ARMADA DE COLOMBIA
Protegemos el azul de la bandera

2026 AZUL QUE INSPIRA
UNA FUERZA QUE PROTEGE

ARC-BASE NAVAL No. 3 ARC "LEGUÌZAMO"

PONENCIA MODIFICACIÓN (PRORROGA DEL PLAZO CONTRACTUAL) CONTRATO 0012-ARC-CBNL03-2025	
DE: JDETEC	**FECHA:** 17 SEP 2026
PARA: CBNL03	**COPIA: JDEADMBNL03**

1. INFORMACIÓN GENERAL DEL CONTRATO / CONVENIO	
TIPO	INTERVENTORIA
OBJETO	CONTRATAR LA INTERVENTORÍA JURÍDICA, TÉCNICA, FINANCIERA Y ADMINISTRATIVA, PARA LA PRIMERA FASE DEL MANTENIMIENTO INTEGRAL, RECUPERATIVO, CORRECTIVO Y A TODO COSTO POR EL SISTEMA DE PRECIOS UNITARIOS Y SIN FORMULA DE REAJUSTE DEL VARADERO DE BNL03 DE ACUERDO CON LAS ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DESCRITAS EN EL ANEXO TÉCNICO.
CONTRATISTA	PRAN CONSTRUCCIONES SAS
FECHA DE SUSCRIPCIÓN	11 DE MARZO DE 2025
PLAZO DE EJECUCIÓN	18 DE SEPTIEMBRE DE 2026
VALOR INICIAL	DOSCIENTOS CUARENTA Y CINCO MILLONES DOSCIENTOS TREINTA Y SEIS MIL TRESCIENTOS NOVENTA PESOS M/CTE ($245.236.390,00), INCLUIDO IVA, COSTOS, GASTOS Y DEMÁS EROGACIONES TRIBUTARIAS A QUE HAYA LUGAR.
RESPALDO PRESUPUESTAL	CDP No. 2125 07 DE ENERO DE 2025
VALOR FINAL	DOSCIENTOS SETENTA Y SIETE MILLONES CIENTO VENTICINCO MIL SETECIENTOS CUARENTA Y SEIS PESOS M/CTE ($ 277.125.746,00) INCLUIDO IVA, COSTOS, GASTOS Y DEMÁS EROGACIONES TRIBUTARIAS A QUE HAYA LUGAR.
FORMA DE PAGO	LA BASE NAVAL ARC "LEGUIZAMO", SE OBLIGA CON EL CONTRATISTA A PAGAR EL VALOR DEL CONTRATO EN PESOS COLOMBIANOS EN PAGOS PARCIALES, DE ACUERDO CON LA SIGUIENTE FORMA:

	1. SE REALIZARÁN, DE ACUERDO AVANCE DE OBRA (PORCENTAJE DE EJECUCIÓN) DEL CONTRATO DE OBRA HASTA EL 80% DE LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO DE OBRA. 2. EL 20% RESTANTE SE PAGARÁ UNA VEZ EJECUTADO EL CONTRATO DE OBRA Y CULMINADAS LAS ACTUACIONES ADMINISTRATIVAS DE LA ETAPA POS CONTRACTUAL DEL CONTRATO DE OBRA A CARGO DE LA INTERVENTORÍA. (…)
FECHA CUMPLIMIENTO REQUISITOS DE EJECUCIÓN	17 DE MARZO DE 2025
REGISTRO PRESUPUESTAL (No. Y FECHA DE EXPEDICIÓN)	CRP No. 7425 12 DE MARZO DE 2025
SUPERVISOR (GRADO, NOMBRE, CC, UNIDAD A/B, TELÉFONO)	TFAICI CRISTIAN CAMILO DIAZ ALVAREZ CC1019132991 OIARQBNL03
PORCENTAJE ACTUAL DE EJECUCIÓN	99%
ESTADO ACTUAL DE LAS GARANTÍAS	VIGENTES
VALOR FACTURADO A LA FECHA	$195.638.830,00

2. MODIFICACIONES REALIZADAS		
OTRAS MODIFICACIONES (SUSPENSIÓN)	FECHA DE MODIFICACIÓN	03 DE JUNIO DE 2025
	OBJETO MODIFICACIÓN	PRIMER MODIFICATORIO (SUSPENSIÓN) AL CONTRATO No. 0012-ARC-CBNL03-2025, CELEBRADO ENTRE EL MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL – ARMADA NACIONAL – BASE NAVAL No. 3 ARC LEGUÍZAMO Y PRAN CONSTRUCCIONES SAS CON NIT: 900.535.486-7.
OTRAS MODIFICACIONES (AMPLIACIÓN SUSPENSIÓN)	FECHA MODIFICACIÓN	03 DE JULIO DE 2025
	OBJETO MODIFICACIÓN	SEGUNDO MODIFICATORIO (SUSPENSIÓN) AL CONTRATO No. 0012-ARC-CBNL03-2025, CELEBRADO ENTRE EL MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL – ARMADA NACIONAL – BASE NAVAL No. 3 ARC LEGUÍZAMO Y PRAN CONSTRUCCIONES SAS CON NIT: 900.535.486-7.
OTRAS MODIFICACIONES (AMPLIACIÓN SUSPENSIÓN)	FECHA MODIFICACIÓN	17 DE JULIO DE 2025
	OBJETO MODIFICACIÓN	TERCER MODIFICATORIO (REACTIVACIÓN) AL CONTRATO No. 0012-ARC-CBNL03-2025, CELEBRADO ENTRE EL MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL – ARMADA NACIONAL – BASE NAVAL No. 3 ARC LEGUÍZAMO Y PRAN CONSTRUCCIONES SAS CON NIT: 900.535.486-7
PRORROGA-ADICIÓN PRESUPUESTAL	FECHA MODIFICACIÓN	30 DE SEPTIEMBRE DE 2025

	OBJETO MODIFICACIÓN	CUARTO MODIFICATORIO (PRÓRROGA, ADICIÓN PRESUPUESTAL Y MODIFICACIÓN DEL ANEXO ECONÓMICO) AL CONTRATO No. 0012-ARC-CBNL03-2025, CELEBRADO ENTRE EL MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL – ARMADA NACIONAL – BASE NAVAL No. 3 ARC LEGUÍZAMO Y PRAN CONSTRUCCIONES SAS CON NIT: 900.535.486-7.
PRORROGA	FECHA MODIFICACIÓN	30 DE DICIEMBRE DE 2025
	OBJETO MODIFICACIÓN	QUINTO MODIFICATORIO (PRÓRROGA EN TIEMPO – CONSTITUCIÓN RESERVA PRESUPUESTAL) AL CONTRATO No. 0012-ARC-CBNL03-2025, CELEBRADO ENTRE EL MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL – ARMADA NACIONAL – BASE NAVAL No. 3 ARC LEGUÍZAMO Y PRAN CONSTRUCCIONES SAS CON NIT: 900.535.486-7.
PRORROGA	FECHA MODIFICACIÓN	03 DE MARZO DE 2026
	OBJETO MODIFICACIÓN	SEXTO MODIFICATORIO (PRÓRROGA EN TIEMPO) AL CONTRATO No. 0012-ARC-CBNL03-2025, CELEBRADO ENTRE EL MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL – ARMADA NACIONAL – BASE NAVAL No. 3 ARC LEGUÍZAMO Y PRAN CONSTRUCCIONES SAS CON NIT: 900.535.486-7.
PRÓRROGA, CESIÓN PARCIAL DERECHOS ECONÓMICOS, ADICIÓN PRESUPUESTAL Y MODIFICACIÓN PARCIAL DEL ANEXO "A" ESPECIFICACIONES TÉCNICO – ECONÓMICO	FECHA MODIFICACIÓN	07 DE MAYO DE 2026
	OBJETO MODIFICACIÓN	SÉPTIMO MODIFICATORIO (PRÓRROGA HASTA 10 DE JUNIO DE 2026, CESIÓN PARCIAL DERECHOS ECONÓMICOS PARA RESIDENTE DE INTERVENTORÍA, ADICIÓN PRESUPUESTAL POR $ 12.914.356,00 Y MODIFICACIÓN PARCIAL DEL ANEXO "A" ESPECIFICACIONES TÉCNICO – ECONÓMICO) AL CONTRATO No. 0012-ARC-CBNL03-2025, CELEBRADO ENTRE EL MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL – ARMADA NACIONAL – BASE NAVAL No. 3 ARC LEGUÍZAMO Y PRAN CONSTRUCCIONES SAS CON NIT: 900.535.486-7.
PRÓRROGA Y CESIÓN PARCIAL DERECHOS ECONÓMICOS	FECHA MODIFICACIÓN	10 DE JUNIO DE 2026
	OBJETO MODIFICACIÓN	OCTAVO MODIFICATORIO (PRÓRROGA Y SEGUNDA CESIÓN PARCIAL DERECHOS ECONÓMICOS) AL CONTRATO No. 0012-ARC-CBNL03-2025, CELEBRADO ENTRE EL MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL – ARMADA NACIONAL – BASE NAVAL No. 3 ARC LEGUÍZAMO Y PRAN CONSTRUCCIONES SAS CON NIT: 900.535.486-7.
PRORROGA	FECHA MODIFICACIÓN	01 DE JULIO DE 2026

	OBJETO MODIFICACIÓN	NOVENO MODIFICATORIO (PRÓRROGA) AL CONTRATO No. 0012-ARC-CBNL03-2025, CELEBRADO ENTRE EL MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL – ARMADA NACIONAL – BASE NAVAL No. 3 ARC LEGUÍZAMO Y PRAN CONSTRUCCIONES SAS CON NIT: 900.535.486-7.
PRORROGA	FECHA MODIFICACIÓN	15 DE JULIO DE 2026
	OBJETO MODIFICACIÓN	DECIMO MODIFICATORIO (PRÓRROGA) AL CONTRATO No. 0012-ARC-CBNL03-2025, CELEBRADO ENTRE EL MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL – ARMADA NACIONAL – BASE NAVAL No. 3 ARC LEGUÍZAMO Y PRAN CONSTRUCCIONES SAS CON NIT: 900.535.486-7.
PRORROGA	FECHA MODIFICACIÓN	05 DE AGOSTO DE 2026
	OBJETO MODIFICACIÓN	DECIMO PRIMER MODIFICATORIO (PRÓRROGA) AL CONTRATO No. 0012-ARC-CBNL03-2025, CELEBRADO ENTRE EL MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL – ARMADA NACIONAL – BASE NAVAL No. 3 ARC LEGUÍZAMO Y PRAN CONSTRUCCIONES SAS CON NIT: 900.535.486-7.
PRÓRROGA – DEBIDO PROCESO	FECHA MODIFICACIÓN	20 DE AGOSTO DE 2026
	OBJETO MODIFICACIÓN	DÉCIMO SEGUNDO MODIFICATORIO (PRÓRROGA EN TIEMPO – DEBIDO PROCESO) AL CONTRATO No. 0012-ARC-CBNL03-2025, CELEBRADO ENTRE EL MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL – ARMADA NACIONAL – BASE NAVAL No. 3 ARC LEGUÍZAMO Y PRAN CONSTRUCCIONES SAS CON NIT: 900.535.486-7, AMPLIANDO EL PLAZO DE EJECUCIÓN HASTA EL 18 DE SEPTIEMBRE DE 2026.

3. MODIFICACIÓN SOLICITADA	
TIPO DE MODIFICACIÓN	PRÓRROGA DEL PLAZO DE EJECUCIÓN CONTRACTUAL POR VEINTINUEVE (29) DÍAS CALENDARIO PARA CULMINAR EL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO SANCIONATORIO.
JUSTIFICACIÓN DE LA MODIFICACIÓN	
En cumplimiento de lo dispuesto en la Ley 80 de 1993, la Ley 1150 de 2007, la Ley 1474 de 2011, la Ley 1437 de 2011, el Decreto 1082 de 2015 y la Resolución No. 4130 del 16 de junio de 2022, mediante la cual se actualizó el Manual de Contratación y Convenios del Ministerio de Defensa Nacional, la Gerencia del Proyecto presenta a consideración del Ordenador del Gasto la necesidad de prorrogar el plazo de ejecución del Contrato No. 0012-ARC-CBNL03-2025 por el término de veintinueve (29) días calendario, con el fin de mantener vigente el vínculo contractual mientras culminan las actuaciones administrativas derivadas del procedimiento administrativo sancionatorio actualmente en curso, se verifica el cumplimiento integral de las obligaciones contractuales pendientes y se adopta la decisión administrativa correspondiente.	

