

La movilidad
es de todos

Mintransporte

DECLARATORIA DE OCURRENCIA DE UN FENÓMENO DE FUERZA MAYOR CON OCASIÓN DEL COVID-19 EN LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA No. 016 DE 1996 SUSCRITO ENTRE LA SUPERINTENDENCIA GENERAL DE PUERTOS (HOY AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI) Y LA SOCIEDAD OLEODUCTO CENTRAL S.A. - OCENSA

Entre los suscritos a saber: **LUIS EDUARDO GUTIÉRREZ DÍAZ**, identificado con la cédula de ciudadanía No. 79.057.052, en su calidad de Vicepresidente de Gestión de Contractual de la **AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA**, nombrado mediante Resolución No. 1939 del 23 de octubre de 2018, posesionado mediante Acta No. 132 del 23 de octubre de 2018, debidamente facultado de conformidad con lo establecido por el Decreto 4165 del 3 de noviembre de 2011 y por delegación del Presidente de la Agencia mediante el Artículo Octavo literal II numeral 1 de la Resolución No. 1113 de 2015, quien obra en nombre y representación de **LA AGENCIA, ANI o EL CONCEDENTE**, y por otra parte, **ALEXANDER CADENA MOTEZUMA**, identificado con la Cédula de Ciudadanía No. 91.274.134, en su calidad de Representante Legal de la Sociedad **OLEODUCTO CENTRAL S.A. - OCENSA**, conforme el Certificado de Existencia y Representación Legal expedido por la Cámara de Comercio de Bogotá el día 05 de noviembre de 2020, debidamente facultado para la suscripción del presente documento, y quien en adelante se denominará **EL CONCESIONARIO**, hemos convenido suscribir la presente Acta, previas las siguientes:

CONSIDERACIONES

1. La Superintendencia General de Puertos suscribió con la Sociedad **OLEODUCTO CENTRAL S.A. - OCENSA** el Contrato de Concesión Portuaria No. 016 del 06 de diciembre de 1996, cuyo objeto es el otorgamiento de una concesión portuaria para la construcción y operación de las instalaciones Costa Afuera de un Nuevo Terminal Petrolero de Coveñas destinado al cargue de crudo de exportación; así como el derecho a ocupar y utilizar en forma temporal y exclusiva las playas, los terrenos de bajamar y las zonas accesorias a aquellas o éstos, en la Costa del mar Caribe, en el Golfo de Morrosquillo en jurisdicción del Municipio de San Antero, Córdoba, inicialmente destinado a la prestación de un servicio privado.
2. En virtud del Decreto 101 de 2000 fue trasladada al Ministerio de Transporte la facultad de otorgar concesiones portuarias.
3. Mediante Decreto 1800 del 26 de junio de 2003 se creó el Instituto Nacional de Concesiones - INCO, cuyo objeto consistía en "planear, estructurar, contratar, ejecutar y administrar los negocios de infraestructura de transporte que se desarrollen con participación del capital privado y en especial las concesiones, en los modos carretero, fluvial, marítimo, férreo y portuario".
4. Según lo dispuesto en los Decretos 1800 de 2003 y 2053 de 23 de julio de 2003, así como en el artículo 3° de la Resolución No. 007549 del 05 de septiembre de 2003 proferida por el Ministerio de Transporte, éste cedió al INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES - INCO, a título gratuito, los convenios y contratos vigentes relacionados con el cumplimiento de la misión institucional de ésta última Entidad.
5. Como consecuencia de lo anterior, mediante Otrosí No. 01 del 28 de abril de 2004, se modificó el Contrato de Concesión Portuaria No. 016 de 1996 para precisar que, donde se haga referencia al Ministerio de Transporte y/o Superintendencia General de Puertos se entenderá Instituto Nacional de Concesiones - INCO.
6. Mediante Otrosí No. 02 del 24 de octubre de 2011 se modificó el Contrato de Concesión Portuaria No. 016 de 1996 en el sentido de indicar, principalmente, que el Puerto prestará sus servicios al público en general.

La movilidad
es de todos

Mintransporte

DECLARATORIA DE OCURRENCIA DE UN FENÓMENO DE FUERZA MAYOR CON OCASIÓN DEL COVID-19 EN LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA No. 016 DE 1996 SUSCRITO ENTRE LA SUPERINTENDENCIA GENERAL DE PUERTOS (HOY AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI) Y LA SOCIEDAD OLEODUCTO CENTRAL S.A. – OCENSA

7. Mediante Decreto 4165 del 03 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 – ANI, adscrita al Ministerio de Transporte; Decreto este que establece en su artículo 25 que los derechos y obligaciones que a la fecha de expedición del citado Decreto tenga el Instituto Nacional de Concesiones – INCO, continuarán a favor y cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura.
8. Mediante Otrosí No. 03 del 05 de diciembre de 2016 se modificó el Contrato de Concesión Portuaria No. 016 de 1996, para efectos de prorrogarlo por 20 años más, incorporar un nuevo plan de inversiones para la instalación de una infraestructura portuaria y nuevas obligaciones a cargo del Concesionario, en los términos allí plasmados.
9. A través de Otrosí No. 04 del 04 de diciembre de 2018 las partes acordaron modificar el cronograma del Plan de Inversiones con fundamento en el párrafo segundo de la Cláusula Tercera del Otrosí No. 03 de 2016, el cual previó la posibilidad de modificar la prioridad en el tiempo de ejecución de las inversiones.
10. Sin perjuicio de lo anterior, la Sociedad Oleoducto Central S.A. OCENSA solicitó aclarar el Otrosí No. 04 de 2018 para efectos de indicar que el sistema PLEM hace parte integral de la Unidad de Cargue de Tanqueros (Monoboya – TLU2) y es una actividad comprendida dentro del Plan de Inversiones del Contrato de Concesión Portuaria No. 016 de 1996, aclaración materializada mediante Otrosí No. 05 del 24 de septiembre de 2019.
11. El 11 de marzo de 2020 la Organización Mundial de la Salud (OMS) declaró el Coronavirus por COVID-19 como Pandemia.
12. Mediante Resolución No. 385 del 12 de marzo de 2020 el Ministerio de Salud y Protección Social declara la emergencia sanitaria por causa del coronavirus COVID-19.
13. A partir de lo anterior, el Gobierno Nacional expide una serie de Decretos¹ con el propósito de conjurar la calamidad pública por los efectos del COVID-19.

¹ Decreto 412 de 2020 "Por el cual se dictan normas para la conservación del orden público, la salud pública y se dictan otras disposiciones"

Decreto 417 de 2020 "Por el cual se declara un Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica en todo el territorio Nacional"

Decreto 457 de 2020 "Por el cual se imparten instrucciones en virtud de la emergencia sanitaria generada por la pandemia del Coronavirus COVID-19 y el mantenimiento del orden público"

Decreto 531 de 2020 "Por el cual se imparten instrucciones en virtud de la emergencia sanitaria generada por la pandemia del Coronavirus COVID-19, y el mantenimiento del orden público"

Decreto 593 de 2020 "Por el cual se imparten instrucciones en virtud de la emergencia sanitaria generada por la pandemia del Coronavirus COVID-19, y el mantenimiento del orden público"

Decreto 636 de 2020 "Por el cual se imparten instrucciones en virtud de la emergencia sanitaria generada por la pandemia del Coronavirus COVID-19, y el mantenimiento del orden público"

Decreto 637 de 2020 "Por el cual se declara un Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica en todo el territorio Nacional"

Decreto 689 de 2020 "Por el cual se proroga la vigencia del Decreto 636 del 6 de mayo de 2020 «por el cual se imparten instrucciones en virtud de la emergencia sanitaria generada por la pandemia del Coronavirus COVID-19, y el mantenimiento del orden público»"

Decreto 749 de 2020 "Por el cual se imparten instrucciones en virtud de la emergencia sanitaria generada por la pandemia del Coronavirus COVID-19, y el mantenimiento del orden público"

Decreto 878 de 2020 "Por el cual se modifica y proroga la vigencia del Decreto 749 del 28 de mayo de 2020 "Por el cual se imparten instrucciones en virtud de la emergencia sanitaria generada por la pandemia del Coronavirus COVID-19, y el mantenimiento del orden público", modificado por el Decreto 847 del 14 de junio de 2020"

LEG.



