



El futuro
es de todos

Gobierno
de Colombia

FORMATO MEMORIA JUSTIFICATIVA

Entidad originadora:	MINISTERIO DE MINAS Y ENERGÍA
Fecha (dd/mm/aa):	18/07/2022
Proyecto de Decreto/Resolución:	"Por la cual se expide el Reglamento Técnico de Emergencia sobre los requisitos de calidad de los combustibles de aviación para motores tipo turbina y se dictan otras disposiciones"

1. ANTECEDENTES Y RAZONES DE OPORTUNIDAD Y CONVENIENCIA QUE JUSTIFICAN SU EXPEDICIÓN.

El artículo 212 del Código de Petróleos dispone que el transporte y distribución de petróleo y sus derivados constituye un servicio público, y por consiguiente las personas o entidades dedicadas a esta actividad deberán ejercerla de conformidad con los reglamentos que dice el Gobierno en guarda de los intereses generales.

El artículo 1 de la Ley 26 de 1989 dispone que el Gobierno podrá determinar horarios, precios, márgenes de comercialización, calidad y otros aspectos que influyen en la mejor prestación del servicio público de distribución de combustibles líquidos derivados del petróleo.

La Corte Constitucional en Sentencia C-796 de 2014 explicó que "el abastecimiento normal de combustibles derivados del petróleo es esencial para la prestación de servicios básicos tales como la salud y el transporte de pasajeros y, por tanto, su suspensión podría poner en riesgo derechos fundamentales como la vida y la salud".

Mediante la Resolución 180790 de 2002 "por la cual se establecen los requisitos de calidad, de almacenamiento, transporte y suministro de los combustibles de aviación para motores tipo turbina y se dictan otras disposiciones", los Ministerios de Minas y Energía y de Transporte establecieron las condiciones que deben cumplir los combustibles de aviación, de acuerdo con lo dispuesto en las Normas Técnicas Colombianas correspondientes.

Así mismo, de conformidad con lo previsto en el Artículo 2.2.5.1.4.5 del Decreto Único Reglamentario 1076 de 2015, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y el Ministerio de Minas y Energía establecerán las especificaciones de calidad, en materia ambiental y técnica respectivamente, de los combustibles que se han de importar, producir, distribuir y consumir en todo el territorio nacional.

En este sentido, actualmente, el combustible de aviación producido y comercializado en el territorio colombiano es el tipo Jet A-1. Sin embargo, existen fuertes razones manifestadas por el sector de aviación y las autoridades competentes para que se propicien las condiciones necesarias que permitan que en Colombia también se comercialice el combustible tipo Jet A y que tal comercialización se efectúe en condiciones de seguridad y calidad.

Además, pese a que los agentes de la cadena al comercializar el Jet A-1 han venido implementando las buenas prácticas internacionales, la regulación en materia de calidad de los combustibles Jet A y Jet A-1 no se encuentra actualizada. Teniendo en cuenta que el combustible Jet A hasta ahora no se ha comercializado, resulta necesario señalar las condiciones de calidad que este debe tener para que tal comercialización se inicie en observancia de las normas nacionales que propendan por la seguridad de la actividad de aviación, las personas y los bienes.

Adicionalmente, la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, por sus siglas en inglés) y la Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo (reconocida como ALTA) mediante



comunicación allegada al MME con radicado 1-2022-019483 del 24 de marzo de 2022, manifestaron“(…) preocupación por el impacto que tendrán los elevados precios del combustible de aviación importado recientemente por Ecopetrol, afectando gravemente el proceso de reactivación del sector, el turismo, la inversión, entre otros que a su vez se traduce en pérdidas de dinamismo de la económica (sic) nacional (…))”. Adicionalmente, enfatizaron la necesidad de la “(…) celeridad en la expedición de la norma que se permita la importación, comercialización y distribución de Jet A, de tal manera que podamos enfrentar el incremento súbito de precios debido (sic) la coyuntura actual (…))”.

Por su parte, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo mediante comunicación con radicado MME 1-2021-051455 del 29 de diciembre de 2021, manifestó que la reactivación de la conectividad aérea es “(…) necesaria para continuar con la dinamización del turismo en Colombia. Por tal razón, de manera atenta solicitamos a ese Ministerio agilizar, en lo posible, las acciones tendientes a expedir la reglamentación, tanto de la normativa técnica como de la utilización, del combustible de aeronaves Jet A en la aviación comercial en Colombia (…))”.