La presente modificación no altera el objeto contractual, las condiciones que dieron origen al proceso de selección, ni el equilibrio económico del contrato, correspondiendo únicamente a una ampliación del plazo de ejecución por el término estrictamente necesario para garantizar el debido proceso, el derecho de defensa del contratista y la adecuada protección de los intereses de la Entidad.

1. Que el Manual de Contratación y Convenios del Ministerio de Defensa Nacional, adoptado mediante Resolución No. 4130 del 16 de junio de 2022, en su Capítulo de Modificaciones Contractuales, establece que los contratos podrán modificarse cuando exista una causa debidamente justificada, siempre que no se alteren las condiciones que dieron origen al proceso de selección, el objeto contractual ni los elementos esenciales del contrato, pudiendo comprender la prórroga del plazo de ejecución cuando las circunstancias así lo exijan. En particular, dicho Manual dispone:

   "Los contratos suscritos por el Ministerio de Defensa Nacional - Unidades Ejecutoras y Dependencias Delegatarias, podrán ser modificados cuando se presente una causal que lo justifique, siempre y cuando no se alteren las condiciones que originaron la selección de la propuesta, ni los elementos esenciales del contrato; esta modificación podrá incluir la prórroga del plazo del contrato, en cuyo caso deberá pactarse la ampliación de las garantías según proceda (…)"

3. Que la firma del acta de inicio se dio el día 18 de marzo de 2025 entre PRAN CONSTRUCCIONES y el supervisor del contrato TF Díaz Cristian.
4. Que mediante oficio No. CGPR-ARC3-INT-156-2026 del 3 de septiembre de 2026, mediante el cual la interventoría remitió el plano de desniveles de los rieles de las carrileras 1 a 6 y la cartera topográfica de cota, desnivel y diferencia.
5. Que mediante oficio No. 20260022122824363 / MDN-COGFM-COARC-SECAR-JEMAF-JOLAN-COLNA-CBNL03-JOIARQBNL03-15.2 de fecha 8 de septiembre de 2026, mediante el cual la supervisión solicitó a la interventoría concepto técnico sobre la nivelación de las carrileras del sistema de varada.
6. Que mediante oficio No. UT_FNS2025_004_CBN4_077 del 11 de septiembre de 2026, la UT VARADERO FNS 2025 emitió el concepto técnico del contratista de obra sobre el mismo desnivel.
7. Que mediante oficio No. CGPR-ARC3-INT-159-2026 del 11 de septiembre de 2026, la interventoría PRAN CONSTRUCCIONES SAS emitió el concepto técnico de la interventoría sobre el desnivel de las carrileras.
8. Que mediante oficio No. 20260022120340351 / MDN-COGFM-COARC-SECAR-JEMAF-JOLAN-COLNA-CBNL03-JOIARQBNL03-15.2 de fecha 14 de septiembre de 2026, mediante el cual la supervisión requirió a la interventoría un pronunciamiento técnico definitivo y unificado sobre el desnivel de las carrileras.
9. Que el día 17 de septiembre de 2026 la supervisión emite informe de presunto incumplimiento del contrato No. 0012-ARC-CBNL03-2026 al ordenador del gasto mediante oficio No. No. 20260022122928503 / MDN-COGFM-COARC-SECAR-JEMAF-JOLAN-COLNA-CBNL03-JOIARQBNL03-15.2.
10. Que el día 17 de septiembre de 2026 se emite la citación a audiencia de debido proceso teniendo en cuenta los aspectos que allí se citan.

Partiendo de lo anterior se solicita su aprobación para ejecutar las siguientes acciones:

a. Prórroga del plazo de ejecución:

Ampliar el plazo de ejecución hasta el 20 de octubre de 2026, con el fin de continuar el trámite del debido proceso para conminar al contratista al desarrollo de los tramites finales y administrativos referentes al desarrollo del contrato No. 0004-ARC-CBNL03-2025 y requerimientos específicos del contrato No. 0012-ARC-CBNL03-2025. Dichos trámites comprenden:

El plazo expuesto corresponde al tiempo razonablemente necesario para el cumplimiento de estas obligaciones, considerando la complejidad documental del cierre de un contrato de esta naturaleza y la ubicación geográfica del proyecto en Puerto Leguizamo. Esta prórroga no genera costos adicionales para la Entidad, toda vez corresponde a tiempo referente a trámites administrativos requeridos contractualmente y normativamente, minimizando riesgos técnicos, administrativos y fiscales.

FUNDAMENTOS JURÍDICOS QUE SOPORTAN LA MODIFICACIÓN A REALIZAR

La modificación contractual propuesta encuentra pleno respaldo en la Constitución Política, en el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo y en la normativa interna del Ministerio de Defensa Nacional, en la medida en que se trata de la modificación de un elemento accidental del contrato —el plazo—, necesaria para garantizar la culminación del trámite administrativo sancionatorio en curso, la adecuada ejecución del objeto contractual y el cumplimiento de los fines estatales.

11. FUNDAMENTO CONSTITUCIONAL

El artículo 83 de la Constitución Política de Colombia consagra el principio de buena fe como mandato rector de las actuaciones de los particulares y de las autoridades públicas, en los siguientes términos:

> *"ARTÍCULO 83. Las actuaciones de los particulares y de las autoridades públicas deberán ceñirse a los postulados de la buena fe, la cual se presumirá en todas las gestiones que aquellos adelanten ante éstas."*

En concordancia con lo anterior, el artículo 29 de la Constitución Política de Colombia dispone:

> *"ARTÍCULO 29. El debido proceso se aplicará a toda clase de actuaciones judiciales y administrativas."*

Estos mandatos constitucionales imponen a la Entidad el deber de adelantar el procedimiento administrativo sancionatorio con plena observancia de las garantías del contratista y de actuar de buena fe durante toda la ejecución y liquidación del contrato, lo que justifica la prórroga del plazo mientras se surte dicho trámite.

II. FUNDAMENTO LEGAL — ESTATUTO GENERAL DE CONTRATACIÓN

A. Principios orientadores de la actividad contractual — Artículo 23 de la Ley 80 de 1993

El artículo 23 de la Ley 80 de 1993 establece que las actuaciones de quienes intervengan en la contratación

estatal se desarrollarán con arreglo a los principios de transparencia, economía, responsabilidad y de conformidad con los postulados que rigen la función administrativa. La prórroga solicitada se enmarca plenamente en estos principios, en la medida en que busca garantizar la transparencia del procedimiento sancionatorio, la responsabilidad de la Entidad en la protección de los intereses públicos y la economía en la gestión contractual, evitando la pérdida de competencia para imponer las sanciones procedentes.

B. Deber de exigir la ejecución idónea y oportuna del objeto contratado — Artículo 4, numeral 1°, de la Ley 80 de 1993

El numeral 1° del artículo 4 de la Ley 80 de 1993 establece como deber de las entidades estatales:

> *"1o. Exigirán del contratista la ejecución idónea y oportuna del objeto contratado. Igual exigencia podrán hacer al garante."*

En desarrollo de este deber, la Entidad se encuentra en la obligación de adelantar las actuaciones administrativas necesarias para exigir al contratista el cumplimiento de las obligaciones contractuales pendientes, lo que incluye el trámite del procedimiento sancionatorio iniciado y, en consecuencia, la prórroga del plazo contractual para garantizar su culminación.

C. Principio de planeación y economía — Artículo 25, numeral 12, de la Ley 80 de 1993

El numeral 12 del artículo 25 de la Ley 80 de 1993, como expresión del principio de economía, establece que la Administración debe actuar con diligencia, eficiencia y eficacia en la gestión contractual. Si bien el contrato ha sido objeto de múltiples modificaciones, cada una de ellas ha obedecido a causas sobrevinientes, debidamente justificadas y ajenas en su mayoría a la voluntad de la Entidad, entre las que se destacan: suspensiones por circunstancias de fuerza mayor, adiciones por requerimientos técnicos sobrevinientes y prórrogas derivadas de la complejidad de la obra y su ubicación geográfica en Puerto Leguizamo. La presente prórroga, en particular, responde a la necesidad jurídica de mantener la vigencia contractual durante el trámite del procedimiento administrativo sancionatorio, en estricto cumplimiento de los mandatos legales y jurisprudenciales aplicables. En este sentido, el Consejo de Estado, Sección Tercera, en sentencia del 29 de agosto de 2007, Expediente 14.854, ha desarrollado el principio de planeación como deber de la administración, señalando que las modificaciones contractuales deben obedecer a causas objetivas y razonables que las justifiquen.

D. Principio de responsabilidad — Artículo 26, numeral 1°, de la Ley 80 de 1993

El numeral 1° del artículo 26 de la Ley 80 de 1993 dispone que los servidores públicos están obligados a buscar el cumplimiento de los fines de la contratación, a vigilar la correcta ejecución del objeto contratado y a proteger los derechos de la entidad, del contratista y de los terceros que puedan verse afectados por la ejecución del contrato. En consecuencia, no prorrogar el plazo del contrato durante el trámite del procedimiento sancionatorio implicaría una omisión en el deber de protección de los intereses de la Entidad, con el consecuente riesgo fiscal, técnico, administrativo y jurídico que ello conllevaría.

E. Normas aplicables — Artículo 13 de la Ley 80 de 1993

El artículo 13 de la Ley 80 de 1993 establece que los contratos estatales se regirán por las disposiciones comerciales y civiles pertinentes, salvo en las materias particularmente reguladas en dicha ley. En virtud de este principio de aplicación supletoria, y en concordancia con el principio de autonomía de la voluntad de las partes consagrado en el artículo 1602 del Código Civil, las partes del contrato estatal están habilitadas para acordar de mutuo acuerdo la ampliación del plazo contractual cuando las circunstancias así lo requieran, siempre que dicha modificación no altere los elementos esenciales del contrato ni las condiciones que dieron origen al proceso de selección.

F. Modificación contractual — Artículo 16 de la Ley 80 de 1993

El artículo 16 de la Ley 80 de 1993 regula la modificación unilateral de los contratos estatales, señalando que cuando sea necesario introducir variaciones en el contrato y el contratista no se aviene a ello, la entidad en acto administrativo debidamente motivado lo modificará. En el presente caso, la modificación se adelanta de mutuo acuerdo entre las partes, en ejercicio de la autonomía de la voluntad y con fundamento en el artículo 40 de la misma ley, lo que la hace aún más garantista del derecho de defensa del contratista y de los intereses de la Entidad.

G. Contenido del contrato estatal — Artículo 40 de la Ley 80 de 1993

El artículo 40 de la Ley 80 de 1993, al regular el contenido del contrato estatal, señala:

> *"ARTÍCULO 40. DEL CONTENIDO DEL CONTRATO ESTATAL. Las estipulaciones de los contratos serán las que de acuerdo con las normas civiles, comerciales y las previstas en esta ley, correspondan a su esencia y naturaleza. Las entidades podrán celebrar los contratos y acuerdos que permitan la autonomía de la voluntad y requieran el cumplimiento de los fines estatales. En los contratos que celebren las entidades estatales podrán incluirse las modalidades, condiciones y, en general, las cláusulas o estipulaciones que las partes consideren necesarias y convenientes, siempre que no sean contrarias a la Constitución, la ley, el orden público y a los principios y finalidades de esta ley y a los de la buena administración."*

De conformidad con esta disposición, la prórroga del plazo contractual constituye una estipulación válida que no altera la esencia ni la naturaleza del contrato de interventoría, no modifica su objeto, no implica adición en valor y no varía las condiciones que dieron origen a la selección de la propuesta.

H. Interpretación de las reglas contractuales — Artículo 28 de la Ley 80 de 1993

El artículo 28 de la Ley 80 de 1993, como norma rectora en materia de interpretación contractual, establece:

> *"ARTÍCULO 28. DE LA INTERPRETACIÓN DE LAS REGLAS CONTRACTUALES. En la interpretación de las normas sobre contratos estatales, relativas a procedimientos de selección y escogencia de contratistas y en la de las cláusulas y estipulaciones de los contratos, se tendrá en consideración los fines y los principios de que trata esta ley, los mandatos de la buena fe y la*

igualdad y equilibrio entre prestaciones y derechos que caracteriza a los contratos conmutativos."