DECLARATORIA DE OCURRENCIA DE UN FENÓMENO DE FUERZA MAYOR CON OCASIÓN DEL COVID-19 EN LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA No. 016 DE 1996 SUSCRITO ENTRE LA SUPERINTENDENCIA GENERAL DE PUERTOS (HOY AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI) Y LA SOCIEDAD OLEODUCTO CENTRAL S.A. - OCENSA

14. Mediante oficio con radicado ANI No. 2020-409-034493-2 del 15 de abril de 2020 la Sociedad Oleoducto Central S.A. - OCENSA solicita a esta Agencia lo siguiente:

"Teniendo en cuenta la situación de emergencia mundial que atravesamos a raíz de la pandemia del Coronavirus, conocida por todos, nos permitimos informar que los planes y cronogramas de trabajo para la ejecución del Plan de Inversiones del Contrato de Concesión previsto para el año 2020 se verán seriamente impactados teniendo en cuenta que, habiendo transcurrido casi un mes desde que el Gobierno Nacional decretó el Estado de Emergencia, a la fecha: (i) no se tiene certeza sobre el término por el que pueda extenderse la emergencia actual, ni sobre sus efectos en la economía mundial; (ii) los contratistas de Ocensa para la ejecución del plan de inversión y los subcontratistas extranjeros se están viendo sujetos a medidas de control sanitario que están afectando notablemente la producción, suministro, embalaje, cargue, transporte y legalización de bienes y equipos que hacen parte del alcance de los contratos suscritos por Ocensa para dar cumplimiento al Plan de Inversiones; y (iii) nuestro contratista EPC reportó dificultades operativas y cierres de plantas en diferentes países.

(...)

En este sentido, debe tenerse en cuenta lo siguiente:

(...)

2. Con ocasión de las medidas adoptadas en relación con las restricciones al transporte de mercancías y personal en los países de origen, se ha imposibilitado el transporte al sitio de fabricación de algunos de los insumos requeridos.

3. Debido a estas restricciones, los siguientes procesos se han visto afectados directamente y ocasionan que el cronograma de actividades para la ejecución de la línea base del proyecto se vea dilatada en tiempo y, como consecuencia de ello, resulte imposible adelantar los subsecuentes procesos de: (i) Terminación de las actividades de ensamble y embalaje de la Boya y el PLEM; (ii) Pruebas de Precomisionamiento de la Boya y PLEM; (iii) Certificación de ABS; (iii) Transporte de la Boya y PLEM a Colombia, (iv) Nacionalización de la Boya y PLEM y (v) Cambio del conjunto Boya y PLEM.

(...)

6. El Contratista EPC ha manifestado que los ingenieros del Consorcio actualmente están confinados en sus hogares y, por tal motivo, no han podido viajar a efectos de poder coordinar las pruebas de Precomisionamiento, y no pueden terminar los documentos As-Built. Esta situación afecta tres equipos vitales construidos en el Reino Unido y los Países Bajos, que son la Unidad central de energía hidráulica (HPU), el Panel de control eléctrico central y el Tablero de distribución de energía eléctrica.

(...)

Decreto 990 de 2020 "Por el cual se imparten instrucciones en virtud de la emergencia sanitaria generada por la pandemia del Coronavirus CQVID-19, y el mantenimiento del orden público"
Decreto 1076 de 2020 "Por la cual se imparten instrucciones en virtud de la emergencia sanitaria generada por la pandemia del Coronavirus CQVID-19, y el mantenimiento del orden público"

JEC

DECLARATORIA DE OCURRENCIA DE UN FENÓMENO DE FUERZA MAYOR CON OCASIÓN DEL COVID-19 EN LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA No. 016 DE 1996 SUSCRITO ENTRE LA SUPERINTENDENCIA GENERAL DE PUERTOS (HOY AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI) Y LA SOCIEDAD OLEODUCTO CENTRAL S.A. - OCENSA.

Por todo lo señalado, consideramos que es necesario establecer en conjunto con la ANI, las medidas y planes a efectos de definir un plan de inversiones ajustado a la realidad de las situaciones que se están presentado, ya conocidas por todos, y acordar los demás mecanismos necesarios para conjurar y resolver los impactos de la crisis actual sobre la ejecución de las actividades contractuales.

En tal sentido, nos permitimos solicitar a la ANI:

(i) Que, tal y como lo estableció en el artículo 2° de la Resolución 471 de 2020, se declare la existencia de una causa extraña que impide el cumplimiento del Plan de Inversiones de Ocensa, en los términos pactados en el otrosí No. 5 del Contrato de Concesión. En virtud de lo cual, se hace necesario revisar el cronograma de todas las actividades constructivas relativas al Plan de Inversiones para el año 2020 y en adelante, aclarando que se mantiene la operación portuaria, de acuerdo con lo establecido en el numeral 16 del artículo 3° del Decreto 457 de 2020 y del Decreto 531 de 2020.

(ii) Que, como consecuencia de lo anterior, se imparta autorización para que durante el tiempo en que los efectos de la pandemia se mantengan en Colombia y los países en los que se estén realizando trabajos relacionados con el Plan de Inversiones del Contrato, se le permita a Ocensa suspender total o parcialmente los contratos con sus proveedores, y cancelar actividades que se vean afectadas por esta condición, con la finalidad de mitigar los riesgos derivados de la emergencia sanitaria en el Plan de Inversiones.

(iii) Que, teniendo en cuenta las circunstancias de fuerza mayor anteriormente anotadas, se revise el VPN y la inclusión en el modelo financiero de los impactos que se han generado y que se lleguen a generar al Concesionario como consecuencia de la emergencia sanitaria, económica y social actual.

(iv) Que se confirme la suspensión del Plan de Inversiones en relación con todos los hechos anteriormente indicados, sujeto a las medidas y planes que establezcan el Concesionario y la ANI a efectos de lograr su reanudación y modificación conforme con la realidad actual y la proyectada para el futuro."

Ahora bien, no obstante la anterior comunicación y luego de adelantadas mesas de trabajo con el Concesionario OCENSA S.A. éste radico alcance a la comunicación mediante radicado ANI No. 2020-409-042945-2 del 15 de mayo de 2020, en los siguientes términos:

("...)

Ahora, en el marco de tales reuniones y la notificación de los hechos que motivan la revisión del Plan de Inversiones, consideramos importante actualizar a la ANI sobre los últimos hechos acontecidos, de tal forma que estos impactos se incluyan dentro de las mesas que se están adelantando para que el Contrato de Concesión y su Plan de Inversiones se ajusten a la realidad actual.

Bajo tal escenario, lo primero que debe señalarse es que la pandemia del COVID-19 continúa afectando a la población mundial, y su incidencia en Colombia, por ejemplo, ha llevado a ampliar las medidas de aislamiento preventivo obligatorio hasta el próximo 25 de mayo de 2020. Lo anterior sin contar con que el Gobierno Nacional tuvo que decretar una ampliación del Estado de Emergencia con el fin de promover medidas que conlleven a la reactivación de la economía nacional. La ANI, por su parte, expidió la Resolución 20201000004985 del 13 de abril de 2020, mediante la cual se mantuvo la suspensión de los contratos de concesión portuarios.

100



La movilidad
es de todos

Mintransporte

DECLARATORIA DE OCURRENCIA DE UN FENÓMENO DE FUERZA MAYOR CON OCASIÓN DEL COVID-19 EN LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA No. 016 DE 1996 SUSCRITO ENTRE LA SUPERINTENDENCIA GENERAL DE PUERTOS (HOY AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI) Y LA SOCIEDAD OLEODUCTO CENTRAL S.A. – OCENSA

Teniendo en cuenta la suspensión de los contratos de concesión portuaria, lo que significa que para la ANI es clara la existencia de un hecho de fuerza mayor no imputable a sus concesionarios, es menester que continuemos en el análisis de los impactos que la coyuntura mundial actual genera en el Plan de Inversiones del año 2020, y que revisemos el VPN y la inclusión en el modelo financiero de los impactos que se han generado como consecuencia de la emergencia actual.