Así mismo, se desarrollaron mesas de trabajo en las que participaron la Asociación Internacional de Transporte Aéreo, IATA, la Aeronáutica Civil de Colombia, Ecopetrol S.A., la Asociación Colombiana de Petróleo, Organización Terpel S.A., el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, el Ministerio de Minas y Energía, el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, entre otros. En estos espacios se deliberó sobre la necesidad de incluir el combustible de aviación tipo Jet A dentro de la oferta de distribución de combustible en el país, además de determinar la estrategia para la actualización de la Resolución 180790 de 2002.

En el contexto global, la ralentización de la economía a nivel mundial propiciada por la pandemia del Covid-19 afectó gravemente la economía colombiana, especialmente el sector del turismo y específicamente el de transporte aéreo debido al cierre de fronteras aéreas y cancelaciones de vuelos comerciales y de carga. Las mencionadas afectaciones se evidencian en las fluctuaciones de la demanda del combustible Jet A-1. Así, de acuerdo con los reportes del Sistema de Información de Combustibles - SICOM, para 2019 la demanda alcanzó un promedio de 475 millones de galones anuales. Sin embargo, para el 2020 se evidenció una significativa disminución del 55%, alcanzándose aproximadamente un consumo anual de 215 millones de galones.

A raíz de esta problemática, el gobierno nacional puso en marcha varias medidas para la reactivación económica, incluidas la reducción del IVA en el combustible de aviación y los tiquetes aéreos. Los resultados de la implementación de estas medidas tienen efectos positivos en la reactivación económica, especialmente en el aumento de la demanda de pasajeros y la reactivación de la conectividad aérea. Lo anterior, de conformidad con el concepto remitido al Ministro de Minas y Energía por parte del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo el 29 de diciembre de 2021. Sin embargo, la medida para la reducción del IVA en el combustible de aviación solo estuvo vigente hasta el 31 de diciembre de 2021¹.

Ahora, si bien existió una recuperación en el año 2021, es necesario continuar los esfuerzos para la reactivación económica. En efecto, de acuerdo con las cifras obtenidas del SICOM, en el 2021 la demanda de Jet A-1 alcanzó los 437 millones de galones anuales. Si bien esto se traduce en una

¹ Artículo 12 del Decreto 575 de 2020.



mejoría en comparación con las cifras de 2020, la demanda aún se encuentra 10% por debajo del promedio del año 2019.

Por otra parte, el transporte aéreo se destaca como un gran contribuyente al crecimiento económico del país, en términos de facilitar el comercio internacional y el sector del turismo. Adicionalmente, el mercado de la aviación en Colombia tiene un gran potencial² de crecimiento en las estrategias de conectividad interregional y mundial, evidenciando la importancia del transporte de aviación para la competitividad económica del país. De acuerdo con las estimaciones de la Aeronáutica Civil en materia de conectividad aérea en Colombia para 2021:

La Aeronáutica Civil aprobó 97 nuevas rutas para conectar diferentes puntos del territorio nacional, entre los que se encuentran San Andrés, Barranquilla, Armenia, Pasto, Apartadó, Arauca, Bucaramanga, Medellín, Puerto Inírida, Riohacha, San José del Guaviare, Tumaco, Santa Marta, Villavicencio, Yopal, Cartagena, Cúcuta, Guapi, Montería, Cartagena, Cali, Pereira, Leticia, Quibdó, Manizales, Neiva y Bogotá.

En las rutas internacionales, se aprobó la conexión de nuestro territorio desde diferentes aeropuertos con 90 destinos en diferentes puntos de Estados Unidos, Curazao, Chile, Brasil, Aruba, México, Guatemala, Perú, Panamá, Ecuador, Puerto Rico y Santo Domingo.

De igual forma, Colombia, como sede de la Conferencia Internacional de Negociación de Acuerdos Aéreos de la Organización de Aviación Civil Internacional, logró la firma de tres acuerdos de servicios aéreos con: Ruanda, Kuwait y Guyana, que fortalecen la conectividad del país con África, Oriente Medio y el norte de Suramérica.