Esta disposición impone a la Administración el deber de adoptar decisiones contractuales razonables y proporcionales, fundadas en la buena fe, principios que justifican la prórroga del plazo cuando esta resulta indispensable para asegurar el adecuado ejercicio de las potestades de vigilancia y sanción de la Entidad y el derecho de defensa del contratista.

III. FUNDAMENTO LEGAL — RÉGIMEN SANCIONATORIO CONTRACTUAL

A. Derecho al debido proceso en materia sancionatoria — Artículo 17 de la Ley 1150 de 2007

En desarrollo del mandato constitucional del artículo 29 de la Constitución Política, el artículo 17 de la Ley 1150 de 2007 establece:

> *"ARTÍCULO 17. DEL DERECHO AL DEBIDO PROCESO. El debido proceso será un principio rector en materia sancionatoria de las actuaciones contractuales. En desarrollo de lo anterior y del deber de control y vigilancia sobre los contratos que corresponde a las entidades sometidas al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, tendrán la facultad de imponer las multas que hayan sido pactadas con el objeto de conminar al contratista a cumplir con sus obligaciones. Esta decisión deberá estar precedida de audiencia del afectado que deberá tener un procedimiento mínimo que garantice el derecho al debido proceso del contratista y procede sólo mientras se halle pendiente la ejecución de las obligaciones a cargo del contratista. Así mismo podrán declarar el incumplimiento con el propósito de hacer efectiva la cláusula penal pecuniaria incluida en el contrato."*

De esta disposición se desprenden dos consecuencias jurídicas de especial relevancia para la presente modificación:

Primera: La facultad de la Entidad de imponer multas con carácter conminatorio procede *"sólo mientras se halle pendiente la ejecución de las obligaciones a cargo del contratista"*, lo que implica que dicha potestad está condicionada temporalmente a la vigencia del contrato.

Segunda: De no prorrogarse el plazo del contrato, la Entidad perdería la competencia temporal para imponer la multa conminatoria, toda vez que el vencimiento del contrato durante el trámite sancionatorio haría jurídicamente inviable la imposición de la multa, generando un perjuicio directo a los intereses de la Entidad y un riesgo fiscal que debe prevenirse. Sobre el particular, el Consejo de Estado, Sección Tercera, Subsección C, en sentencia del 1 de febrero de 2018, Expediente No. 52.549, M.P. Jaime Orlando Santofimio Gamboa, ha sostenido que la competencia temporal de las entidades estatales para imponer multas se agota al finalizar el plazo del contrato, dado su carácter eminentemente conminatorio. En el mismo sentido, el Consejo de Estado, Sección Tercera, Subsección B, en sentencia del 28 de enero de 2015, Expediente No. 26.245, reiteró que las multas contractuales solo proceden durante la vigencia del contrato. En consecuencia, resulta indispensable mantener vigente el plazo de ejecución del contrato de interventoría No. 0012-ARC-CBNL03-2025 mientras se surte y culmina el procedimiento administrativo sancionatorio iniciado, con el fin de preservar la competencia de la Entidad, conminar al contratista al cumplimiento de las

obligaciones pendientes y garantizar simultáneamente su derecho de defensa y contradicción.

B. Procedimiento administrativo sancionatorio — Artículo 86 de la Ley 1474 de 2011

El artículo 86 de la Ley 1474 de 2011 regula el procedimiento aplicable para la imposición de multas, sanciones y declaratorias de incumplimiento, en los siguientes términos:

"ARTÍCULO 86. IMPOSICIÓN DE MULTAS, SANCIONES Y DECLARATORIAS DE INCUMPLIMIENTO. Las entidades sometidas al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública podrán declarar el incumplimiento, cuantificando los perjuicios del mismo, imponer las multas y sanciones pactadas en el contrato, y hacer efectiva la cláusula penal. Para tal efecto observarán el siguiente procedimiento:

a) Evidenciado un posible incumplimiento de las obligaciones a cargo del contratista, la entidad pública lo citará a audiencia para debatir lo ocurrido. En la citación, hará mención expresa y detallada de los hechos que la soportan, acompañando el informe de interventoría o de supervisión en el que se sustente la actuación y enunciará las normas o cláusulas posiblemente violadas y las consecuencias que podrían derivarse para el contratista en desarrollo de la actuación.

b) En el desarrollo de la audiencia, el jefe de la entidad o su delegado, presentará las circunstancias de hecho que motivan la actuación, enunciará las normas o cláusulas posiblemente violadas y las consecuencias que podrían derivarse para el contratista en desarrollo de la actuación. Acto seguido se concederá el uso de la palabra al representante legal del contratista o a quien lo represente, y al garante, para que presenten sus descargos, en desarrollo de lo cual podrá rendir las explicaciones del caso, aportar pruebas y controvertir las presentadas por la entidad.

c) Hecho lo precedente, mediante acto administrativo motivado, la entidad procederá a imponer o no la multa, sanción o declaratoria de incumplimiento.

d) Contra el acto administrativo que imponga multas, sanciones o declare el incumplimiento, procederán los recursos de ley.

e) En el evento en que la entidad proceda a liquidar el contrato, se aplicará el mismo procedimiento anterior."

El procedimiento descrito en el artículo 86 de la Ley 1474 de 2011 requiere el cumplimiento de etapas sucesivas —citación a audiencia, presentación de descargos, decreto y práctica de pruebas, y decisión motivada— que demandan un tiempo razonable para su adecuada sustanciación, lo que justifica plenamente la prórroga del plazo contractual por el término de veintinueve (29) días calendario solicitado.

IV. FUNDAMENTO LEGAL — CÓDIGO DE PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO Y DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO

El procedimiento administrativo sancionatorio adelantado en el marco del presente contrato constituye una actuación administrativa que se rige, en lo pertinente, por las disposiciones de la Ley 1437 de 2011 —

Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo (CPACA).

En particular, el artículo 28 de la Ley 1437 de 2011 establece el derecho de audiencia y de defensa de quienes sean parte en actuaciones administrativas, garantizando que puedan conocer las actuaciones, presentar pruebas y controvertir las que se alleguen en su contra. El artículo 29 ibídem consagra el deber de la administración de comunicar el inicio de las actuaciones administrativas a los interesados. El artículo 35 de la misma ley regula las decisiones que ponen fin a las actuaciones administrativas, señalando que estas deberán ser motivadas y notificadas conforme a las disposiciones legales. Finalmente, el artículo 47 de la Ley 1437 de 2011 dispone que los procedimientos administrativos especiales —como el sancionatorio contractual regulado por el artículo 86 de la Ley 1474 de 2011— se rigen por sus normas especiales, aplicándose supletoriamente las disposiciones del CPACA.

En consecuencia, el trámite del procedimiento administrativo sancionatorio actualmente en curso debe adelantarse con plena observancia de las garantías procesales previstas en la Ley 1437 de 2011, lo que refuerza la necesidad de mantener vigente el contrato durante el término necesario para su culminación.

V. FUNDAMENTO REGLAMENTARIO

El artículo 2.2.1.2.4.1.1 del Decreto 1082 de 2015 regula la modificación de los contratos estatales en el marco del Sistema Electrónico de Contratación Pública (SECOP), estableciendo que toda modificación contractual deberá ser publicada en dicho sistema dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a su suscripción, garantizando así la transparencia y publicidad de las actuaciones contractuales. Así mismo, el artículo 2.2.1.2.1.2.22 del mismo decreto impone a las entidades la obligación de publicar en el SECOP II todos los documentos del proceso contractual, incluidas sus modificaciones. En consecuencia, suscrita la presente prórroga, deberá procederse a su publicación inmediata en el SECOP II, dando cumplimiento a los principios de transparencia y publicidad que rigen la contratación estatal.

VI. CONSECUENCIAS JURÍDICAS DE NO EFECTUAR LA PRÓRROGA

De no prorrogarse el plazo de ejecución del Contrato No. 0012-ARC-CBNL03-2025, se producirían las siguientes consecuencias jurídicas adversas para la Entidad:

a) Pérdida de competencia para imponer multas: Conforme al artículo 17 de la Ley 1150 de 2007 y a la jurisprudencia del Consejo de Estado (Sección Tercera, Subsección C, Sentencia del 1 de febrero de 2018, Expediente 52.549, M.P. Jaime Orlando Santofimio Gamboa; Sección Tercera, Subsección B, Sentencia del 28 de enero de 2015, Expediente 26.245), la facultad de imponer multas conminatorias se agota con el vencimiento del plazo contractual, por lo que la Entidad perdería la competencia para adoptar la decisión sancionatoria actualmente en trámite.

b) Vulneración del debido proceso del contratista: La terminación del contrato durante el trámite del procedimiento sancionatorio, sin que este haya culminado mediante decisión administrativa ejecutoriada, implicaría una vulneración del derecho de defensa y contradicción del contratista, con el consecuente riesgo de nulidad del acto administrativo sancionatorio, conforme a los artículos 29 de la Constitución Política y 28

de la Ley 1437 de 2011.

c) Riesgo fiscal para la Entidad: La imposibilidad de imponer la multa conminatoria y de hacer efectiva la cláusula penal pecuniaria generaría un perjuicio económico directo para la Entidad, con el consecuente riesgo de observaciones por parte de los organismos de control fiscal.

d) Imposibilidad de exigir obligaciones contractuales pendientes: El vencimiento del contrato sin que se hayan cumplido en su totalidad las obligaciones contractuales de la interventoría —en particular las referidas a la entrega de documentos técnicos, planos récord, informes finales y pruebas de funcionamiento del sistema de varada— impediría a la Entidad continuar exigiendo su cumplimiento en el marco del vínculo contractual vigente.

Por lo que la Gerencia del Proyecto recomienda la aprobación para ejecutar la siguiente acción:

Prórroga del plazo de ejecución: Ampliar el plazo de ejecución hasta el 20 de octubre de 2026, con el fin de continuar el trámite del debido proceso para conminar al contratista al desarrollo de los trámites finales y administrativos referentes al desarrollo del contrato No. 0004-ARC-CBNL03-2025 y requerimientos específicos del contrato No. 0012-ARC-CBNL03-2025. El plazo expuesto corresponde al tiempo razonablemente necesario para el cumplimiento de estas obligaciones, considerando la complejidad documental del cierre de un contrato de esta naturaleza y la ubicación geográfica del proyecto en Puerto Leguizamo. Esta prórroga no genera costos adicionales para la Entidad, toda vez que corresponde a tiempo referente a trámites administrativos requeridos contractual y normativamente, minimizando riesgos técnicos, administrativos y fiscales.

CONCLUSION

Con fundamento en los antecedentes expuestos, la documentación obrante en el expediente contractual, los informes de supervisión y la normativa aplicable, esta Gerencia considera técnica y jurídicamente procedente la modificación consistente en prorrogar el plazo de ejecución del Contrato No. 0012-ARC-CBNL03-2025 por el término de veintinueve (31) días calendario, hasta el 20 de octubre de 2026, tiempo estimado como estrictamente necesario para culminar el procedimiento administrativo sancionatorio adelantado por la Entidad con arreglo al artículo 86 de la Ley 1474 de 2011, verificar el cumplimiento de las obligaciones contractuales pendientes y adoptar la decisión administrativa correspondiente mediante acto motivado, en garantía del debido proceso consagrado en los artículos 29 de la Constitución Política, 17 de la Ley 1150 de 2007 y 28 de la Ley 1437 de 2011.

La presente modificación no altera el objeto del contrato, las condiciones que dieron origen al proceso de selección ni el equilibrio económico del negocio jurídico, correspondiendo únicamente a una ampliación del plazo contractual estrictamente necesaria para preservar la competencia temporal de la Entidad en materia sancionatoria, proteger los intereses públicos y garantizar el derecho de defensa y contradicción del contratista. En consecuencia, se recomienda aprobar el décimo tercer modificatorio (Prórroga en tiempo – Debido Proceso) al Contrato No. 0012-ARC-CBNL03-2025, ampliando el plazo de ejecución hasta el 20 de octubre de 2026, previa actualización de la garantía única en los amparos y vigencias que resulten procedentes, y con la correspondiente publicación en el SECOP II dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a su suscripción, de conformidad con el artículo 2.2.1.2.4.1.1 del Decreto 1082 de 2015.