Para tales efectos, nos permitimos exponer los siguientes hechos y antecedentes:

- 1. Debido a las restricciones mundiales enunciadas en el numeral tercero siguiente, y que han venido optimizándose para reactivar la economía nacional, los siguientes procesos se han visto perjudicados directamente y ocasionan que la adecuada ejecución de la línea base del proyecto se haya visto afectada en estos procesos: (i) Terminación de las actividades de ensamble y embalaje de la Boya y el PLEM; (ii) Pruebas de Precomisionamiento de la Boya y PLEM; (iii) Certificación de ABS; (iv) Transporte de la Boya y PLEM a Colombia; (v) Nacionalización de la Boya y PLEM, y (vi) Cambio del conjunto Boya y PLEM.*
 - 2. En la comunicación del pasado 14 de abril de 2020, adjuntamos como prueba una notificación con radicación CMC-OCE-40000122-BOG-020-20 en la que el contratista EPC del conjunto TLU4 – PLEM señaló que las restricciones mundiales relacionadas con el cierre de fronteras y el aislamiento de las personas "... hacen cada vez más difícil y limitado el trabajo de nuestros proveedores y trabajadores en Dubái, Mónaco, Italia, Estados Unidos, el Reino Unido y Francia, obligándolos en algunos casos a los cierres temporales de sus plantas de producción o a la disminución de su fuerza laboral y en consecuencia su capacidad de producción".*
 - 3. El 5 de mayo de 2020 recibimos del contratista, la comunicación CMC-OCE-40000122-BOG-026-20 con la actualización del estado actual de la emergencia y su incidencia en el desarrollo del cronograma de trabajo para la ejecución del Plan de Inversiones. En este sentido, se aportaron las medidas de emergencia adoptadas por los Gobiernos y Autoridades de cada país donde se ejecutan parte de las obras y se elaboran los suministros necesarios para el desarrollo de las obras del Plan de Inversiones, y que afectan su desarrollo, teniendo en cuenta que las medidas repercuten en el transporte aéreo y de pasajeros, la conglomeración de personas, la atención presencial y la cadena de nacionalización o exportación de equipos.*
- (...)*
- 4. Igualmente, junto con estas medidas, cada proveedor y subcontratista de Ocesa S.A. (el "Concesionario" o "Ocesa") informa y demuestra cómo las medidas sanitarias, económicas, sociales y políticas han repercutido en el cronograma de ejecución de las obras.*
 - 5. Con estas pruebas se acredita lo que para la ANI resulta absolutamente notorio, y es que la emergencia sanitaria mundial actual implica la suspensión de las obras y la revisión de su impacto en el Plan de Inversiones, tal como así lo ha declarado en dos resoluciones expedidas para conjurar la pandemia. Ahora, con el fin de revisar el impacto en el Plan de Inversiones para el año 2020, presentamos la proyección del cronograma de las obras realizada por nuestro contratista EPC del conjunto TLU – PLEM, en la que se detalla: (i) la afectación de las actividades base, (ii) los tiempos estimados de retraso, (iii) la forma como se adelantarán las actividades durante la pandemia, (iv) el*

156



DECLARATORIA DE OCURRENCIA DE UN FENÓMENO DE FUERZA MAYOR CON OCASIÓN DEL COVID-19 EN LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA No. 016 DE 1996 SUSCRITO ENTRE LA SUPERINTENDENCIA GENERAL DE PUERTOS (HOY AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI) Y LA SOCIEDAD OLEODUCTO CENTRAL S.A. – OCENSA

impacto del cronograma de trabajo, y (v) un cronograma que tienen en cuenta, para su desarrollo, y en resumen, las siguientes premisas:

(...)

6. De esta manera, la revisión del Plan de Inversiones, además de tener en cuenta el impacto del cronograma de trabajo que se adjunta, debe considerar que los impactos pueden modificarse de tanto en tiempo, según como avance la emergencia actual. Así, por ejemplo, con la expedición del Decreto de Emergencia 637 de 2020, se proyectan nuevas medidas, nuevas leyes y nuevas restricciones que pueden incidir en el Plan de Inversiones y en la revisión del VPN.

(...)

De acuerdo con lo anterior, nos permitimos reiteramos en las solicitudes ya efectuadas a la ANI, así:

(i) Que, tal y como así lo declaró la ANI en el artículo 2º de la Resolución 471 de 2020, luego confirmado por el artículo 4º de la Resolución 2020100004985, se declare la existencia de una causa extraña que impide el cumplimiento del Plan de Inversiones, en los términos pactados en el otro sí No. 5. En virtud de lo cual, se hace necesario revisar el cronograma de todas las actividades constructivas relativas al Plan de Inversiones.

(ii) Que, como consecuencia de lo anterior, y teniendo en cuenta los requerimientos de nuestros proveedores, solicitamos autorización de la ANI para que durante el tiempo en que los efectos de la pandemia se mantengan en Colombia y los países en los que se estén realizando trabajos relacionados con el Plan de Inversiones del Contrato, se le permita a Ocesa suspender total o parcialmente, y cancelar actividades que se vean afectadas por esta condición, con la finalidad de mitigar los riesgos derivados de la emergencia sanitaria en el Plan. Se entiende que, de acuerdo con las proyecciones, los tiempos de suspensión estimados para la línea de inversión de TLU es de cinco (5) meses, sujeto a los cambios que se presenten con posterioridad.

(iii) Teniendo en cuenta las circunstancias de fuerza mayor anteriormente anotadas, se requiere a la ANI que conjuntamente se revise el VPN y la inclusión en el modelo de los impactos que se han generado y que se lleguen a generar al Concesionario como consecuencia de la emergencia sanitaria, económica y social actual.

(iv) Que, dada la suspensión del Plan de Inversiones, según numeral 6º del artículo 2º de la Resolución 471, y a efectos de lograr su reanudación y modificación conforme con la realidad actual y la proyectada para el futuro, se establezcan las medidas y planes para sortear la emergencia actual.

(v) Finalmente, solicitamos que la ANI nos confirme cómo va a formalizarse la suspensión parcial de las actividades del Plan de Inversiones a efectos de oficializar su modificación."

15. Al respecto, mediante radicado ANI No. 2020-303-009780-3 del 06 de agosto de 2020 el Gerente de Proyectos Portuarios emite concepto técnico, efectuando el siguiente análisis:

"CONCEPTO TÉCNICO

Avenida Calle 26 Nro. 59-51 Torre 4 y/o Calle 24A Nro. 59-42 Torre 4 Piso 2.
PBX: 4848860 - 018000 410151- www.ani.gov.co, Nit. 830125996-9

DECLARATORIA DE OCURRENCIA DE UN FENÓMENO DE FUERZA MAYOR CON OCASIÓN DEL COVID-19 EN LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA No. 016 DE 1996 SUSCRITO ENTRE LA SUPERINTENDENCIA GENERAL DE PUERTOS (HOY AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI) Y LA SOCIEDAD OLEODUCTO CENTRAL S.A. - OCENSA

Primero que todo vale la pena recordar el plan de inversiones a ejecutar para el año 2020 (año 4) conforme el Otrósi No. 5 el cual tiene una inversión total programada por valor de USD \$15.926.439 derivados del suministro e instalación de equipos (cambio de mangueras y cambio de monoboya TLU - PLEM) y obra submarina así:

INVERSIÓN DETALLE USD (CONSTANTES 2010)	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4
Suministro e instalación de equipo	2.244.58	2.073.081	23.409.88	12.426.35
Cambio de mangueras	2.544.96	3.073.081	2.870.160	576.473
Unidad de cargue de tanqueros (Cambio de Monoboya-TLU-PLM)			23.734.41	7.051.082
Otra marina	461.120	4.639.702	7.203.165	3.498.064
INVERSIÓN PROGRAMADA TOTAL	4.110.706	10.185.864	33.316.206	23.052.973

Teniendo en cuenta todo lo manifestado por el concesionario en sus dos comunicaciones, desde el punto de vista Técnico las solicitudes efectuadas tendrían efecto exclusivamente a la afectación que está teniendo el ítem Unidad de cargue de tanqueros (cambio de monoboya - TLU y PLEM), toda vez que los otros ítem no se manifiestan con afectación.

Se puede evidenciar un retraso en el desarrollo de la Unidad de Cargue de Tanqueros (Monoboya - TLU), especialmente en los trabajos relacionados con la terminación de las actividades de ensamble y embalaje de la Boya y el PLEM, Pruebas de Precomisionamiento de la Boya y PLEM, Certificación de ABS, Transporte de la Boya y PLEM a Colombia, Nacionalización de la Boya y PLEM, conforme lo manifiesta la empresa subcontratada para este trabajo CONSORCIO MONOBUOY acuerdo comunicado CMC-OCE - 40000122-BOG-020-20 de fecha 2 de abril de 2020, además en el mismo documento se manifiesta que sus agentes involucrados (proveedores, trabajadores, transportistas, astilleros, casas clasificadoras, etc.) se encuentran limitados para cumplir sus compromisos debido a las diferentes restricciones mundiales derivadas de la afectación por Covid 19, y se cita puntualmente Dubái, Mónaco, Italia, Estados Unidos, el Reino Unido y Francia en donde sus agentes desarrollan actividades para el cumplimiento de la Unidad de Cargue de Tanqueros (Monoboya TLU).

Dentro del comunicado CMC-OCE - 40000122-BOG-020-20 de fecha 2 de abril de 2020 emitido por CONSORCIO MONOBUOY se exponen causas, consecuencias y medidas que han tomado los agentes involucrados para mitigar el impacto en los trabajos a desarrollar para el cumplimiento de la Unidad de Cargue de Tanqueros (Monoboya - TLU), dentro de los cuales se mencionan:

1. Astillero:

Limitante: Las restricciones del Gobierno de Dubái que actualmente están afectando la operación en el astillero, debido a que no puede haber grupos de personas reunidas en mismo sitio y especialmente respecto al tema de las que viajan en transporte comunitario.

