión y, en consecuencia, se elabore el respectivo otrosí a ser suscrito entre las partes para evitar que continúen los abusos y cualquier interpretación contraria a la realidad legal y contractual. De esta manera, se impedirá que se continúen generando perjuicios a la SPRBUN por impedirle el desarrollo de su actividad portuaria.

5. ANEXOS

- Anexo 1. Poder especial conferido al suscrito apoderado y certificado de existencia y representación legal de SPRBUN.
- Anexo 2. Contrato de Concesión y sus otrosíes.
- Anexo 3. Copia de la Sentencia de 24 de Julio de 1997. Exp. 12691. M.P. Carlos Betancur Jaramillo proferida por el Consejo de Estado. Sala Contenciosa Administrativa. Sección Tercera. Mediante el cual se declaró la nulidad del numeral 13 del artículo 23 del Decreto 838 de 28 de mayo de 1992.
- Anexo 4. Resolución No. 22865 de 20 de agosto de 2003 proferida por el Superintendente de Industria y Comercio

- Anexo 5. Oficio Rad. 2017-303-000836-1 de 16 de enero de 2017 suscrita por el Vicepresidente de Gestión Contractual, el Gerente Asesoría Legal 1 VJ y la Gerente GIT Férreo y Portuario VGC de la ANI.
- Anexo 6. Oficio Rad. 20166100461801 proferido por la Superintendente Delegada de Puerto de la Superintendencia de Puertos y Transporte (hoy Superintendencia de Transporte)
- Anexo 7. Autos 88660 y 88661 de 2018 proferidos por la Superintendencia de Industria y Comercio, Delegatura para Asuntos Jurisdiccionales.
- Anexo 8. Providencia de 18 de octubre de 2018 del Tribunal Superior de Bogotá en el proceso Rad. 11001319900120181446301
- Anexo 9. Comunicación de 28 de noviembre de 2017 suscrita por Fabio Villamil Páez, Director de Interventoría del Contrato de Concesión de SPRBUN para la fecha de dicha comunicación.
- Anexo 10. Providencia de 17 de febrero de 2021 del Tribunal Superior de Bogotá en el proceso Rad. 11001319900120181446302
- Anexo 11. Registro de operador portuario 2016041210130115 de 21 de septiembre de 2016
- Anexo 12. Auto 22-800-00055 de 28 de abril de 2022 de la Superintendencia de Sociedades
- Anexo 13. Auto 2022-01-491281 de 2 de junio de 2022 de la Superintendencia de Sociedades
- Anexo 14. Resolución No. 315 de 27 de febrero de 2020 de la Agencia Nacional de Infraestructura “Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A.”

6. NOTIFICACIONES

SPRBUN y su apoderado recibirán notificaciones en la Cra 9 No. 74 – 08 Of 305 de la Ciudad Bogotá o en los correos electrónicos hector.hernandez@ppulegal.com y esteban.lagos@ppulegal.com.



HECTOR HERNÁNDEZ BOTERO

C.C. 79.157.666

T.P. 45.194

Apoderado Especial

SPRBUN

hector.hernandez@ppulegal.com