4. ANEXOS
• Oficio No. CGPR-ARC3-INT-156-2026 del 3 de septiembre de 2026. • Oficio No. 20260022122824363 / MDN-COGFM-COARC-SECAR-JEMAF-JOLAN-COLNA-CBNL03-JOIARQBNL03-15.2 de fecha 8 de septiembre de 2026. • Oficio No. UT_FNS2025_004_CBN4_077 del 11 de septiembre de 2026. • Oficio No. CGPR-ARC3-INT-159-2026 del 11 de septiembre de 2026. • Oficio No. 20260022120340351 / MDN-COGFM-COARC-SECAR-JEMAF-JOLAN-COLNA-CBNL03-JOIARQBNL03-15.2 de fecha 14 de septiembre de 2026. • Oficio No. No. 20260022122928503 / MDN-COGFM-COARC-SECAR-JEMAF-JOLAN-COLNA-CBNL03-JOIARQBNL03-15.2 de fecha 17 de septiembre de 2026. • Citación a audiencia de debido proceso del 17 de septiembre de 2026.

Respetuosamente,

Capitán de Corbeta **SAMUEL SADID GONZALEZ ASSIAS**
GERENTE DEL PROYECTO

PRAN
CONSTRUCCIONES SAS

Bogotá D.C, septiembre 8 de 2026

CGPR-ARC3-INT-156-2026

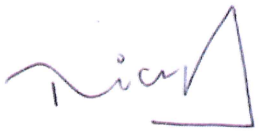
Señores
ARMADA NACIONAL BASE NAVAL No.3 ARC "Leguizamo"
Att. Sr. Teniente de Fragata Cristian Camilo Diaz Álvarez
Supervisor del Contrato No.0012-ARC- CNBNL03-2025
Puerto Leguizamo – Putumayo

REF: Contrato No.0012-ARC-CBNL03-2025 (119227) cuyo objeto es: "*Contratar interventoría técnica, administrativa, financiera, contable y jurídica para el mantenimiento recuperativo a todo costo y sin formula de reajuste del varadero de BNL03 Fase I de acuerdo con las especificaciones técnicas descritas en el Anexo Técnico.*
Señores

ASUNTO: REMISION REVISION TOPOGRAFICA CARRILERAS VARADERO

Dando cumplimiento a lo solicitado en su correo electrónico recibido el 2 de septiembre de 2026 a las 10:56 p.m remitimos los siguientes documentos:

- Plano correspondiente a Desniveles de los rieles correspondientes a las Carrileras 1,2,3,4,5 y 6.
- Cartera topográfica correspondiente a cota, desnivel y diferencia de los rieles Parte alta y Parte baja.
- Audio mediante se efectúa la explicación correspondiente.



Ing. RICARDO POVEDA ALVAREZ
Representante Legal
PRAN CONSTRUCCIONES SAS

c.c. archivo.

E-MAIL: PRAN.CONSTRUCCIONES.SAS@GMAIL.COM
DIRECCION: Calle 122 # 18-C-26 Oficina 202 Bogotá D.C
TELEFONO: 321 447 25 61

No. 20260022122824363 / MDN-COGFM-COARC-SECAR-JEMAF-JOLAN-COLNA-CBNL03-JOIARQBNL03- 15.2

Puerto Leguízamo, 08 de septiembre de 2026

Señor
RICARDO POVEDA ALVAREZ
Representante Legal PRAN CONSTRUCCIONES SAS Contrato No. 0012-ARC-CBNL03-2025
Calle 122 18 C 26 Oficina 202
Bogotá D. C

Señor
JOSÉ ALFREDO ROZO ORJUELA
Director de Interventoría PRAN CONSTRUCCIONES SAS
Calle 122 No. 18-C-26, Oficina 202
Bogotá D.C.

Señor
MIGUEL GIOVANNI TANGARIFE CALPA
Residente de interventoría PRAN CONSTRUCCIONES SAS Contrato No. 0012-ARC-CBNL03-2025
Calle 122 18 C 26 Oficina 202
Bogotá D. C

Asunto: Solicitud de concepto técnico de la ejecución de la obra de acuerdo con datos de nivelación topográficos entregados.

Ref. 1: Oficio No. CGPR-ARC3-INT-156-2026 del 08 de septiembre de 2026.
Ref. 2: Oficio No. CGPR-ARC3-INT-157-2026 del 08 de septiembre de 2026.

.

En atención al documento de la Ref. 1 mediante el cual se expone:

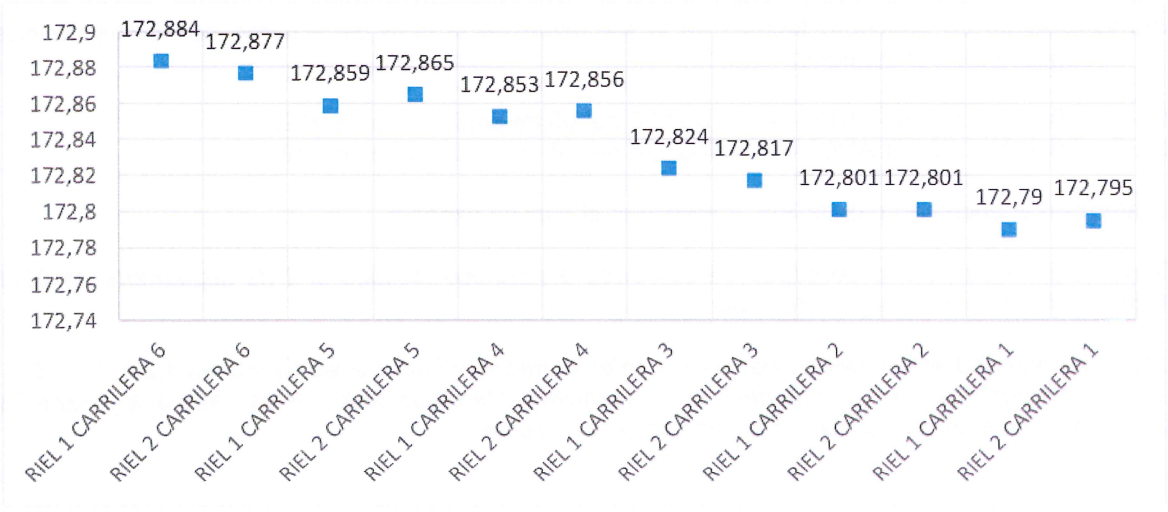
"Dando cumplimiento a lo solicitado en su correo electrónico recibido el 2 de septiembre de 2026 a las 10:56 p.m remitimos los siguientes documentos:

- *Plano correspondiente a Desniveles de los rieles correspondientes a las Carrileras 1,2,3,4,5 y 6.*
- *Cartera topográfica correspondiente a cota, desnivel y diferencia de los rieles Parte alta y Parte baja.*
- *Audio mediante se efectúa la explicación correspondiente."*

Y se expone:

PALTE ALTA												
ABCISA	DH	BM		ESTACIÓN	V+	V-	COTA	P%	DESNIVEL	DIFERENCIA	RIELES	DESCRI
		GPS-1	176,217	178,126	1,909							
		BM-1	176,607			1,519						
0+000						1,361	176,765	10,8347292	0,011		R-1	carril 6
						1,372	176,754	10,8235623			R-2	
0+000						1,363	176,763	10,9202797	-0,001	0,002	R-1	carril 5
						1,362	176,764	10,9062937		-0,01	R-2	
0+000						1,362	176,764	10,9276334	-0,006	0,001	R-1	carril 4
						1,356	176,77	10,9360156		-0,016	R-2	
0+000						1,364	176,762	11,0339031	0,002	0,003	R-1	carril 3
						1,366	176,76	11,0479126		-0,006	R-2	
0+000						1,386	176,74	11,0336134	-0,001	0,025	R-1	carril 2
						1,385	176,741	11,0364146		0,013	R-2	
0+000						1,378	176,748	11,0806271	0	0,017	R-1	carril 1
						1,378	176,748	11,0666293		0,006	R-2	
PARTE BAJA												
		BM-2	174,156			3,97						
				174,752	0,596							
0+35,82	35,82					1,868	172,884	10,8347292	-0,007		R-1	carril 6
	35,82					1,875	172,877	10,8235623			R-2	
0+35,75	35,75					1,893	172,859	10,9202797	0,006	0,025	R-1	carril 5
	35,75					1,887	172,865	10,9062937		0,012	R-2	
0+35,79	35,79					1,899	172,853	10,9276334	0,003	0,031	R-1	carril 4
	35,79					1,896	172,856	10,9360156		0,021	R-2	
0+35,69	35,69					1,928	172,824	11,0339031	-0,007	0,06	R-1	carril 3
	35,69					1,935	172,817	11,0479126		0,06	R-2	
0+35,70	35,7					1,951	172,801	11,0336134	0	0,083	R-1	carril 2
	35,7					1,951	172,801	11,0364146		0,076	R-2	
0+35,72	35,72					1,962	172,79	11,0806271	0,005	0,094	R-1	carril 1
	35,72					1,957	172,795	11,0666293		0,082	R-2	

En el cual se indica desnivel máximo de 9.4 cm entre la carrilera No. 1 y la carrilera No. 6, de acuerdo con la información entregada se proyecta que los rieles quedaron con la siguiente configuración:



Por lo anterior, se solicita emitir el respectivo concepto técnico referente al análisis de la información entregada, de forma técnica.

En atención al documento de la Ref. 2, mediante el cual la Interventoría dio respuesta a la solicitud de concepto técnico formulada en el documento de la Ref. 1, se recibió el siguiente pronunciamiento:

"Teniendo en cuenta lo solicitado, por medio de la presente me permito expresar mi opinión técnica respecto de la diferencia de 9,4 cms presentada en el Carril 1 entre rieles R1 y R2 así: La diferencia de nivel de 9,4 cms no incidirá mayormente en el desplazamiento de los buques pues esta se presenta perpendicularmente por las carrileras ni tampoco generará inestabilidades de ninguna índole dada su poca

"Protegemos el Azul de la Bandera"
Línea Anticorrupción Armada Nacional 01 8000 11 69 69 – 24 horas
Carrera 1 No. 1 Puerto Leguízamo - Putumayo
www.armada.mil.co – cristian.diaz.a@armada.mil.co

EMPRESA CERTIFICADA
CERTIFICATE N°
LAT - 1035

magnitud. Por lo tanto, de acuerdo con el concepto del suscrito, quien cuenta con una amplia experiencia en el campo de la ingeniería civil, la diferencia en cuestión no deberá ser motivo de preocupación alguna, teniendo en cuenta lo afirmado en el párrafo anterior."

Revisado el contenido de la respuesta transcrita, se expone que esta se limita a expresar una opinión personal del ingeniero Ricardo Poveda, fundamentada en su experiencia general en ingeniería civil, sin aportar el sustento técnico. En consecuencia, se solicita incorporar a su análisis:

1. Memoria de cálculo o análisis técnico-estructural que evalúe el efecto del desnivel de 9,4 cm sobre la distribución de cargas entre las ruedas o apoyos del carro transportador de buques y sobre los rieles de las carrileras 1 a 6.
2. Identificación de la normativa técnica nacional o internacional, o de la especificación de diseño que establezca la tolerancia máxima admisible de desnivel o desalineación entre rieles paralelos, junto con la verificación de si el valor de 9,4 cm se encuentra o no dentro de dicha tolerancia.
3. Evaluación de la incidencia del desnivel en la estabilidad transversal de las embarcaciones y del carro de varada durante las maniobras de izado y varada, bajo las condiciones de carga máxima de diseño.
4. Comparación entre los planos y especificaciones técnicas del diseño original del proyecto y el levantamiento topográfico record, que permita determinar si el desnivel corresponde a una tolerancia constructiva admisible o a un defecto de ejecución de la obra.
5. En caso de determinarse que el desnivel excede la tolerancia técnica admisible, el plan de acción y las medidas correctivas propuestas para su corrección, con el respectivo cronograma de ejecución.

Por lo anterior, se requiere a la Interventoría allegar, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes al recibo de la presente comunicación, el concepto técnico correspondiente, debidamente soportado en los términos señalados y suscrito por el profesional competente en la materia.

Se reitera, así mismo, lo dispuesto en la CLÁUSULA 11. OBLIGACIONES GENERALES DEL CONTRATISTA del Contrato No. 0012-ARC-CBNL03-2025:

"La Armada Nacional se reserva el derecho de rechazar directamente a través del supervisor / interventor, los bienes y/o servicios objeto del contrato, si estos no cumplen con las especificaciones establecidas, evento en el cual, el contratista queda obligado a que se ajusten exactamente a lo requerido y ofrecido, dentro de los cinco (5) días hábiles, una vez efectuado el requerimiento por parte de la Entidad"

En caso de no allegarse el sustento técnico requerido dentro del término señalado, esta Supervisión procederá de conformidad con las facultades contractuales y legales a que haya lugar.