(...)

EEG.



DECLARATORIA DE OCURRENCIA DE UN FENÓMENO DE FUERZA MAYOR CON OCASIÓN DEL COVID-19 EN LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA No. 016 DE 1996 SUSCRITO ENTRE LA SUPERINTENDENCIA GENERAL DE PUERTOS (HOY AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI) Y LA SOCIEDAD OLEODUCTO CENTRAL S.A. – OCENSA

2. Casa Clasificadora:

Limitante: ABS / TUV está restringido en que sus especialistas viajen a Dubái.

(...)

3. Proveedores:

Limitación: Los siguientes proveedores europeos han reportado cierres o retrasos en sus plantas de producción, debido a las disposiciones de confinamiento obligatorios decretadas por los Gobiernos de Italia y Francia:

(...)

4. El Consorcio:

Limitación: Los ingenieros del Consorcio actualmente están confinados en sus hogares y por consiguiente no pueden viajar ni nacional ni internacionalmente. Debido a esto no se pueden desplazar a Dubái para coordinar las pruebas de Precomisionamiento, no pueden terminar los documentos asbuilt y no pueden viajar a visitar a los diferentes proveedores para verificar las pruebas funcionales y autorizar el envío de componentes a los sitios de ensamble.

(...)

Desde la revisión Técnica se puede evidenciar que los anexos y soportes que entrega el concesionario en sus dos comunicados, van acorde a lo manifestado, evidenciando así la afectación que se cita por parte de subcontratistas por las medidas tomadas en diferentes países, esto en razón a que los Insumos para la correcta ejecución de la TLU son elementos que provienen de otros países en los cuales como se señaló anteriormente cursan restricciones derivadas del efecto COVID-19, que a su vez generan un retraso considerable en la ejecución de dicha actividad, no atribuible al concesionario.

La ejecución de obras y proyectos siempre está enmarcada en un cronograma a seguir, el cronograma está compuesto por actividades, elementos o procesos a ejecutar en un tiempo determinado con un inicio y un final, cuando una de las actividades se retrasa por alguno de los múltiples factores internos o externos posibles, dicho cronograma está sujeto a presentar retrasos en sus entregables y finalización, más aún cuando una actividad es dependiente de otra, por otra parte, la afectación de un cronograma en realización de obras, cumplimiento de entregables, entre otros, se da por distintas razones, entre las cuales tenemos elaboración y/o entrega tardía de materiales necesarios para la construcción, falta de certificaciones, falta de personal idóneo en la obra, etc.

Conforme lo manifestado anteriormente, esta Gerencia desde la parte Técnica conceptúa que si hay una afectación en el desarrollo y cumplimiento del plan de inversiones en el ítem Unidad de cargue de tanqueros (cambio de monoboya – TLU y PLEM), teniendo en cuenta los retrasos de material y componentes por las dificultades presentadas en el transporte del mismo, el cierre temporal de algunas industrias por el aislamiento y otras medidas ordenadas en diferentes países, la reducción de personal en el desarrollo de la obra principal (TLU – PLEM) para evitar aglomeraciones, dificultades en el traslado

100

La movilidad
es de todos

Mintransporte

DECLARATORIA DE OCURRENCIA DE UN FENÓMENO DE FUERZA MAYOR CON OCASIÓN DEL COVID-19 EN LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA No. 016 DE 1996 SUSCRITO ENTRE LA SUPERINTENDENCIA GENERAL DE PUERTOS (HOY AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI) Y LA SOCIEDAD OLEODUCTO CENTRAL S.A. - OCENSA

del personal de un lugar a otro, falta de certificados y realización de las pruebas adecuadas por el personal idóneo, todas estas conllevan como se citó regiones anteriores a una insuficiencia en el desarrollo de un cronograma establecido, evidenciando una afectación directa en el entregable (Monoboya - TLU y PLEM).

(...)

Finalmente, teniendo en cuenta el análisis efectuado en el presente concepto, se evidencia una afectación que se enmarca en el retraso del cronograma estipulado en la Cláusula Primera del Otrosí No. 5 del Contrato de concesión causada por la pandemia del COVID-19, siendo viable técnicamente desplazar la actividad unidad de cargue de tanqueros (cambio de monoboya TLU - PLEM) por un valor que asciende a \$ 7,13 USD M para efectos de ser ejecutada a más tardar el 30 de abril de 2021, fecha para la cual se debe haber cumplido con dicha actividad. Debiéndose garantizar en todo caso la ejecución de las actividades del año 4 (vigencia 2020) por un total \$ 8,80 USD M de acuerdo al escenario numero 2 presentado por el concesionario (...)

En el evento en que cambien las condiciones bajo las cuales se analizó el escenario No. 2 objeto del presente concepto, el concesionario deberá presentar una nueva propuesta para efectos de que la misma sea evaluada por parte de las áreas financiera, jurídica y técnica de la ANI.

Por último, es importante manifestar que a fecha de hoy el concesionario no está incumplido con las obligaciones del plan de inversiones." (Subrayado fuera del texto)

16. Ahora bien, mediante radicado ANI No. 20203030133163 del 28 de octubre de 2020 la Gerencia de Proyectos Portuarios de la ANI emite alcance al concepto técnico proferido mediante radicado ANI No. 2020-303-009780-3 del 06 de agosto de 2020, concluyéndose al respecto lo siguiente:

"CONCLUSIONES

De lo relacionado anteriormente entonces tenemos:

1. Del escenario planteado por el concesionario inicialmente para la ejecución del plan de inversiones (escenario No. 2) se da alcance con una nueva propuesta en donde se precisan los nuevos valores a ejecutar.

(...)

2. Los valores de las actividades ejecutadas de vigencias anteriores (año 1, 2 y 3) en la propuesta planteada y analizada no tienen modificación alguna, por lo tanto, son concordantes con los estipulados en la Cláusula Primera del Otrosí No. 4 del contrato de concesión portuaria No. 016 de 1996.

3. La actividad Unidad de cargue de tanqueros (Cambio de Monoboya - TLU-PLEM) tendrá una ejecución presupuestal por valor de USD \$3.973.492 para el año contractual 4 (5 diciembre 2019 hasta 4 diciembre 2020), con un desplazamiento de ejecución presupuestal de USD \$6.863.596 derivado de la afectación del covid 19 para el año contractual 5 (5 diciembre 2020 hasta 4 diciembre 2021).

4. La actividad Integridad Oleoducto Submarino tendrá una ejecución presupuestal por valor de USD \$ 3.464.614 para el año contractual 4 (5 diciembre 2019 hasta 4 diciembre 2020), con un desplazamiento

LEG.



DECLARATORIA DE OCURRENCIA DE UN FENÓMENO DE FUERZA MAYOR CON OCASIÓN DEL COVID-19 EN LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA No. 016 DE 1996 SUSCRITO ENTRE LA SUPERINTENDENCIA GENERAL DE PUERTOS (HOY AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI) Y LA SOCIEDAD OLEODUCTO CENTRAL S.A. – OCENSA

de ejecución presupuestal de USD \$845.177 derivado de la afectación del covid 19 para el año contractual 5 (5 diciembre 2020 hasta 4 diciembre 2021).

5. La ejecución total para el año contractual 4 (5 diciembre 2019 hasta 4 diciembre 2020) es de USD \$8.217.666 y un desplazamiento derivado de la afectación del covid 19 para el año contractual 5 (5 diciembre 2020 hasta 4 diciembre 2021) de USD \$ 7.708.773.

6. Las inversiones totales a realizar en el año contractual 5 (5 diciembre 2020 hasta 4 diciembre 2021) suman un total de USD \$11.930.373, correspondiente a USD \$ 7.708.773 desplazados del año contractual 4 al 5 derivado de la afectación del covid 19 y \$ 4.221.600 del cronograma del año contractual 5.

7. Lo ejecutado presupuestalmente del plan de inversiones para el año contractual 4 (5 diciembre 2019 hasta 4 diciembre 2020) para los meses de enero, febrero y marzo de 2020 es de USD \$ 903.263 conforme correo electrónico de fecha 22 de septiembre de 2020 en el cual el concesionario envía los soportes de inversión mensual (enero, febrero y marzo del 2020) y el anexo 01 (cuadro de ejecución).