En el mismo sentido, fueron suscritos acuerdos con la República Democrática del Congo, Benín, Bahréin, Belice y Omán. Estas firmas abren la posibilidad de llegada de más operadores de África, América Central y Oriente Medio a territorio nacional y viceversa.

El trabajo de la delegación colombiana (...) permitió la modernización de instrumentos bilaterales con Emiratos Árabes Unidos, Reino Unido, Chile, Curazao, España y Nigeria. Lo que permite ampliar la oferta desde y hacia Europa, América del Sur, el Caribe y África³.

Además, la situación actual de emergencia energética internacional generada por la guerra entre Rusia y Ucrania ha resultado en un escenario de mayor volatilidad de los precios en el mercado petrolero, los cuales también afectan al mercado colombiano, debido a que Rusia juega un papel importante en los mercados energéticos mundiales, siendo el tercer mayor productor de petróleo del mundo y el mayor exportador. Así, los precios del combustible de aviación tipo Jet se han incrementado sustancialmente entre junio de 2021 y junio de 2022.

² International Air Transport Association, IATA. Comunicación remitida al Ministerio de Minas y Energía, con radicado No. 1-2022-020808. Junio 1, 2022.

³ Aeronáutica Civil. Unidad Administrativa Especial. Artículo "Colombia superó la meta de 30 millones de pasajeros movilizados y 835 mil toneladas de carga transportada en 2021". Febrero 2, 2022. Recuperado: <https://www.aerocivil.gov.co/prensa/noticias/Pages/Colombia-supero-la-meta-de-30-millones-de-pasajeros-movilizados-y-835-mil-toneladas-de-carga-transportada-en-2021.aspx>



Aunado a lo anterior, las importantes alzas en el precio del Jet A-1 tienen consecuencias que se relacionan directamente con la prestación de otros servicios y la provisión de bienes. En efecto, el combustible de aviación es insumo necesario para el desarrollo de diferentes actividades como el transporte de pasajeros y de carga, no solo con propósitos comerciales, sino también, dirigidos a la satisfacción de necesidades esenciales como alimentación, salud y seguridad nacional. En este sentido, un eventual desabastecimiento o la imposibilidad económica de acceder al combustible de aviación representaría un riesgo energético que amenazaría directamente la seguridad nacional, en cuanto al uso de aeronaves por parte de la fuerza pública colombiana resulta elemental para mantener el orden y la seguridad en diferentes zonas del país, además de asegurar el transporte de bienes esenciales como alimentos y medicamentos a zonas remotas.

En esta línea, el Ministerio de Defensa se refirió a la importancia de la cadena de suministro de energéticos:

La garantía del suministro es esencial, pues la falta de continuidad de suministro en cualquier punto de la cadena global afecta a funciones tan básicas de la sociedad como el transporte, la actividad comercial e industrial, la seguridad, la defensa e, incluso, pone en riesgo funciones vitales como la alimentación y los servicios de salud⁴.

El uso de los combustibles tipo Jet A para motores tipo turbina permitiría ampliar la canasta de productos necesarios para garantizar la satisfacción de necesidades esenciales como las planteadas anteriormente, así como la seguridad energética en el país, pues la industria de aviación tendría al menos un sustituto del JET A-1 cuyo acceso hoy se encuentra sustancialmente limitado por virtud de su precio.

Por su parte, el Instituto Colombiano de Normas Técnicas y Certificación - ICONTEC en cumplimiento de su misión de promover, desarrollar y guiar la aplicación de Normas Técnicas Colombianas (NTC), normalizó los estándares internacionales relacionados con la calidad de combustibles de aviación, actualizando en marzo de 2022 la NTC 1899: "Petróleo y sus derivados: Turbocombustible para aviación".