Respetuosamente,

Teniente de Fragata CRISTIAN CAMILO DÍAZ ÁLVAREZ
Supervisor del contrato No. 0012-ARC-CBNL03-2025

Copia: CF Adrián Dacosta Gaitán, Comandante Base Naval ARC "Leguízamo"
CC Samuel Sadid González Assias, Gerente del proyecto

Cartagena 11 de septiembre de 2026 **UT_FNS2025_004_CBN4_077**

Señores
PRAN CONSTRUCCIONES SAS
INTERVENTORIA
Ing. RICARDO POVEDA ALVAREZ
Representante Legal

Señor
Teniente de Fragata CRISTIAN CAMILO DÍAZ ÁLVAREZ
Supervisor del contrato No. 0012-ARC-CBNL03-2025
Base Naval ARC Leguizamo

REF: Contrato No.0004-ARC-CBNL03-2025 cuyo objeto es: "Primera Fase del mantenimiento integral, recuperativo, correctivo y a todo costo por el sistema de precios unitarios y sin formula de reajuste del varadero de BNL03 de acuerdo con las especificaciones técnicas descritas en el Anexo Técnico.

ASUNTO: RESPUESTA REQUERIMIENTO OFICIO No. 20260022122824363 / MDN-COGFM-COARC-SECAR-JEMAF-JOLAN-COLNA-CBNL03-JOIARQBNL03- 15.2. Solicitud de concepto técnico de la ejecución de la obra de acuerdo con datos de nivelación topográficos entregados

Apreciados señores

En respuesta al requerimiento del oficio del asunto, atentamente me permito hacer las siguientes aclaraciones y precisiones, así:

1. Cabe aclarar que cada carrilera (1,2,3,4,5 y 6) consta de 2 rieles cada una y las normas nacionales e internacionales dan medidas de tolerancia de nivelación TRANSVERSAL (peralte) entre rieles de carrilera y no entre carrileras paralelas. Cada carrilera es independiente una de otra.

2. En Norteamérica, la referencia fundamental es el AREMA Manual for Railway Engineering, específicamente las disposiciones relacionadas con Track Geometry y define el ***crosslevel*** precisamente como la diferencia de elevación entre los dos rieles.

3. Para la aplicación de un criterio de ***peralte o crosslevel*** debe incluir otros criterios o especificaciones de diseño a saber: clase de vía férrea, posición; si es recta o curva, velocidad de diseño, debido a que las tolerancias cambian con cada una de estas condiciones.

4. El Ministerio de Transporte de Colombia publicó el Manual de Normatividad Férrea- Parte II: Definición de Aspectos Técnicos de Mantenimiento y seguridad ferroviaria. Este documento define expresamente la nivelación TRANSVERSAL o PERALTE como: la diferencia de cota existente entre las superficies de rodadura de los DOS RIELES.

   Para una vía férrea existente, la Tabla 19,2 establece:

Parámetro	Riel largo soldado	Vía eclisada
Nivelación longitudinal	14 mm	20 mm
Alabeo de la vía	4,5 mm/m	6,5 mm/m
Trocha de la vía	-7 mm y +20 mm	-7 mm y +20 mm
Peralte	15 mm	20 mm
Alineación (flechas)	16 mm	32 mm

Tabla 19.2. Tolerancias de parámetros geométricos de vía en línea férrea existente

5. Teniendo en consideración las condiciones de las carrileras del Varadero de Base Naval 03, las cuales son rectas, con velocidad menor a los 10 km/h, que son carrileras de clase industrial y que es una vía eclisada se observa que la tolerancia admisible para el peralte es de 20 mm. (Ver Manual de Normatividad Ferrea- Parte II).

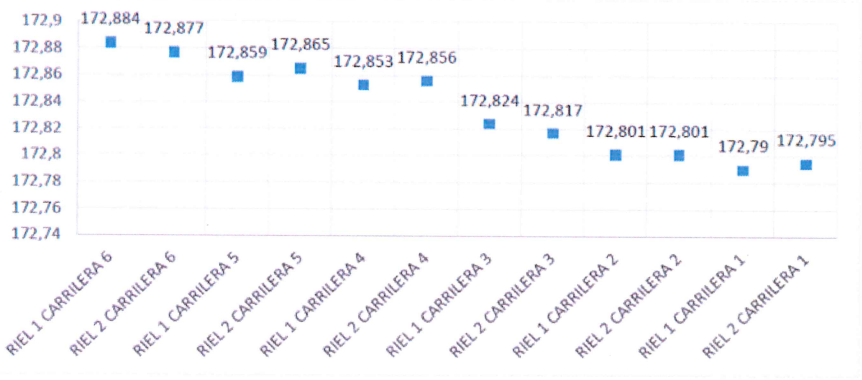
6. Así las cosas se observa claramente que la máxima diferencia de cota existente entre las superficies de rodadura de los DOS RIELES, es de 15 mm lo cual se encuentra dentro de las tolerancias de norma ya indicada.

PALTE ALTA												
ABCISA	DH	BM		ESTACIÓN	V+	V-	COTA	P%	DESNIVEL	DIFERENCIA	RIELES	DESCRI
		GPS-1	176,217	178,126	1,909							
		BM-1	176,607			1,519						
0+000						1,361	176,765	10,8347292	0,011		R-1	carril 6
						1,372	176,754	10,8235623			R-2	
0+000						1,363	176,763	10,9202787	-0,001	0,002	R-1	carril 5
						1,362	176,764	10,9062937		-0,01	R-2	
0+000						1,362	176,764	10,9276334	-0,006	0,001	R-1	carril 4
						1,356	176,77	10,9360156		-0,016	R-2	
0+000						1,364	176,762	11,0339031	0,002	0,003	R-1	carril 3
						1,366	176,76	11,0479126		-0,006	R-2	
0+000						1,366	176,74	11,0336134	-0,001	0,025	R-1	carril 2
						1,385	176,741	11,0364146		0,013	R-2	
0+000						1,378	176,748	11,0806271	0	0,017	R-1	carril 1
						1,378	176,748	11,0666293		0,006	R-2	
PARTE BAJA												
		BM-2	174,156			3,97						
				174,752	0,596							
0+35,82	35,82					1,868	172,884	10,8347292	-0,007		R-1	carril 6
	35,82					1,875	172,877	10,8235623			R-2	
0+35,75	35,75					1,893	172,859	10,9202787	0,006	0,025	R-1	carril 5
	35,75					1,887	172,865	10,9062937		0,012	R-2	
0+35,79	35,79					1,899	172,853	10,9276334	0,003	0,031	R-1	carril 4
	35,79					1,896	172,856	10,9360156		0,021	R-2	
0+35,69	35,69					1,928	172,824	11,0339031	0,007	0,06	R-1	carril 3
	35,69					1,935	172,817	11,0479126		0,06	R-2	
0+35,70	35,7					1,951	172,801	11,0336134	0	0,063	R-1	carril 2
	35,7					1,951	172,801	11,0364146		0,076	R-2	
0+35,72	35,72					1,962	172,79	11,0806271	0,005	0,094	R-1	carril 1
	35,72					1,957	172,795	11,0666293		0,082	R-2	

Se mide la diferencia de nivel entre RIELES de cada carrilera y el máximo valor es de 15 mm, admisible de acuerdo a los criterios del Manual de Normatividad Férrea- Parte II: Definición de Aspectos Técnicos de Mantenimiento y seguridad ferroviaria.

7. Afirma el supervisor que "el desnivel máximo entre la carrilera No. 1 y la carrilera No. 6 es de 9,4 cm" lo cual es erróneo pensar que dicha diferencia de nivel entre CARRILERAS genere alguna afectación a la operación del los carros de varada o de las carrileras entre si y que se tenga alguna tolerancia normativa para evaluar dicho desnivel.

8. Afirma el supervisor que; con la información entregada se proyecta que los rieles quedaron con la siguiente configuración:



9. La diferencia de nivel entre CARRILERAS, se debe "corregir" durante la maniobra de subida del buque, lo que corresponde a la instalación de calzos de quilla o calzos de madera o cuñas de nivelación, que permiten realizar el ajuste de la altura, la nivelación del buque y asumir o corregir las diferencias de nivel entre carrileras o diferencias de nivel entre carros de varada. El desnivel de 9,4 cm entre las carrileras 1 y 6 puede perfectamente suplirse con un calzo de madera durante la maniobra de subida del buque.

Finalmente se concluye que las diferencias de nivel entre los RIELES de cada carrilera del Varadero de la Base Naval 03, se encuentran dentro de las tolerancias admisibles en Colombia. Y la diferencia de nivel entre CARRILERAS es admisible todas vez que se debe suplir durante las maniobras de subida del buque.

Atentamente

Ing. DENNIS ALEXANDER COLLAZOS BOLAÑOS
Msc Ing Civil- Estructuras
REPRESENTANTE LEGAL
UT VARADERO FNS 2025

PRAN
CONSTRUCCIONES SAS

Sopo, septiembre 11 de 2026

CGPR-ARC3-INT-159-2026

Señores
ARMADA NACIONAL BASE NAVAL No.3 ARC "Leguizamo"
Att. Sr. Teniente de Fragata Cristian Camilo Diaz Álvarez
Supervisor del Contrato No.0012-ARC- CNBNL03-2025
Puerto Leguizamo – Putumayo

REF: Contrato No.0012-ARC-CBNL03-2025 (119227) cuyo objeto es: "*Contratar interventoría técnica, administrativa, financiera, contable y jurídica para el mantenimiento recuperativo a todo costo y sin formula de reajuste del varadero de BNL03 Fase I de acuerdo con las especificaciones técnicas descritas en el Anexo Técnico.*
Señores

ASUNTO: Respuesta a su oficio No.20260022122824363 de fecha 8/9/2026

Por medio de la presente damos respuesta al oficio referenciado, mediante la remisión del Concepto Técnico solicitado el cual se emite en los siguientes términos:

Análisis de la estructura (imagen 1 – Carro de varada)

El plano muestra un carro conformado por:

Una armadura tipo cercha (Perfiles L 2"x2"x ¼", canales U 10") de aproximadamente 12 m de longitud con 10 estaciones (0 a 10) a lo largo de la pendiente.

Ejes macizos rígidos que atraviesan todo el ancho del carro, unidos por 4 pernos a cada rueda (Detalle G,M, N) apoyados en chumaceras estructurales.

Ruedas tipo vagón (con pestaña) apoyadas sobre dos rieles paralelos por cada carril de rodadura.

El punto crítico es que el eje es macizo y rígido: no es un sistema con suspensión ni ejes independientes. Esto significa que el diseño asume que ambos rieles de un mismo carril están al mismo nivel en cada punto de apoyo.

Efecto de un desnivel de 9,4 cms en un extremo

1.Sobre el sistema eje-rueda chumacera

Un eje rígido no puede "adaptarse" a un desnivel de esta magnitud sin torsionarse o sin que una rueda pierda contacto. Con 9,4 cms de diferencia lo mas probable es que la rueda del lado bajo quede sin apoyo (o con apoyo parcial) mientras toda la carga de ese punto se transfiere a la

rueda del lado alto, generando sobrecarga puntual en esa chumacera y en ese eje.

2. Sobre la armadura (estructura estáticamente indeterminada).

El carro de varada se apoya en 9-10 puntos a lo largo de su longitud. Un desnivel de esa magnitud en uno de los extremos obliga a la estructura a "torcerse" (tracking/alabeo) para acomodarse a la diferencia de altura, generando esfuerzos de torsión y flexión adicionales para los que la cercha no fue diseñada (esta fue calculada como estructura plana, con apoyos coplanares).

3. Riesgo de descarrilamiento

Con la pendiente del 11% ya existe un componente de fuerza lateral sobre las pestañas de las ruedas. Un desnivel adicional de 9,4 cms entre rieles aumenta el riesgo de que la pestaña "monte" el riel especialmente bajo carga. (hasta 600 toneladas y en movimiento).

4. Fatiga en conexiones soldadas

Los puntos de conexión rueda-eje-chumacera (Detalles G.M.N) y las uniones de la cercha quedarían sometidos a ciclos de carga/descarga anómalos cada vez que el carro de varada se desplace por esta zona, acelerando la fatiga.