Inversión ejecutada para los meses enero, febrero y marzo de 2020, año contractual (4)

Fecha inicio Año	5/12/2019
Fecha Fin año	14/04/2020*
Año contractual	Año 4-Se ejecuta a pesar de covid
SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE EQUIPO	775.121
Cambio de mangueras	225.735
Unidad de cargue de tanqueros (Cambio de Monoboya-TLU-PEM)	649.107
Obra Marítima	28.137
Integridad Oleoducto Submarino	28.420
Total	903.263

Fuente: Cronograma ejecución meses enero, febrero y marzo año 4 (2020), (Anexo 01 cuadro de ejecución)

8. La actividad de cambio de la Monoboya TLU – PEM se estima su finalización en el mes de abril de 2021 al igual que el inicio de su operación una vez terminado su ensamblaje, pero la liquidación del contrato EPC de la Boya que contempla la finalización de la estabilización (funcionamiento en modo prueba) y pruebas del sistema, costes de gerencia, servicios y gestión asociados, se tiene prevista para finalizar el 30 de noviembre de 2021, esto acorde al cronograma estipulado en la Cláusula Primera de Otrosí No. 4 del contrato de concesión No. 016 de 1996.

9. Desde el punto de vista técnico la evaluación de la propuesta efectuada por el concesionario no presenta afectación al alcance contractual del plan de inversiones plasmado en la Cláusula Primera de Otrosí No. 4 del contrato de concesión No. 016 de 1996, toda vez que, aunque se traslada parcialmente la ejecución del año 4, el inicio de operación y puesta en marcha de la TLU se contempla con la finalización del ensamble de la misma."

150.



DECLARATORIA DE OCURRENCIA DE UN FENÓMENO DE FUERZA MAYOR CON OCASIÓN DEL COVID-19 EN LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA No. 016 DE 1996 SUSCRITO ENTRE LA SUPERINTENDENCIA GENERAL DE PUERTOS (HOY AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI) Y LA SOCIEDAD OLEODUCTO CENTRAL S.A. - OCENSA

17. Con fundamento en el concepto técnico referido anteriormente, mediante radicado ANI No. 20203080140463 del 12 de noviembre de 2020, la Gerente del Grupo Interno de Trabajo Financiero 1 de la ANI emitió concepto financiero, respecto a esa propuesta.

18. Ahora bien, el día 19 de noviembre de 2020 se llevó a cabo una reunión entre el equipo jurídico, financiero y técnico de la ANI con representantes del Concesionario OCENSA S.A., por medio de la cual se acordó entre las Partes la necesidad de que OCENSA S.A. efectuara un alcance de carácter técnico y financiero a la propuesta de ejecución del plan de inversiones, teniendo en consideración el tiempo de afectación real en el cronograma de inversión con ocasión de la ocurrencia del COVID-19 en la ejecución del Contrato de Concesión Portuaria No. 016 de 1996; para lo cual, mediante radicado ANI No. 20204091171002 del 20 de noviembre de 2020 la Sociedad Concesionaria presenta su alcance en los siguientes términos:

"OCENSA se permite dar alcance a la Agencia Nacional de Infraestructura (la "ANI"), de lo manifestado en las comunicaciones presentadas ante ustedes el 14 de abril (Radicado ANI N° 20204090354452), 14 de mayo (Radicado ANI N° 20204090422232), 03 de Julio (Radicado ANI N° 20204090586412) y 11 de septiembre (Radicado ANI N° 20204090907782), respecto del impacto en el cronograma de trabajo para el desarrollo del Plan de Inversiones del Contrato de Concesión para el año 2020, derivado de la emergencia económica, social y ecológica causada por el Covid-19, así como la solicitud de un pronunciamiento por parte de la ANI a efectos de: (i) proceder con la revisión del cronograma de las actividades constructivas del Plan de Inversiones a efectos de que éste refleje dichos impactos, y (ii) que se revise el VPN y la inclusión en el modelo financiero de los impactos que se han generado como consecuencia de la pandemia.

Para efectos de lo anterior, se adjunta en los anexos 1 y 2 del presente comunicado, el cronograma y plan de inversiones con el escenario actual, bajo el cual OCENSA da alcance respecto de los impactos ocasionados a la fecha por la pandemia Covid-19 sobre el Plan de Inversiones del Contrato de Concesión de la referencia.

Anexo 2. Plan de Inversiones actualizado en fechas

Actividad	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
MANEJO Y MANTENIMIENTO DE PUERTOS	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000
MANEJO Y MANTENIMIENTO DE PUERTOS (Actualizado)	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000
MANEJO Y MANTENIMIENTO DE PUERTOS (Total)	4.000.000	4.000.000	4.000.000	4.000.000	4.000.000	4.000.000	4.000.000	4.000.000	4.000.000	4.000.000	4.000.000	4.000.000
MANEJO Y MANTENIMIENTO DE PUERTOS (Total Actualizado)	4.000.000	4.000.000	4.000.000	4.000.000	4.000.000	4.000.000	4.000.000	4.000.000	4.000.000	4.000.000	4.000.000	4.000.000
MANEJO Y MANTENIMIENTO DE PUERTOS (Total Total)	8.000.000	8.000.000	8.000.000	8.000.000	8.000.000	8.000.000	8.000.000	8.000.000	8.000.000	8.000.000	8.000.000	8.000.000
MANEJO Y MANTENIMIENTO DE PUERTOS (Total Actualizado Total)	8.000.000	8.000.000	8.000.000	8.000.000	8.000.000	8.000.000	8.000.000	8.000.000	8.000.000	8.000.000	8.000.000	8.000.000

LEG

La movilidad
es de todos

Mintransporte

DECLARATORIA DE OCURRENCIA DE UN FENÓMENO DE FUERZA MAYOR CON OCASIÓN DEL COVID-19 EN LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA No. 016 DE 1996 SUSCRITO ENTRE LA SUPERINTENDENCIA GENERAL DE PUERTOS (HOY AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI) Y LA SOCIEDAD OLEODUCTO CENTRAL S.A. - OCENSA

19. Al respecto, mediante radicado ANI No. 20203080145443 del 24 de noviembre de 2020, la Gerencia GIT Financiera 1 de la ANI emite alcance al concepto financiero proferido mediante radicado ANI No. 20203080140463 del 12 de noviembre de 2020, indicando para el efecto lo siguiente:

“3.3. Análisis financiero de la Propuesta y el Valor Presente Neto (VPN).

Con base en los anteriores antecedentes a continuación se hace la revisión de la Propuesta planteada por OCENSA:

3.3.1. Revisión ajustes en el Año 4 contractual del Orosí 5:

(...)

3.3.2. Revisión Valor Presente Neto (VPN)

Teniendo en cuenta la anterior propuesta, se revisa la estimación del valor presente neto, tal y como se establece en la cláusula primera del Orosí No. 5 de 2019, en su parágrafo segundo, así: “...Adicionalmente, el Concesionario OCENSA S.A. deberá garantizar que el VP (Valor Presente) de las inversiones sea como mínimo el registrado en el modelo financiero, que dio origen a la contraprestación, el cual, al ser descontado al 12% real asciende a CINCUENTA Y SEIS MILLONES SETECIENTOS TREINTA Y NUEVE MIL CUATROCIENTOS SESENTA Y SIETE DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMÉRICA (USD\$56.739.467) CONSTANTES DE DICIEMBRE DE 2015”, para lo cual se realiza el siguiente procedimiento, reflejado en la Tabla 2. que sigue a continuación:

1. Se identifica un **primer subtotal** de la inversión en valores constantes, por año contractual. Este primer corte correspondería del año 1 al 4 (del 06/12/2016 al 05/12/2020), que excluye los valores de las inversiones del año 4 que no alcanzan a ser ejecutadas por la situación de pandemia mundial (Unidad de cargue de tanqueros (Cambio de Monoboya-TLU-PLEM) e Integridad Oleoducto Submarino). El valor de las inversiones sería de **USD 52.388.884** en dólares constantes de diciembre de 2015.

2. Se identifica un **segundo subtotal** de inversión en valores constantes, por año contractual que deja:

- a) Valores en cero (0) para los años 1 a 3
- b) No incluye valor en la columna del año 4
- c) El año 5 se divide en dos (2) columnas independientes:
 - 1- Una referida a las inversiones del año 4 que no alcanzan a ser ejecutadas por la situación de pandemia mundial (Unidad de cargue de tanqueros (Cambio de Monoboya-TLU-PLEM) e Integridad Oleoducto Submarino), sin modificar su monto en dólares constantes y que serían ejecutadas a mayo de 2021.
 - 2- El valor contractual original del Orosí No. 5.
- d) A partir del año 6 y hasta el año 20 del Orosí 5 de 2019, se dejan los valores contractuales.

LEG.



DECLARATORIA DE OCURRENCIA DE UN FENÓMENO DE FUERZA MAYOR CON OCASIÓN DEL COVID-19 EN LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA No. 016 DE 1996 SUSCRITO ENTRE LA SUPERINTENDENCIA GENERAL DE PUERTOS (HOY AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI) Y LA SOCIEDAD OLEODUCTO CENTRAL S.A. – OCENSA

El valor total de este segundo subtotal ascendería a **USD 56.144.663** dólares constantes de diciembre de 2015.