Adicionalmente, la Dirección de Hidrocarburos informó, mediante concepto técnico, entre otros aspectos, que el sector de aviación se destaca como un gran contribuyente al crecimiento económico del país, en términos de facilitar el comercio internacional e impulsar el sector del turismo. Sin embargo, este sector ha enfatizado la necesidad de ampliar la oferta de combustibles de aviación para motores tipo turbina, debido, principalmente, a los altos costos logísticos y operativos en la importación del combustible tipo Jet A-1. Actualmente en Colombia, se están asumiendo esos elevados costos de importación cuando la demanda de este combustible supera la oferta nacional. Por lo que esta Dirección ve necesaria la implementación de la alternativa del uso del combustible de aviación denominado Jet A. Lo anterior, teniendo en cuenta que sus características fisicoquímicas son similares a las del combustible Jet A-1 actualmente utilizado en Colombia, y que, adicionalmente, el combustible Jet A se asocia a un menor costo de producción.

⁴ Ministerio de Defensa. "Estrategia de Seguridad Energética Nacional". Publicado en noviembre de 2021. Recuperado: <https://esdeguelibros.edu.co/index.php/editorial/catalog/download/99/121/1355?inline=1>



Considerando lo anterior, se resaltan los apartados más relevantes del concepto:

(...) Actualmente, en Colombia, la demanda de combustible para aviones tipo turbina se abastece del combustible de aviación denominado Jet A-1. Este combustible es producido, y distribuido en la cadena hacia las estaciones de servicio aéreas, las cuales cubren la oferta del mercado de vuelos a nivel nacional e internacional. La tendencia de esta demanda ha sufrido diversas fluctuaciones, debido a situaciones adversas y la misma inestabilidad del mercado.

(...) Por lo cual, históricamente se ha reportado que la producción nacional de Jet A-1 consigue abastecer aproximadamente el 90% de la demanda actual, por lo cual, es necesario buscar alternativas para cubrir el porcentaje restante: 10% de la demanda.

(...) con el fin de potenciar el crecimiento del sector aéreo, se reconocen dos puntos principales: (i) la demanda de combustible de aviación tipo Jet es mayor a la oferta nacional, por lo cual es innegable la necesidad de importación; (ii) los altos costos asociados a la importación del combustible de aviación Jet A-1 debido a factores externos del mercado internacional.

*En este sentido, se ha identificado la necesidad de implementar un plan de acción que permita dar solución a los puntos anteriores. Para lo cual, se plantea la alternativa de ampliar la canasta de combustibles de aviación incluyendo el uso del combustible tipo **Jet A**. Por tanto, los agentes de la cadena de combustibles relacionados con combustibles de aviación tendrían la posibilidad de utilizar tanto Jet A-1 como Jet A, dependiendo de las circunstancias y operación del sector.*

(...) Adicionalmente, otra ventaja de considerar la implementación de combustible tipo Jet A en la cadena de distribución nacional, es que este combustible es utilizado alrededor del mundo en países como Estados Unidos, Brasil, México y Panamá, entre otros, lo cual significa una mayor abundancia en las rutas de importación, adicionalmente, el Jet A es reconocido por ser un combustible de menor costo y más competitivo que el Jet A-1 (...)

Ahora, de acuerdo con el artículo 2.2.1.7.5.12 del Decreto 1074 del 2015 y el artículo 17 de la Decisión 827 de 2018 de la Comunidad Andina de Naciones, los países miembros podrán adoptar reglamentos técnicos de emergencia cuando se presentan situaciones urgentes que puedan afectar la seguridad, sanidad, protección del medio ambiente y seguridad nacional. Además, el artículo 19 de la Decisión 827 de 2018 establece que, antes de finalizada la emergencia, “y si es de interés del País Miembro, y la medida está justificada, deberá seguir los lineamientos para la adopción de un reglamento técnico o procedimiento de evaluación de conformidad según corresponda, siguiendo lo establecido en el Capítulo VII de esta Decisión”.

En el presente caso, como se ha considerado, de no adoptarse las reglas de calidad para la comercialización y distribución de Jet A, su comercialización podría efectuarse sin reconocer los estándares necesarios para garantizar la seguridad de las personas, los bienes y la actividad de aviación en sí misma; o podría generarse desabastecimiento de combustibles de aviación, lo que pondría en inminente riesgo la seguridad energética, la seguridad nacional e incluso en algunas regiones del país la seguridad alimenticia y la salud.