5. Referencia de tolerancias admisibles

No existe una norma específica y universal para varaderos, pero el caso más análogo (estructuras rígidas rodantes sobre rielas bajo cargas pesadas) es la Norma CMAA para vías de grúas viajeras; la diferencia de altura entre ambos rieles no debe superar 3 mm en un tramo de 3 mts y el desnivel acumulado en toda la longitud del riel no debe exceder de 6 mm. Para tramos largos, la tolerancia del desnivel, riel a riel llega a hasta ±3/8" (≈9,5 mm) para longitudes mayores a 100 pies (Stack Industries) (PDFCOFEE.COM), 9,4 cms supera entre 10 y 25 veces la tolerancia típica aceptada para este tipo de sistemas, inclusive en los casos más permisivos.

CONCLUSION:

El desnivel detectado no es una imperfección menor de acabado: es una no conformidad crítica de seguridad estructural, dado que:

- El sistema de eje rígido no tiene capacidad de absorber esa diferencia.
- La carga de diseño (hasta 600 ton) amplifica cualquier redistribución de fuerzas producida por el desnivel.
- Existe riesgo real de descarrilamiento, sobrecarga puntual de ejes/chumaceras y daño estructural progresivo por fatiga.
- Recomendación: no operar el carro bajo carga en ese carril hasta corregir la nivelación mediante recalce/reconformación de la vía, verificada con nivel de precisión, dejando

registro topográfico "as-built". Si se requiere justificar una operación temporal, sería necesario que el diseñador estructural del carro calcule los esfuerzos inducidos por ese desnivel específico — pero por la magnitud (90 mm), lo técnicamente correcto es corregir antes de operar.

En consecuencia, y con el objeto de subsanar debidamente lo precedente, se recomienda entonces la siguiente solución:

Análisis de la solución propuesta, nivelación + interfaz de neopreno/madera

La solución planteada de nivelación mediante la colocación de neopreno/madera es, de hecho, una solución técnica válida y de uso estándar en varaderos y diques: el "blocaje" con paquetes de madera de altura variable (block building) es la técnica clásica en astilleros para nivelar la superficie de apoyo del casco sobre una infraestructura que no es perfectamente uniforme, sin tener que modificar la estructura metálica de soporte. Con la aclaración de que el desnivel es del carril completo (no entre ruedas de un mismo carro), el planteamiento tiene más sentido técnico del que parecía inicialmente. Aun así, hay que separar qué problema resuelve y qué problema no resuelve.

Por lo tanto, con el objeto de resolver esta situación se deberá subsanar asi:

1. **Reparto de cargas entre los seis carros de varada**

Si se calcula el espesor de madera/neopreno de forma individual por carril (más espesor en los 5 carriles bajos, menos en el carril alto), se puede construir una superficie de contacto superior perfectamente nivelada, independiente del desnivel de 9,4 cm que exista por debajo. Esto es exactamente el mismo principio que el "picado de calzos" en varaderos tradicionales.

2. Contacto simultáneo bajo carga

Al nivelar la superficie de apoyo (no el riel), se logra que los 6 carros reciban el casco al mismo tiempo, evitando el problema de contacto anticipado/sobrecarga puntual que mencionamos antes.

3. Absorción de irregularidades menores y protección del casco

El neopreno amortigua concentraciones de esfuerzo entre la armadura metálica rígida y el forro del casco — esto es buena práctica independientemente del desnivel, ya que un casco de acero apoyado directamente sobre acero (sin colchón) es en sí mismo un riesgo de daño localizado.

4. Costo

Comparado con las alternativas (reconstruir carros, regatear/recalzar la vía férrea embebida en concreto como se ve en las fotos), esta es la opción de menor costo: se trabaja con madera estructural tratada y neopreno de calibre adecuado, sin intervenir la estructura metálica de los carros ni la obra civil de la vía.

Lo que esta solución NO resuelve por sí sola — condiciones para que sea realmente favorable

a) El desnivel en el punto de transferencia

Si el extremo con los 9,4 cm de diferencia corresponde a la zona donde los carriles empalman con la vía transversal de trasbordo, ese escalón sigue existiendo en el plano de rodadura de las ruedas, no en la parte superior del carro. El neopreno/madera no soluciona ese cruce — ahí sí se requiere corrección física del riel o una rampa de transición, porque es un problema de rueda-riel, no de contacto casco-carro.

b) Levantamiento topográfico previo

No basta con asumir "5 carriles bajos + 1 alto de forma pareja": se necesita un relevamiento de niveles punto por punto (idealmente en cada estación 0-10 de cada carril) para calcular el espesor exacto de packing en cada posición. Un error de cálculo aquí reproduce el mismo problema que se busca corregir.

c) Verificación de capacidad portante

Seiscientas (600) toneladas entre 6 carros ≈ 100 ton/carro en reparto ideal, pero con oleaje, viento o desalineación durante la maniobra puede haber concentración mayor en 1-2 carros. Hay que verificar que:

El esfuerzo de compresión sobre la madera no supere su resistencia admisible perpendicular a la fibra.

El neopreno (dureza/durometer) esté dimensionado para esa presión de contacto sin deformación permanente.

Se use madera estructural del tipo MANGLE de densidad entre 0,85 y 1,10 g/cm3 , impermeabilizada y tratada, dado el ambiente exterior/húmedo) y no cualquier madera comercial.

d) Anclaje lateral

Con 11% de pendiente, existe una componente de deslizamiento importante. Los paquetes de madera/neopreno deben quedar trabados o anclados a la estructura del carro para evitar que se corran lateralmente bajo el peso del buque.

CONCLUSION FINAL:

La solución propuesta es técnicamente viable y económicamente razonable, y puede considerarse favorable para el funcionamiento conjunto del sistema, siempre que se cumplan estas tres condiciones:

El packing de madera/neopreno se diseñe con espesores variables basados en levantamiento

topográfico real (no un valor único de "9,4 cm" aplicado de forma genérica).

Se verifique y corrija por separado cualquier desnivel físico en el punto de cruce con la vía de trasbordo, si aplica.

Se realice el cálculo de capacidad portante de la madera y el neopreno para la carga máxima esperada por carro.

Atentamente,

Ing. RICARDO POVEDA ALVAREZ
Representante Legal
PRAN CONSTRUCCIONES SAS

Ing. JOSE ALFREDO ROZO ORJUELA
Director de Interventoría
PRAN CONSTRUCCIONES SAS

MIGUEL GIOVANNI TANGARIFE
Ingeniero Civil – Residente de Interventoría
PRAN CONSTRUCCIONES S.A.S.

c.c. archivo.

E-MAIL: PRAN.CONSTRUCCIONES.SAS@GMAIL.COM
DIRECCION: Calle 122 # 18-C-26 Oficina 202 Bogotá D.C
TELEFONO: 321 447 25 61

No. 20260022120340351 / MDN-COGFM-COARC-SECAR-JEMAF-JOLAN-COLNA-CBNL03-JOIARQBNL03-15.2

Puerto Leguízamo, 14 de septiembre de 2026

Señor
RICARDO POVEDA ALVAREZ
Representante Legal PRAN CONSTRUCCIONES SAS Contrato No. 0012-ARC-CBNL03-2025
Calle 122 18 C 26 Oficina 202
Bogotá D. C

Señor
JOSÉ ALFREDO ROZO ORJUELA
Director de Interventoría PRAN CONSTRUCCIONES SAS
Calle 122 No. 18-C-26, Oficina 202
Bogotá D.C.

Señor
MIGUEL GIOVANNI TANGARIFE CALPA
Residente de interventoría PRAN CONSTRUCCIONES SAS Contrato No. 0012-ARC-CBNL03-2025
Calle 122 18 C 26 Oficina 202
Bogotá D. C

Asunto: Observaciones al concepto técnico sobre el desnivel de carrileras del varadero de BNL03.

Ref. 1: Oficio No. 20260022122824363 / MDN-COGFM-COARC-SECAR-JEMAF-JOLAN-COLNA-CBNL03-JOIARQBNL03-15.2 del 08 de septiembre de 2026
Ref. 2: Oficio No. CGPR-ARC3-INT-159-2026 del 11 de septiembre de 2026.
Ref. 3: Oficio No. UT_FNS2025_004_CBN4_077 del 11 de septiembre de 2026.

En relación al documento de la Ref. 2 me permito exponer lo siguiente:

1. Concepto de la Interventoría (Ref. 2). En dicho documento la Interventoría concluyó, entre otros aspectos, lo siguiente:
   - El desnivel identificado no es una imperfección menor de acabado, sino una no conformidad crítica de seguridad estructural.
   - El sistema de eje rígido del carro de varada no tiene capacidad de absorber una diferencia de esta magnitud sin generar sobrecarga puntual, riesgo de descarrilamiento y fatiga en las conexiones soldadas.
   - Dicho desnivel supera entre 10 y 25 veces la tolerancia típica aceptada, tomando como referencia análoga la Norma CMAA para vías de grúas viajeras.
   - Recomendó no operar el carro bajo carga en el carril afectado hasta corregir la nivelación.
   - Calificó como técnicamente viable la solución de nivelación mediante interfaz de neopreno/madera propuesta, sujeta a tres condiciones: que el espesor de calce se calcule con base en un levantamiento topográfico real punto por punto y no en un valor único aplicado de forma genérica; que se corrija por separado cualquier desnivel físico en el punto de cruce con la vía de trasbordo; y que se verifique la capacidad portante de la madera y el neopreno para la carga máxima esperada por carro.

EMPRESA CERTIFICADA
CERTIFICATE N°
LAT - 1035

2. En respuesta al mismo requerimiento de la Ref. 1, UT Varadero FNS 2025 presentó un concepto técnico que llega a una conclusión sustancialmente distinta: sostiene que la tolerancia normativa de peralte o crosslevel (AREMA Manual for Railway Engineering; Manual de Normatividad Férrea del Ministerio de Transporte de Colombia, Parte II, Tabla 19.2) se aplica a la diferencia de cota entre los dos rieles de una misma carrilera, y no entre carrileras distintas; que, medida en esos términos, la diferencia máxima real entre los rieles de cada carrilera es de 15 mm, dentro del límite admisible de 20 mm para vía eclisada de clase industrial; y que el desnivel de 9,4 cm identificado entre la carrilera 1 y la carrilera 6 corresponde a una diferencia entre carrileras (no entre rieles de una misma carrilera) que resulta normal y se subsana mediante calzos de quilla o de madera durante la maniobra de subida del buque, sin que se requiera intervención sobre la vía.

3. Esta supervisión advierte que ambos conceptos técnicos, rendidos en respuesta al mismo requerimiento y sobre el mismo levantamiento topográfico, llegan a conclusiones opuestas sobre un mismo hecho: mientras la Interventoría (Ref. 2) califica el desnivel como una no conformidad crítica que impide operar el carro bajo carga hasta su corrección, el contratista de obra (Ref. 3) sostiene que no existe no conformidad alguna frente a la normativa aplicable y que el desnivel es plenamente operable sin intervención en la vía. Esta contradicción no puede quedar sin resolver, pues de ella depende si procede o no la operación del varadero en las condiciones actuales y si se requiere o no ejecutar obra correctiva adicional.

4. El espesor requerido de un calso en madera no es constante ni a lo largo de una misma carrilera ni entre carrileras distintas: en el extremo de parte alta el espesor calculado varía entre 0 y 30 mm, mientras que en el extremo de parte baja varía entre 0 y 94 mm; en el caso puntual de la Carrilera 1, Riel R-1, el espesor pasa de 22 mm en la parte alta a 94 mm en la parte baja, es decir, una variación de 72 mm a lo largo de un mismo riel, en un tramo de aproximadamente 35,7 metros. Lo anterior confirma que no es válido aplicar un valor único (v. gr., "9,4 cm") de manera uniforme a toda la carrilera o a todo el sistema, y ratifica la propia advertencia consignada por la Interventoría en el literal b) de la Ref. 2 ("no basta con asumir '5 carriles bajos + 1 alto de forma pareja'"). Se observa asimismo que la diferencia entre los rieles R-1 y R-2 de una misma carrilera (peralte) en los dos puntos analizados es, en efecto, reducida (entre 0 y 7 mm en el extremo bajo), lo cual es consistente con lo señalado por el contratista en la Ref. 3.