3. La sumatoria simple de ambos valores sería de **USD108.533.547** dólares constantes de diciembre de 2015.

4. Se calcula para el **primer subtotal** el valor presente neto descontado al 12%, que ascendería a **USD37.903.162**.

5. Se calcula para el **segundo subtotal** el valor presente neto descontado al 12%, que ascendería a **USD18.836.306**.

6. La sumatoria de los dos Valores Presentes ascendería a **USD 56.739.467**, equivalente al valor contractual del Otrosí No. 5.

A partir del ejercicio anterior, se encuentra en el cálculo que se realiza en Excel del Segundo subtotal, que, al incorporar valores en cero para los 3 primeros años, no incorporar un valor en la columna del año 4 e incorporar las inversiones pendientes del año 4 en una columna independiente, la fórmula de VPN asume como si este monto fuera a ser invertido en el año 4 y de allí en adelante se comporta como años contractuales correspondientes. Este ejercicio lo que comporta, es reconocer que por un tema ajeno al concesionario (y sin perjuicio del análisis jurídico y técnico sobre el particular), no se le cobraría al concesionario el desplazamiento de la inversión de un año contractual a otro.

(...)

De lo anterior se puede resumir lo siguiente:

Tabla No. 4. Propuesta evaluada plan de Inversiones por situación Covid-19.

Nota	Detalle	Valores
1.	Tasa de descuento anual	12,00%
2.	VP Primer Subtotal (antes COVID)	-37.903.162
3.	VP Segundo Subtotal (derivado de la situación Covid-19)	18.836.306
4.	VPN Total	56.739.467
5.	Diferencia	0

Fuente: Construcción GITFinanciero 1 – VGC con base en Propuesta Concesionario del 20/11/2020

Notas:

1. Para la respectiva evaluación se tiene en cuenta la Tasa de descuento 12% real, mencionada en el contrato de Concesión.
2. Corresponde al valor presente neto de las inversiones contractuales en constantes de diciembre de 2015, que comprende desde el **06/12/2016 al 05/12/2020 del año 1 al 4**.
3. Corresponde al valor presente neto de las inversiones contractuales en constantes de diciembre de 2015, que va desde el **06/12/2020 al 05/12/2036 del año 5 al 20**.
4. Valor presente según validación suma nota 2 más nota 3.
5. Diferencia en valor presente neto contractual vs propuesta.

LEG



DECLARATORIA DE OCURRENCIA DE UN FENÓMENO DE FUERZA MAYOR CON OCASIÓN DEL COVID-19 EN LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA No. 016 DE 1996 SUSCRITO ENTRE LA SUPERINTENDENCIA GENERAL DE PUERTOS (HOY AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI) Y LA SOCIEDAD OLEODUCTO CENTRAL S.A. - OCENSA

Es importante recomendar, que se deberá hacer seguimiento a las situaciones particulares que se puedan presentar a futuro por la Pandemia COVID-19, para las ejecuciones que se está estableciendo, y en especial para lo correspondiente al año 4 contractual (Otrosí No. 5 de 2019) que se ejecutaría en el periodo 06/12/2020 – 05/05/2021, y de presentarse alguna situación validar su ejecución en el tiempo.

4. CONCLUSIONES Y/O RECOMENDACIONES

Teniendo en cuenta los análisis previos, desde los aspectos financieros se identifica que la propuesta realizada por el Concesionario sería viable así:

4.1. Si bien se observa una recomposición de valores de las actividades del año 4, se observa que se mantiene el valor global de dicho año para ser ejecutado una parte en el año 4 y otra en el año 5 (a 05 mayo de 2021), debido a la situación de pandemia del COVID-19.

Esto sin perjuicio del análisis técnico sobre el particular. De manera adicional se solicita la revisión de la fecha ajustada en el alcance del 20 de noviembre de 2020, por la parte técnica (06-12-2020 al 05-05-2021), en razón al cumplimiento y realización de las obras comprometidas para tal fecha.

4.2. El plan de inversiones mantiene el valor presente Neto Global según lo registrado en el contrato de Concesión por valor de (USD\$56.739.467) valores constantes de diciembre de 2015, bajo el análisis que las inversiones del año 4 serían realizadas en el año 5 (hasta mayo de 2021), sin implicar un mayor Valor Presente Neto, por lo cual al momento de realizar la respectiva imputación, se deberá asociar los valores según actividades y con el análisis de VPN por subtotales como se presenta en el análisis y cuadro previo, y que debe quedar como nuevo Plan de Inversiones para el Otrosí a suscribir.

4.3. Se recomienda igualmente, hacer seguimiento a las situaciones particulares que se puedan presentar a futuro por la Pandemia COVID-19, para las ejecuciones que se estableciendo en este nuevo cronograma, y en especial para lo correspondiente al año 4 contractual que se ejecutaría en el periodo 06/12/2020 – 05/05/2021, y de presentarse alguna situación validar su ejecución en el tiempo, pues ejecuciones posteriores a esta fecha tendrían implicaciones de VPN si no se advierte previamente cualquier necesidad de plazo adicional.” (Subrayado fuera del texto).

20. Al respecto, mediante radicado ANI No. 20203030147383 del 26 de noviembre de 2020 la Gerencia de Proyectos Portuarios de la Agencia emite **segundo alcance a los conceptos técnicos** proferidos mediante los radicados ANI No. 2020-303-009780-3 del 06 de agosto de 2020 y No. 20203030133163 del 28 de octubre de 2020, concluyendo lo siguiente:

“CONCLUSIONES

Conforme el radicado 20204090344932 del 15 de abril de 2020, mediante el cual el concesionario manifiesta una afectación en el plan de inversiones derivado del covid 19, y mediante el cual remite anexo el oficio CMC-OCE-40000122-BOG-020-20 del 2 de abril de 2020 en el cual el consorcio MONOBUOY manifiesta los retrasos de los proveedores en entrega de los materiales necesarios para la construcción y armado de la TLU-Monoboaya así como las diferentes medidas tomadas por los

LEG.

La movilidad
es de todos

Mintransporte

DECLARATORIA DE OCURRENCIA DE UN FENÓMENO DE FUERZA MAYOR CON OCASIÓN DEL COVID-19 EN LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA No. 016 DE 1996 SUSCRITO ENTRE LA SUPERINTENDENCIA GENERAL DE PUERTOS (HOY AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI) Y LA SOCIEDAD OLEODUCTO CENTRAL S.A. - OCENSA

gobiernos de dónde proceden estos elementos ,Lo cual condujo a un cierre parcial obligado de las plantas y su producción tales como:

- Galperti desde el 13 de marzo de 2020 – Productos especiales para el PLEM (Tiempo aproximado de cierre, 15 días ,20 días etc)
- Liviero Lino desde el 26 de marzo de 2020 – Componentes Hidráulicos
- Fanazzi Osvaldo desde el 21 de marzo de 2020 – Componentes Hidráulicos
- Praxair desde el 22 de marzo de 2020 – Componentes Neumáticos
- SiderForgerRossi desde el 23 de marzo de 2020 – Productos especiales para el PLEM
- Sem Ball Valves desde el 18 de marzo de 2020 – Válvulas (Tiempo aproximado de cierre, 15 días ,20 días etc)

Además de lo citado, el concesionario mediante correo electrónico del 25 de noviembre de 2020, remitió el oficio CMC-OCE-40000122-BOG-057-20 de MONOBOUY, en el cual se manifiesta:

"(...) Como se soportó en su momento, nuestros proveedores Europeos se vieron fuertemente afectados por las restricciones gubernamentales en cada país de influencia al Proyecto, pero con la primera apertura de las fronteras lograron terminar los insumos requeridos para la Monoboya y fueron enviados a Dubái durante el mes de agosto (...)"

"(...) Nuestro constructor en Dubái, FABTECH INTERNATIONAL también se vio afectado por la Pandemia, inicialmente bajando el ritmo de trabajo a un 30% y posteriormente aumentando su capacidad a un 50% implementado dos turnos de trabajo, como se reportó en los soportes del comunicado CMC-OCE-40000122-024-20. Para el mes de septiembre, mes en el cual se terminó la construcción de la boya, la capacidad de trabajo oscilaba entre un 50 a un 75%, debido a que la condición de Pandemia no ha cesado y las medidas de bioseguridad no permitían una capacidad mayor. A la fecha se encuentran bajo la misma situación de capacidad y en espera de la llegada de las válvulas para la terminación del PLEM (...)"

Teniendo en cuenta que el astillero armador tuvo una afectación directa, no solo por la falta de materiales o insumos, sino también, por una reducción en su capacidad laboral contenida en tres escenarios, un 30%, luego un 50% y por último entre un 50 a un 70%, de los cuales podríamos deducir que tuvo una afectación laboral en promedio del 50%, lo cual supondría una afectación estimada de 5 meses a lo largo del año 2020.