2. AMBITO DE APLICACIÓN Y SUJETOS A QUIENES VA DIRIGIDO

Las disposiciones de esta modificación son aplicables a los productores nacionales, importadores, refinadores, distribuidores mayoristas, distribuidores minoristas, transportadores, almacenadores y grandes consumidores que produzcan, importen, transporten, almacenen, distribuyan o



consuman combustibles de aviación para motores tipo turbina. Igualmente aplica a todas las personas y entidades que tengan interés en el tema que se pretende regular.

3. VIABILIDAD JURÍDICA

3.1 Vigencia de las normas que otorgan la competencia para la expedición del proyecto normativo

El Código de Petróleos o Decreto Ley 1056 de 1953 fue publicado en el Diario Oficial 28.199 del 16 de mayo de 1953 y el artículo 212 se encuentra vigente.

La Ley 26 de 1989 fue publicada en el Diario Oficial 38.695 del 10 de febrero de 1989 y el artículo 1 se encuentra vigente.

El Decreto Único Reglamentario 1076 de 2015 fue publicado en el Diario Oficial 49.523 del 26 de mayo de 2015 y el artículo 2.2.5.1.4.5 se encuentra vigente.

3.2 Análisis de las normas que otorgan la competencia para la expedición del proyecto normativo

El artículo 212 del Código de Petróleos dispone que el transporte y distribución de petróleo y sus derivados constituye un servicio público, y por consiguiente las personas o entidades dedicadas a esta actividad deberán ejercerla de conformidad con los reglamentos que dice el Gobierno en guarda de los intereses generales.

El artículo 1 de la Ley 26 de 1989 dispone que el Gobierno podrá determinar horarios, precios, márgenes de comercialización, calidad y otros aspectos que influyen en la mejor prestación del servicio público de distribución de combustibles líquidos derivados del petróleo.

En el artículo 2.2.5.1.4.5 del Decreto Único Reglamentario 1076 de 2015, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y el Ministerio de Minas y Energía establecerán las especificaciones de calidad, en materia ambiental y técnica respectivamente, de los combustibles que se han de importar, producir, distribuir y consumir en todo el territorio nacional.

De conformidad con las citadas normas y con las demás disposiciones mencionadas en la parte considerativa del proyecto normativo y de la presente memoria justificativa, se concluye que los Ministerios de Minas y Energía y de Ambiente y Desarrollo Sostenible son los competentes para expedir el reglamento técnico de emergencia objeto de análisis.

3.3. Disposiciones derogadas, subrogadas, modificadas, adicionadas o sustituidas por el proyecto normativo.

No aplica en tanto que el presente acto administrativo no deroga, subroga, modifica, adiciona o sustituye ninguna norma.



3.4 Revisión y análisis de la jurisprudencia que tenga impacto o sea relevante para la expedición del proyecto normativo (órganos de cierre de cada jurisdicción)

De conformidad con la revisión llevada a cabo por el Grupo de Defensa Judicial y Extra Judicial de la Oficina Asesora Jurídica, comunicada mediante correo electrónico del 23 de mayo de 2022, se verificó la base de datos de los procesos judiciales que manejamos de la OAJ, así como la página SUIN-JURISCOL administrada por el Ministerio de Justicia encontrando lo siguiente:

- **Artículo 1 de la Ley 26 de 1989**

Una vez revisada la base de datos, se tiene que, contra ese artículo, no aparecen a la fecha demandas y/o notificaciones efectuadas según información que reposa en los archivos de la OAJ, y la información del buscador de la Corte Constitucional.

Así mismo se consultó la página de la SUIN-JURISCOL y no se encontró anotaciones sobre la vigencia del artículo, por lo que se encuentra aparentemente “vigente”.

- **Artículo 212 del Decreto 1056 de 1953**

Una vez revisada la base de datos, se tiene que, contra ese artículo, no aparecen a la fecha demandas y/o notificaciones efectuadas según información que reposa en los archivos de la OAJ, y la información del buscador de la Corte Constitucional.

Así mismo se consultó la página de la SUIN-JURISCOL y no se encontró anotaciones sobre la vigencia del artículo, por lo que se encuentra aparentemente “vigente”.