5. La pendiente medida en las seis carrileras oscila entre 10,82 % y 11,08 % (promedio 10,97 %), valor consistente con la pendiente del 11 % referida por la propia Interventoría en la Ref. 2. Sin embargo, esa pequeña diferencia entre pendientes individuales (0,26 puntos porcentuales entre la más baja y la más alta) es precisamente la causa de que el desnivel entre carrileras no sea constante, sino que aumente con la distancia: en la estación 0+000 la diferencia entre la carrilera más alta y la más baja es de apenas 30 mm, mientras que en la estación 0+35,7 a 0+35,82 ya alcanza 94 mm.

   Si cada carrilera continuara, sin corrección, con la pendiente que hoy presenta hasta completar los 60 m de longitud total, la proyección lineal de las cotas sería la siguiente:

   Cota proyectada a la estación 0+60,00 si se mantiene, sin corrección, la pendiente actualmente medida en cada riel

Carrilera	Riel	Pendiente medida (%)	Cota proyectada a 60 m (m)
6	R-1	10,83	170,264
6	R-2	10,82	170,260
5	R-1	10,92	170,211
5	R-2	10,91	170,220
4	R-1	10,93	170,207
4	R-2	10,94	170,208

"Protegemos el Azul de la Bandera"
Línea Anticorrupción Armada Nacional 01 8000 11 69 69 – 24 horas
Carrera 1 No. 1 Puerto Leguízamo - Putumayo
www.armada.mil.co – cristian.diaz.a@armada.mil.co

EMPRESA CERTIFICADA
CERTIFICATE N°
I.AT - 1035

Carrilera	Riel	Pendiente medida (%)	Cota proyectada a 60 m (m)
3	R-1	11,03	170,142
3	R-2	11,05	170,131
2	R-1	11,03	170,120
2	R-2	11,04	170,119
1	R-1	11,08	170,100
1	R-2	11,07	170,108

Bajo ese escenario sin corrección, el desnivel máximo entre carrileras pasaría de 9,4 cm (entre los 35,7 y 35,82 m) a aproximadamente 16,5 cm al llegar a los 60 m (diferencia entre 170,264 m de la Carrilera 6, R-1, y 170,100 m de la Carrilera 1, R-1), es decir, el problema se agravaría en lugar de corregirse, precisamente en el tramo final de la rampa, la zona de mayor calado y de mayor exigencia operativa durante el izado y la varada del buque.

Por el contrario, si se define una pendiente de diseño única para las seis carrileras (bien sea la pendiente de proyecto originalmente aprobada, o en su defecto la pendiente promedio medida de 10,97 %) y se construye o corrige el tramo faltante (0+35,7/35,82 a 0+60,00), recalzando en la medida de lo posible el tramo ya construido, con esa misma pendiente uniforme para todas las carrileras, el desnivel transversal entre carrileras no seguiría aumentando con la distancia, sino que se mantendría acotado al valor que se determine como admisible, en vez de crecer progresivamente hasta el extremo inferior de la rampa. Esta definición corresponde a un criterio de diseño que debe ser fijado por la interventoría, verificado contra los planos y especificaciones técnicas originales del proyecto.

6. Metodología de instalación de los calzos de madera/neopreno frente a un desnivel variable con la distancia. Dado que, como se demuestra en los numerales 4 y 5, el desnivel no es constante ni entre carrileras ni a lo largo de una misma carrilera (a los 15 m de recorrido el desnivel no es el mismo que a los 35,8 m, ni el que resultaría a los 60 m), el espesor de calce tampoco puede ser un valor único ni un bloque de espesor constante. En consecuencia, se solicita que el diseño e instalación de los calzos de madera/neopreno propuestos por la propia Interventoría en la Ref. 2 sigan, como mínimo, la siguiente metodología:

   a) Definición de un plano de diseño único de referencia (cota teórica en cada estación, resultante de aplicar la pendiente uniforme que se determine, al cual deberá nivelarse la superficie de apoyo en las seis carrilleras y en cada estación.
   b) Cálculo del espesor de calce en cada punto de apoyo (carrilera, riel, estación) como la diferencia entre la cota real medida en ese punto y la cota de diseño del plano de referencia, replicando en cada estación intermedia la metodología aplicada por esta Supervisión para los dos puntos extremos.
   c) Fabricación e instalación de los paquetes de calce en forma escalonada y laminada, por capas de madera de espesor ajustado a cada punto de apoyo (método de "picado de calzos"), y no como un bloque único de espesor constante, de manera que el espesor instalado siga de forma continua el perfil real, y no lineal, del desnivel a lo largo de cada carrilera.
   d) Anclaje lateral de cada paquete de calce a la estructura de apoyo del carro o a la vía, dada la componente de deslizamiento que genera la pendiente longitudinal (≈ 11 %), evitando su desplazamiento bajo el peso del buque.
   e) Verificación topográfica (nivel de precisión o estación total) de cada punto de apoyo una vez instalado el calce, antes de habilitar el tramo a operación, confirmando que la superficie de apoyo resultante es coplanar entre las seis carrileras dentro de la tolerancia que fije la Interventoría.

En consecuencia, se requiere a la interventoría allegar, dentro de los dos (02) días hábiles siguientes al recibo de la presente comunicación, un pronunciamiento técnico definitivo y unificado, debidamente

"Protegemos el Azul de la Bandera"
Línea Anticorrupción Armada Nacional 01 8000 11 69 69 – 24 horas
Carrera 1 No. 1 Puerto Leguízamo - Putumayo
www.armada.mil.co – cristian.diaz.a@armada.mil.co

EMPRESA CERTIFICADA
CERTIFICATE N°
LAT - 1035

soportado y suscrito por el profesional competente en la materia, que se pronuncie expresamente sobre los siguientes puntos:

a) Si el criterio normativo de peralte o crosslevel invocado por el Contratista de obra en la Ref. 3 (AREMA; Manual de Normatividad Férrea, Parte II) es aplicable o no al presente caso, indicando de manera expresa y motivada las razones técnicas por las cuales se acoge, se descarta o se complementa dicho criterio frente al análisis estructural del sistema eje-rueda-chumacera desarrollado en la Ref. 2.
b) Si la distinción planteada por el contratista entre "*desnivel entre rieles de una misma carrilera*" (15 mm, dentro de tolerancia) y "*desnivel entre carrileras distintas*" (9,4 cm) resulta técnicamente correcta a la luz del comportamiento estructural del carro de varada descrito en la propia Ref. 2 (eje macizo rígido que atraviesa todo el ancho del carro y se apoya simultáneamente sobre las seis carrileras).
c) Con base en dicho levantamiento, la memoria de cálculo y el diseño detallado (plano de despiece o ficha técnica) del espesor de madera y neopreno requerido en cada punto de apoyo (carrilera, riel, estación), indicando el tipo y densidad de la madera estructural (mangle, densidad 0,85 a 1,10 g/cm³, tratada e impermeabilizada), la dureza/durómetro del neopreno, y el sistema de anclaje lateral de los paquetes de calce frente a la componente de deslizamiento generada por la pendiente del 11%.
d) La corrección física requerida, si aplica, en el punto de cruce o empalme con la vía transversal de trasbordo, conforme a lo señalado en la Ref. 2.
e) Pronunciamiento expreso, con sustento técnico, sobre si procede o no la operación del carro de varada bajo las condiciones actuales de nivelación, y en caso negativo, el plan de acción, cronograma de ejecución y responsable de la corrección.
f) Confirmación de la pendiente de diseño originalmente aprobada para el proyecto y, con base en ella o, en su defecto, en la pendiente promedio medida (≈ 10,97 %), definición del plano de referencia único que deberán seguir las seis (6) carrileras hasta completar la longitud total de 60 m, de manera que el desnivel transversal entre carrileras no continúe incrementándose respecto del valor actualmente medido (9,4 cm).
g) La metodología detallada de diseño e instalación de los calzos de madera/neopreno en función de la variación continua del desnivel a lo largo de cada carrilera.

El presente requerimiento se sustenta, entre otras, en las siguientes disposiciones contractuales:

Contrato No. 0012-ARC-CBNL03-2025 (Interventoría, PRAN CONSTRUCCIONES SAS):

Cláusula 14, Parágrafo 1: en desarrollo del artículo 84 de la Ley 1474 de 2011: "La supervisión e interventoría contractual implica el seguimiento al ejercicio del cumplimiento obligacional... Los interventores y supervisores están facultados para solicitar informes, aclaraciones y explicaciones sobre el desarrollo de la ejecución contractual, y serán responsables por mantener informada a la entidad LA BASE NAVAL de los hechos o circunstancias que puedan... poner o pongan en riesgo el cumplimiento del contrato", fundamento legal y contractual del presente requerimiento de aclaración.

Numeral 12: "Dar solución oportuna a los diferentes problemas que se presenten en el desarrollo de la construcción".

Numeral 14: "Realizar permanentemente supervisión de las obras controlando factibilidad de los diseños, calidad de ejecución de las obras y control de la programación".

Numeral 33: obligación de verificar los planos récord entregados por el contratista de obra, los cuales "deberán estar firmado[s] por los especialistas de cada área y el VoBo de la Interventoría", pertinente al requerimiento del literal g) del numeral 6 de la presente comunicación.

Obligaciones Generales del Contratista, numeral 15: "La Armada Nacional se reserva el derecho de rechazar directamente a través del supervisor / interventor, los bienes y/o servicios objeto del contrato, si estos no cumplen con las especificaciones establecidas, evento en el cual, el contratista queda obligado a que se ajusten exactamente a lo requerido y ofrecido, dentro de los cinco (5) días hábiles, una vez efectuado el requerimiento por parte de la Entidad".

Cláusula 20, Garantía Única de Cumplimiento, amparo de Calidad del Servicio: equivalente al treinta por ciento (30 %) del valor del contrato, vigente por el plazo de ejecución y un (1) año más.

"Protegemos el Azul de la Bandera"
Línea Anticorrupción Armada Nacional 01 8000 11 69 69 – 24 horas
Carrera 1 No. 1 Puerto Leguízamo - Putumayo
www.armada.mil.co – cristian.diaz.a@armada.mil.co

EMPRESA CERTIFICADA
CERTIFICATE N°
LAT - 1035

Contrato No. 0004-ARC-CBNL03-2025 (Obra, UT VARADERO FNS 2025), sobre cuya ejecución PRAN CONSTRUCCIONES SAS ejerce la interventoría objeto del Contrato No. 0012-ARC-CBNL03-2025:

Cláusula 20.2, amparo de Estabilidad y Calidad de la Obra: equivalente al treinta y cinco por ciento (35 %) del valor del contrato, vigente por cinco (5) años contados a partir de la fecha del acta de recepción final de la obra a satisfacción. Este amparo cubre precisamente el tipo de no conformidad estructural advertida en la Ref. 2, lo que refuerza la necesidad de resolver la contradicción técnica señalada en la presente comunicación antes de proceder al recibo de la obra.

Amparo de Calidad y Correcto Funcionamiento de los Bienes: equivalente al quince por ciento (15 %) del valor del contrato, vigente por el plazo de ejecución y un (1) año más.

En caso de no allegarse el pronunciamiento técnico requerido dentro del término señalado, esta Supervisión procederá de conformidad con las facultades contractuales y legales antes citadas y las demás a que haya lugar.

Respetuosamente,

Teniente de Fragata CRISTIAN CAMILO DÍAZ ÁLVAREZ
Supervisor del contrato No. 0012-ARC-CBNL03-2025

Copia: CF Adrián Dacosta Gaitán, Comandante Base Naval ARC "Leguízamo"
CC Samuel Sadid González Assias, Gerente del proyecto

No. 20260022122928503 / MDN-COGFM-COARC-SECAR-JEMAF-JOLAN-COLNA-CBNL03-JOIARQBNL03-15.2

Puerto Leguízamo, 17 de septiembre de 2026

Señor Capitán de Fragata
ADRIÁN DACOSTA GAITÁN
Comandante Base Naval No. 3 ARC "Leguizamo"
Calle 1 No. 1
Puerto Leguízamo, Putumayo

Asunto: Informe de presunto incumplimiento por parte del contratista del contrato No. 0012-ARC-CBNL03-2025.