De lo relacionado anteriormente mencionado entonces tenemos:

Es importante indicar que la gerencia de proyectos portuarios analizó los soportes allegados por el concesionario a través del radicado ANI No. 20204091171002 del 20 de noviembre de 2020 y oficio CMC-OCE-40000122-BOG-057-20 enviado mediante correo electrónico con fecha 25 de noviembre de 2020, en donde se observa claramente que los cierres de las empresas que debían remitir los elementos para la construcción y fabricación de la TLU, provenientes de países externos al nuestro, obedecieron a causas derivadas de la emergencia sanitaria a nivel mundial por covid 19, razón por la cual desde el punto de vista técnico se considera que existen evidencias documentales para conceder al concesionario un tiempo adicional aproximado de 5 meses que deberá estar inmerso en el plan de inversión específicamente en el año 4, esto derivado de los retrasos que

LCC



DECLARATORIA DE OCURRENCIA DE UN FENÓMENO DE FUERZA MAYOR CON OCASIÓN DEL COVID-19 EN LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA No. 016 DE 1996 SUSCRITO ENTRE LA SUPERINTENDENCIA GENERAL DE PUERTOS (HOY AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI) Y LA SOCIEDAD OLEODUCTO CENTRAL S.A. – OCENSA

se consideran asociados a factores externos que escapan al campo de acción de la sociedad portuaria Oleoducto Central S.A. – OCENSA.

Así mismo lo evidencia el anexo 01 (Cronograma escenario actual del contrato EPC 40000122 – Reemplazo del sistema PMT TLU-2 PLEM) y anexo 02 (Plan de inversiones actualizado en fechas) del oficio CA_20201120 de fecha 20 de noviembre de 2020 remitido por el concesionario, que el concesionario contempla el desplazamiento por cinco (5) meses a partir del 6 de diciembre de 2020 hasta el 5 de mayo de 2021.

Por lo anterior, desde el punto de vista técnico se evidencia una afectación para el desarrollo de la construcción de la TLU en cuanto a retrasos con insumos y materiales indispensables para el armado de la misma, como también la afectación en la capacidad laboral del astillero y armador, lo cual se evidencia desde el mes de marzo de 2020 en adelante. Por lo cual se considera viable desde el punto de vista técnico, incorporar el siguiente cronograma al plan de inversión estipulado en el contrato de concesión portuaria No. 016 de 1996 de la siguiente manera:

Fecha Inicio Año	6/12/2016	6/12/2017	6/12/2018	6/12/2019	6/12/2020	6/12/2020	6/12/2020
Fecha Fin año	5/12/2017	5/12/2018	5/12/2019	5/12/2020	5/12/2020	5/12/2021	5/12/2021
Año contractual	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4-Se ejecuta a pesar de covid	Pertenecen año 4-Aplazadas por Covid	Año 5 del año contractual	Total año 5
SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE EQUIPO	2.344.583	3.873.081	25.608.567				
Cambio de mangueras	2.344.583	3.873.081	2.870.150				
Unidad de cargue de tanqueros (Cambio de Monoboya-TLU-PLEM)	0	0	22.738.418				
Obra Marítima	481.120	4.659.702	7.204.165				
Integridad Oleoducto Submarino	481.120	4.659.702	7.204.165				
Total	2.825.703	8.532.783	32.812.732				

(...)” (Subrayado fuera del texto)

21. Mediante radicado ANI No. 20207050147883 del 27 de noviembre de 2020 la Gerencia de Asesoría Gestión Contractual 1 emitió concepto jurídico bajo las siguientes consideraciones:

“(…) tenemos que la declaratoria de pandemia y sus consecuentes efectos, sobrevinieron como resultado de una circunstancia absolutamente inesperada para el país y el mundo, que escapó del control razonable para las Partes en el marco de la ejecución de los contratos estatales celebrados entre la Agencia y sus contratistas; situación que para el caso particular de OCENSA S.A. llevó a que el Concesionario solicitara la declaratoria de la existencia de una causa extraña enmarcada bajo la ocurrencia de un fenómeno de fuerza mayor ante la imposibilidad de cumplir con ciertas actividades contempladas para ejecutar en el año 4 contractual del plan de inversiones, dadas las afectaciones ocasionadas en la ejecución del Contrato de Concesión Portuaria No. 016 de 1996 por la emergencia sanitaria mundial a causa del COVID-19 durante el periodo que la Sociedad Concesionaria logró demostrar y que fuera verificado por la supervisión técnica del Proyecto.

En efecto, considerando la oportuna manifestación de OCENSA S.A. de indicar la imposibilidad de cumplir a tiempo con algunas actividades programadas para el año 2020 por causa de los efectos mundiales ocasionados por el COVID-19, respaldando su solicitud en las pruebas documentales allegadas y teniendo como fundamento la valoración y análisis efectuado por la supervisión técnica y el área financiera de la Entidad, es preciso concluir que efectivamente la solicitud de OCENSA S.A. se enmarcaría bajo el acaecimiento de un fenómeno de fuerza mayor imprevisible, irresistible,



La movilidad
es de todos

Mintransporte

DECLARATORIA DE OCURRENCIA DE UN FENÓMENO DE FUERZA MAYOR CON OCASIÓN DEL COVID-19 EN LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA No. 016 DE 1996 SUSCRITO ENTRE LA SUPERINTENDENCIA GENERAL DE PUERTOS (HOY AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI) Y LA SOCIEDAD OLEODUCTO CENTRAL S.A. - OCENSA

extraordinario y exógeno a la voluntad de las partes dentro de la relación contractual de la Concesión Portuaria No. 016 de 1996, y no imputable a OCENSA S.A., que le impide cumplir oportunamente con ciertos ítems determinados técnicamente y programados en el plan de inversiones para el año 4 contractual.

Por lo anterior, resultaría viable declarar que la ejecución del cronograma del Plan de Inversiones del Contrato de Concesión Portuaria No. 016 de 1996, fue afectada en relación con los ítems de inversión que técnicamente demostró la Sociedad Concesionaria con ocasión de la ocurrencia de un fenómeno de fuerza mayor en un período de cinco (5) meses tal como el área técnica lo conceptuó.

Lo anterior implica que durante el término de afectación se entiende suspendida la ejecución de los referidos ítems de inversión de conformidad con los plazos y términos indicados en el pronunciamiento técnico, teniendo adicionalmente en consideración el efecto económico que dicha suspensión conlleva en el valor presente de la inversión dentro del modelo financiero del Contrato de Concesión; de tal manera que con ello se garantice el adecuado funcionamiento de la actividad portuaria en aras de salvaguardar la primacía del interés general en el que se cimentan los contratos estatales.

De otro lado, es preciso indicar que si bien en las concesiones portuarias la transferencia de la totalidad de los riesgos se encuentra en cabeza del Concesionario, lo cierto es que en el caso particular que ahora nos ocupa, al encontramos ante el acaecimiento de una circunstancia que desbordó los límites de la previsibilidad para ambas partes dentro del Contrato, como lo fue la declaratoria de pandemia y sus consecuentes efectos, evidentemente dicho fenómeno estuvo fuera del alcance y control razonable que hubiera podido asumir OCENSA S.A., de manera que ello permite ratificar que esa circunstancia imprevisible e irresistible no le resultaría atribuible a la Sociedad Portuaria.

Asimismo, es indispensable señalar que en ningún caso el ajuste del cronograma del Plan de Inversiones que ahora nos ocupa, implica prórroga del plazo del Contrato de Concesión Portuaria No. 016 de 1996, razón por la que se entenderá que el valor de las inversiones desplazadas se recuperará en el plazo actual del Contrato de Concesión, teniendo como fundamento las consideraciones expuestas en los conceptos financieros emitidos al respecto.

(...)

Previo conocimiento de la presente solicitud por parte del Comité de Contratación de la Agencia junto con sus correspondientes análisis técnico, financiero y jurídico, una vez se emita la respectiva recomendación de este órgano, y de llegar a ser viable la misma, se considera que el instrumento contractual a través del cual se debe materializar la declaratoria de la fuerza mayor en comento, con sus efectos en cronograma y VPN de las inversiones, es un Acta.

La misma, se reitera, reconoce el acaecimiento de una fuerza mayor por la ocurrencia de un fenómeno imprevisible, irresistible, extraordinario y exógeno a la voluntad de las partes del Contrato de Concesión Portuaria No. 016 de 1996, y no imputable a OCENSA S.A., debido a la emergencia sanitaria mundial del COVID-19, incorporándose los correspondientes efectos técnico y financiero, así como el mecanismo jurídico que permita a las Partes revisar el cronograma de inversión y efecto financiero en el evento en que sobrevengan nuevamente circunstancias como las aquí analizadas que impidan al Concesionario cumplir con la ejecución de las inversiones en los términos acordados, de tal manera

LEO



DECLARATORIA DE OCURRENCIA DE UN FENÓMENO DE FUERZA MAYOR CON OCASIÓN DEL COVID-19 EN LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA No. 016 DE 1996 SUSCRITO ENTRE LA SUPERINTENDENCIA GENERAL DE PUERTOS (HOY AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI) Y LA SOCIEDAD OLEODUCTO CENTRAL S.A. – OCENSA

que con ello se determine bajo una nueva valoración por parte de la ANI la viabilidad de suscribir otro documento en el que se contemplen los efectos que resulten del nuevo análisis.” (Subrayado fuera del texto).

22. Mediante radicado ANI No. 20206020147933 del 27 de noviembre de 2020 la Gerencia del GIT de Riesgos emitió concepto de riesgos, concluyendo lo siguiente:

(...) el grupo interno de trabajo de Riesgos encuentra que la asignación de la totalidad de riesgos continúa en cabeza del concesionario, de acuerdo con el CONPES 3744 de 2014, que establece: “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 (...)” (Negrilla fuera de texto).

Por lo anterior, se sugiere que en el documento a suscribir ya sea Otrosí o Acta se indique que la asignación de los riesgos contractuales no cambia, continuando en cabeza del concesionario; es pertinente revisar el impacto en la contraprestación por efecto en el desplazamiento del plan de inversiones que solicita el Concesionario.”

23. Finalmente, mediante radicado No. 20203080148673 del 30 de noviembre de 2020 la Gerencia Financiera 1 da alcance a los conceptos financieros indicando adicionalmente que el Acta no generaría efecto en la Contraprestación portuaria, particularmente en la contraprestación por infraestructura, manteniéndose lo descrito en la cláusula segunda del Otrosí No. 05 de 2019.

24. Con fundamento en el análisis técnico, financiero, jurídico y de riesgos a la solicitud presentada por el Concesionario con sus correspondientes soportes documentales, verificándose que efectivamente sobrevino una circunstancia de fuerza mayor para los contratantes, por la ocurrencia de un fenómeno imprevisible, irresistible, extraordinario y exógeno a la voluntad de las partes del Contrato de Concesión Portuaria No. 016 de 1996 por causa de la emergencia sanitaria mundial ocasionada por el COVID-19, y no imputable a OCENSA S.A., que le impide cumplir oportunamente con ciertos ítems del año 4 del plan de inversiones contractual, la presente declaratoria de ocurrencia de fuerza mayor se presentó ante el Comité de Contratación de la Agencia, instancia que recomendó la suscripción de la presente acta en sesión celebrada el día 4 de diciembre de 2020.

Que en virtud de lo anteriormente expuesto las Partes,

ACUERDAN

CLÁUSULA PRIMERA. – Reconocer la ocurrencia de un fenómeno de fuerza mayor que afectó la ejecución de los ítems de inversión identificados en el concepto técnico con radicado ANI No. 20203030147383 del 26 de noviembre de 2020, contemplados contractualmente para el año 4 (06 de diciembre de 2019 al 05 de diciembre de 2020) del Plan de Inversiones acordado en el Otrosí No. 05 del 24 de septiembre de 2019.

LEG

La movilidad
es de todos

Mintransporte

DECLARATORIA DE OCURRENCIA DE UN FENÓMENO DE FUERZA MAYOR CON OCASIÓN DEL COVID-19 EN LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA No. 016 DE 1996 SUSCRITO ENTRE LA SUPERINTENDENCIA GENERAL DE PUERTOS (HOY AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI) Y LA SOCIEDAD OLEODUCTO CENTRAL S.A. - OCENSA

CLÁUSULA SEGUNDA. – Declarar que la afectación indicada en la cláusula anterior tuvo una duración de cinco (5) meses; razón por la que el cronograma de las actividades de inversión correspondientes al año 4 contractual, identificadas en el concepto técnico con radicado ANI No. 20203030147383 del 26 de noviembre de 2020, pactadas en el Otrosí No. 05 del 24 de septiembre de 2019 al Contrato de Concesión Portuaria No. 016 de 1996, se desplaza en el mismo período de afectación tal y como se indica en el concepto técnico con radicado ANI No. 20203030147383 del 26 de noviembre de 2020, conservando el VPN de las inversiones según concepto financiero con radicado ANI No. 20203080140463 del 12 de noviembre de 2020, alcance ANI No. 20203080145443 del 24 de noviembre de 2020 y según Anexo 1 Plan de Inversiones a la presente ACTA.

PARÁGRAFO. – Si con posterioridad a la suscripción de la presente acta sobreviene algún nuevo hecho constitutivo de fuerza mayor no imputable a la Sociedad Oleoducto Central S.A. OCENSA derivado directa o indirectamente de alguna o algunas de las circunstancias como las consideradas en la presente Acta, y siempre que se encuentren debidamente sustentadas y demostradas por OCENSA S.A., que pueda afectar el cronograma de las actividades de inversión tal como se indica en el concepto técnico con radicado ANI No. 20203030147383 del 26 de noviembre de 2020 y siempre que se haya notificado ello con anterioridad al 05 de mayo de 2021, las partes de Buena Fe revisarán la correspondiente afectación al cronograma del Plan de Inversiones, contemplando los correspondientes ajustes y efectos que resultarían del nuevo análisis con la suscripción de un Acta en la que se consignen los mismos.

CLÁUSULA TERCERA. – Los acuerdos consignados en la presente Acta se circunscriben únicamente a los análisis y consideraciones efectuados bajo la situación aquí descrita, razón por la que las condiciones establecidas en el Contrato de Concesión Portuaria No. 016 de 1996 y sus Otrosíes modificatorios se mantienen plenamente vigentes.

CLÁUSULA CUARTA. – Hacen parte integral de la presente Acta los documentos mencionados en la misma.

CLÁUSULA QUINTA. – Riesgos. La suscripción de la presente Acta no genera modificación alguna del esquema de riesgos asignados en su totalidad en cabeza del Concesionario Sociedad Oleoducto Central S.A. – OCENSA.

CLÁUSULA SEXTA. – Aseguramiento. El Concesionario deberá presentar, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la suscripción de la presente acta, una certificación expedida por la Compañía Aseguradora en la que conste que dicha compañía conoce y acepta el presente Acuerdo y la variación del estado del riesgo que la misma suponga.

En constancia de lo anterior, las partes firman la presente Acta en la ciudad de Bogotá D.C., el día 4 de diciembre de 2020.

Por el **CONCEDENTE**

Por el **CONCESIONARIO**

Avenida Calle 26 Nro. 59-51 Torre 4 y/o Calle 24A Nro. 59-42 Torre 4 Piso 2.
PBX: 4848860 - 018000 410151- www.ani.gov.co, Nit. 830125996-9

LEG



DECLARATORIA DE OCURRENCIA DE UN FENÓMENO DE FUERZA MAYOR CON OCASIÓN DEL COVID-19 EN LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA No. 016 DE 1996 SUSCRITO ENTRE LA SUPERINTENDENCIA GENERAL DE PUERTOS (HOY AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI) Y LA SOCIEDAD OLEODUCTO CENTRAL S.A. - OCENSA

LUIS EDUARDO GUTIÉRREZ DÍAZ
Vicepresidente de Gestión de Contractual
AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

DocuSigned by:

073BF49112C24D8...

ALEXANDER CADENA MOTEZUMA
Representante Legal
OLEODUCTO CENTRAL S.A. - OCENSA

Proyectó aspectos técnicos:	Jorge Alberto Acevedo Talero – Apoyo a la supervisión técnica - GPP - VGC
Proyectó aspectos financieros:	Gilma Esperanza Agrade Bolaños – Apoyo financiero – GIF1 – VGC
Proyectó aspectos jurídicos:	Andrea Patiño Chacón – Apoyo jurídico – GAGC1 – VJ
Proyectó aspectos riesgos:	Laura Milena Ayala Cuervo – Apoyo Riesgos – GIT de Riesgos – VPRE
Revisó aspectos técnicos:	Fernando Alberto Hoyos Escobar – Gerente Proyectos Portuarios – VGC
Revisó aspectos financieros:	Adriana Milena Acosta Forero – Gerente Grupo Interno de Trabajo Financiero – VGC
Revisó aspectos jurídicos:	José Román Pacheco Gallego – Gerente Asesoría Gestión Contractual 1 – VJ
Revisó aspectos jurídicos:	Fernando Augusto Ramírez Laguado – Vicepresidente Jurídico
Revisó aspectos riesgos:	Catalina Del Pilar Martínez Carrillo – Gerente GIT de Riesgos – VPRE
Revisó aspectos generales:	Gersain Alberto Ostos Giraldo – Asesor Vicepresidencia de Gestión Contractual