Ref. 1: Oficio No. 20260022122824363 / MDN-COGFM-COARC-SECAR-JEMAF-JOLAN-COLNA-CBNL03-JOIARQBNL03-15.2 de fecha 8 de septiembre de 2026, mediante el cual esta Supervisión solicitó a la interventoría concepto técnico sobre la nivelación de las carrileras del sistema de varada.
Ref. 2: Oficio No. CGPR-ARC3-INT-156-2026 del 3 de septiembre de 2026, mediante el cual la interventoría remitió el plano de desniveles de los rieles de las carrileras 1 a 6 y la cartera topográfica de cota, desnivel y diferencia.
Ref. 3: Oficio No. CGPR-ARC3-INT-159-2026 del 11 de septiembre de 2026, contentivo del concepto técnico de la interventoría sobre el desnivel de las carrileras.
Ref. 4: Oficio No. UT_FNS2025_004_CBN4_077 del 11 de septiembre de 2026, contentivo del concepto técnico del contratista de obra UT VARADERO FNS 2025 sobre el mismo desnivel.
Ref. 5: Oficio No. 20260022120340351 / MDN-COGFM-COARC-SECAR-JEMAF-JOLAN-COLNA-CBNL03-JOIARQBNL03-15.2 de fecha 14 de septiembre de 2026, mediante el cual esta Supervisión requirió a la interventoría un pronunciamiento técnico definitivo y unificado sobre el desnivel de las carrileras.

En ejercicio de la supervisión del contrato de interventoría No. 0012-ARC-CBNL03-2025, y en relación con los antecedentes de la Ref. 1 a la Ref. 5, me permito informar el presunto incumplimiento que a continuación se detalla, relacionado con la nivelación de las carrileras del sistema de varada de la Base Naval No. 3 ARC "Leguizamo", con corte de información al 17 de septiembre de 2026.

1. Antecedentes

Mediante la Ref. 2, la interventoría remitió el plano de desniveles de los rieles de las carrileras 1 a 6 y la cartera topográfica de cota, desnivel y diferencia (parte alta y parte baja), de los cuales se establece que la diferencia de nivel entre la carrilera más alta (Carrilera 6) y la más baja (Carrilera 1) alcanza 9,4 cm en la estación 0+35,7/0+35,82, frente a apenas 3,0 cm en la estación 0+000, lo que evidencia que el desnivel se incrementa con la distancia recorrida.

Mediante la Ref. 3, la interventoría, a través de su Representante Legal y su Director de Interventoría, calificó dicho desnivel como una "no conformidad crítica de seguridad estructural" que impide operar el carro de varada bajo carga en el carril afectado hasta corregir la nivelación, por superar entre 10 y 25 veces la tolerancia típica de referencia invocada (Norma CMAA para vías de grúas viajeras), y condicionó la viabilidad de la solución de nivelación mediante calce de madera/neopreno a que su espesor se calcule

con base en un levantamiento topográfico real punto por punto, y no en un valor único aplicado de forma genérica.

No obstante, mediante la Ref. 4 el contratista de la obra (UT VARADERO FNS 2025) presentó un concepto técnico de sentido contrario, según el cual la tolerancia normativa de peralte o crosslevel (AREMA Manual for Railway Engineering; Manual de Normatividad Férrea del Ministerio de Transporte, Parte II, Tabla 19.2) se aplica únicamente a la diferencia de cota entre los dos rieles de una misma carrilera, la cual no supera 15 mm, dentro del límite admisible de 20 mm y no entre carrileras distintas, por lo que el desnivel de 9,4 cm sería normal e indica que se subsanaría mediante calzos de quilla o de madera durante la maniobra de subida del buque, sin que se requiera intervención sobre la vía.

Con independencia de cuál de los dos criterios normativos resulte aplicable, se solicitó a la interventoría aclaración técnica de la misma cartera topográfica remitida mediante la Ref. 2, los siguientes hechos técnicos objetivos: el espesor de calce requerido para nivelar la superficie de apoyo no es constante, pues en el extremo de parte alta (estación 0+000) varía entre 0 y 30 mm entre carrileras, mientras que en el extremo de parte baja (estación 0+35,7/0+35,82) varía entre 0 y 94 mm, alcanzando en la Carrilera 1, Riel R-1, una variación de 72 mm en un mismo riel a lo largo de apenas 35,7 metros; la pendiente longitudinal medida en las seis carrileras oscila entre 10,82 % y 11,08 % (promedio 10,97 %), es decir, cada carrilera fue ejecutada con una pendiente ligeramente distinta de las demás, en lugar de la pendiente de diseño única que exige un sistema de ejes rígidos coplanares como el descrito en la Ref. 3; y esa dispersión de pendientes explica que el desnivel entre carrileras no sea constante, sino creciente con la distancia recorrida: de 3,0 cm en la estación 0+000 a 9,4 cm en la estación 0+35,7/0+35,82.

De proyectarse linealmente, sin corrección, la pendiente actualmente medida en cada riel hasta completar los 60 metros de longitud total de la rampa, el desnivel entre la Carrilera 6 (la más alta, con cota proyectada de 170,264 m) y la Carrilera 1 (la más baja, con cota proyectada de 170,100 m) pasaría de 9,4 cm a aproximadamente 16,5 cm, esto es, el defecto se agravaría precisamente en el tramo final de la rampa, la zona de mayor calado y de mayor exigencia operativa durante el izado y la varada del buque. Lo anterior evidencia que el desnivel detectado no corresponde a una controversia meramente interpretativa sobre la norma técnica de tolerancia aplicable, sino a un defecto de ejecución de la obra la ausencia de una pendiente de diseño única y uniforme, verificable y coplanar, en las seis carrileras del sistema de varada, cuya identificación, seguimiento y corrección oportuna correspondía a la interventoría en ejercicio de su obligación contractual de controlar la factibilidad de los diseños y la calidad de ejecución de las obras.

Ante la contradicción evidenciada entre los dos conceptos técnicos rendidos frente a un mismo levantamiento topográfico, mediante la Ref. 5 esta supervisión requirió a la interventoría allegar, dentro de los dos (2) días hábiles siguientes al recibo de dicha comunicación, un pronunciamiento técnico definitivo y unificado, debidamente soportado y suscrito por el profesional competente, que se pronunciara expresamente, entre otros puntos, sobre la aplicabilidad del criterio normativo invocado por el contratista de obra, la validez de la distinción entre desnivel de rieles de una misma carrilera y desnivel entre carrileras distintas, la memoria de cálculo y el diseño detallado del sistema de calce propuesto, la corrección física requerida en el punto de empalme con la vía transversal de trasbordo, y si procede o no la operación del carro de varada bajo las condiciones actuales de nivelación, así mismo, la evaluación de continuidad de los 24 metros de riel que hacen falta por ejecutar bajo los niveles presentados.

El término de dos (2) días hábiles otorgado mediante la Ref. 5, notificada el 14 de septiembre de 2026 (lunes), venció el 16 de septiembre de 2026 (miércoles), sin que a la fecha de corte del presente informe (17 de septiembre de 2026) conste en el expediente contractual el pronunciamiento técnico definitivo y unificado requerido, lo que configura el presunto incumplimiento que motiva este informe, consistente en la falta de atención oportuna a un requerimiento expreso de esta Supervisión directamente relacionado con la seguridad estructural del sistema de varada, objeto central del contrato de interventoría.

2. Fundamento contractual

(i) Sobre el defecto técnico de ejecución (pendiente no uniforme y desnivel creciente entre carrileras): Contrato 0012-ARC-CBNL03-2025, Cláusula 11 (Obligaciones Específicas del Interventor), Num. 14 – realizar permanentemente supervisión de las obras controlando la factibilidad de los diseños y la calidad de ejecución, obligación que exigía verificar que las seis carrileras se ejecutaran con una única pendiente de diseño y detectar oportunamente la dispersión de pendientes (10,82 % a 11,08 %) hoy evidenciada; Num. 33 – verificar los planos récord entregados por el contratista de obra, pertinente en tanto el desnivel medido no corresponde a lo que debía reflejar el plano récord de las carrileras; Anexo Económico, Personal Técnico – Cuadrilla de Topografía, y Anexo "A", Num. 5, literales 6 y 7; Cláusula 20, Garantía Única de Cumplimiento, amparo de Calidad del Servicio (30 % del valor del contrato). (ii) Sobre la falta de atención oportuna al requerimiento de la Ref. 5: Cláusula 14, Parágrafo 1 (en desarrollo del artículo 84 de la Ley 1474 de 2011: deber de la interventoría de atender los requerimientos de informes, aclaraciones y explicaciones formulados por la supervisión, y de mantener informada a la entidad de los hechos o circunstancias que puedan poner en riesgo el cumplimiento del contrato); Cláusula 11, Num. 12 – dar solución oportuna a los diferentes problemas que se presenten en el desarrollo de la construcción; Obligaciones Generales del Contratista, Num. 15 – ajustar los bienes y/o servicios rechazados por la Entidad dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes al requerimiento. (iii) En relación con el Contrato de obra No. 0004-ARC-CBNL03-2025, sobre cuya ejecución PRAN CONSTRUCCIONES SAS ejerce la interventoría objeto del Contrato No. 0012: Cláusula 20.2, amparo de Estabilidad y Calidad de la Obra (35 % del valor del contrato, vigente por cinco (5) años desde el acta de recibo final) y amparo de Calidad y Correcto Funcionamiento de los Bienes (15 % del valor del contrato), ambos directamente relacionados con la eventual no conformidad estructural advertida en la Ref. 3, sin perjuicio de que su afectación corresponde al contrato de obra y no al de interventoría aquí evaluado.

Nota: Pendiente el pronunciamiento técnico definitivo y unificado requerido mediante la Ref. 5; término vencido el 16 de septiembre de 2026 sin respuesta a la fecha de corte del presente informe.

Posible imposición de multas:

Teniendo en cuenta lo descrito en el contrato, me permito exponer la posible multa afectada o imputable:

1. "Si el Contratista no entrega la información completa que le solicite el supervisor o el interventor, que se relacione con el objeto del contrato, dentro de los plazos y en los términos de cada requerimiento, se causará una multa equivalente al 1 % del valor del contrato. Estas multas se causarán sucesivamente por cada día de atraso, hasta cuando el contratista demuestre que corrigió el incumplimiento respectivo a satisfacción del supervisor o del interventor."

Evaluación de la multa:

Días de atraso: 01 día, contado a partir del vencimiento del término de dos (2) días hábiles conferido mediante el oficio No. 20260022120340351 (Ref. 5) del 14 de septiembre de 2026, vencido el 16 de septiembre de 2026, sin perjuicio de que dicho conteo deberá actualizarse día a día hasta la fecha en que la interventoría allegue el pronunciamiento técnico definitivo y unificado requerido.

Valor del contrato: $ 277.125.746,00

Valor multa = 1 % * $ 277.125.746,00 * 01 día = $ 2.771.257,46

En virtud de lo anterior, y considerando lo estipulado en la Cláusula 12 – Derechos y deberes del contratista y las disposiciones de la Ley 80 de 1993, y lo dictado en el contrato solicito se adelanten las acciones correspondientes para el restablecimiento de las obligaciones contractuales y la aplicación de las medidas sancionatorias a que haya lugar como se establece en su cláusula 17 – multas:

"El Funcionario competente del contrato elaborará el documento en el que consignará los antecedentes del contrato, los fundamentos del hecho y de derecho del presunto incumplimiento y sus análisis frente a los mismos.

De éste se dará traslado al contratista para que en un plazo máximo de tres (03) días hábiles en audiencia o por escrito controvierta los fundamentos de hecho o de derecho invocadas por la Entidad y exponga los argumentos que considere pertinentes para el adecuado ejercicio de su derecho de defensa.

Examinados los argumentos y el presunto incumplimiento se decidirá mediante acto motivado de conformidad con el porcentaje previsto para tal efecto."

Por lo anterior, me permito solicitar sea incluido en la citación del posible debido proceso el requerimiento expuesto, de tal manera que sea verificado y el descargo correspondiente sea aclarado durante dicho trámite administrativo.

Respetuosamente,

Teniente de Fragata CRISTIAN CAMILO DÍAZ ÁLVAREZ
Supervisor del contrato No. 0012-ARC-CBNL03-2025

Copia: CC Diego Alberto Alvarez Fuentes, Jefe del Departamento de Administración BNL03
CC Samuel Sadid González Assias, Gerente del Proyecto.

"Protegemos el Azul de la Bandera"
Línea Anticorrupción Armada Nacional 01 8000 11 69 69 – 24 horas
Carrera 1 No. 1 Puerto Leguízamo - Putumayo
www.armada.mil.co – cristian.diaz.a@armada.mil.co

EMPRESA CERTIFICADA
CERTIFICATE N°
LAT - 1035