- **Artículo 2.2.5.1.4.5 del Decreto Único Reglamentario 1076 de 2015**

Una vez revisada la base de datos, se tiene que, contra ese artículo, no aparecen a la fecha demandas y/o notificaciones efectuadas según información que reposa en los archivos de la OAJ.

Así mismo se consultó la página de la SUIN-JURISCOL y no se encontró anotaciones sobre la vigencia del artículo, por lo que se encuentra aparentemente “vigente”.

3.5 Circunstancias jurídicas adicionales

3.5.1. En cumplimiento a lo dispuesto en el numeral 8 del artículo 8 de la Ley 1437 de 2011, en concordancia con lo señalado en las resoluciones 40310 y 41304 de 2017, el proyecto normativo fue publicado en la página web del Ministerio de Minas y Energía para comentarios de la ciudadanía, del 24 de junio al 9 de julio de 2022 y los comentarios allegados fueron debidamente analizados y contestados.

3.5.2. El artículo 2.2.1.7.5.12 del Decreto 1074 de 2015 y el artículo 17 de la Decisión 827 de 2018 de la Comunidad Andina de Naciones, señalan que los estados miembros podrán adoptar reglamentos técnicos de emergencia cuando se presentan situaciones urgentes que puedan afectar la seguridad, sanidad, protección del medio ambiente y seguridad nacional. En este contexto, no fue necesario solicitar concepto previo del Ministerio de Comercio con el fin de agotar el trámite de



notificación internacional. En todo caso, sí se realizó una consulta mediante correo electrónico del 30 de marzo de 2022 para ponerle de presente al citado Ministerio cuál sería la estrategia del Ministerio de Minas y Energía para expedir regulación actualizada sobre Jet A en Colombia. A dicha consulta, el 1 de abril de 2022, el doctor Hernán Zúñiga, Coordinador del Grupo de Reglamentos Técnicos y SICAL de la Dirección de Regulación sugirió la alternativa de expedir un reglamento técnico de emergencia.

3.5.3. Realizado el análisis correspondiente conforme lo dispone la Superintendencia de Industria y Comercio, a que hace referencia el Capítulo 30, Abogacía de la Competencia, del Decreto 1074 de 2015, reglamentario del artículo 7 de la Ley 1430 de 2009, se estableció que el presente acto administrativo no tiene incidencia en la libre competencia económica.

4. IMPACTO ECONÓMICO (Si se requiere)

Existe un impacto económico positivo, ya que el objeto del presente acto administrativo es incluir las disposiciones en materia de calidad de los combustibles de aviación para motores tipo turbina, con el fin de ampliar la oferta de combustibles en el sector de aviación. En este sentido, al incluir el Jet A en la canasta de combustibles para la industria de aviación en Colombia se busca dinamizar la economía de este sector.

5. VIABILIDAD O DISPONIBILIDAD PRESUPUESTAL (Si se requiere)

No aplica. No genera ningún costo para la Entidad.

6. IMPACTO MEDIOAMBIENTAL O SOBRE EL PATRIMONIO CULTURAL DE LA NACIÓN (Si se requiere)

Existe impacto medioambiental positivo y no existe impacto sobre el patrimonio cultural, toda vez que la finalidad del acto administrativo es dinamizar la oferta de combustibles en el sector de aviación y para ello, precisamente, se establece un reglamento técnico. Este definirá, entre otras, las reglas en materia de calidad que debe cumplir el mencionado producto, buscando cumplir con la normatividad ambiental vigente en combustibles líquidos tipo Jet.

7. ESTUDIOS TÉCNICOS QUE SUSTENTEN EL PROYECTO NORMATIVO (Si cuenta con ellos)

Concepto técnico de la Dirección de Hidrocarburos del Ministerio de Minas y Energía.

ANEXOS:

Certificación de cumplimiento de requisitos de consulta, publicidad y de incorporación en la agenda regulatoria.

X

Concepto(s) de Ministerio de Comercio, Industria y Turismo

N.A.

Informe de observaciones y respuestas

X

Concepto de Abogacía de la Competencia de la Superintendencia de Industria y Comercio y/o Formulario de abogacía de la competencia.

N.A.



El futuro
es de todos

Gobierno
de Colombia

FORMATO MEMORIA JUSTIFICATIVA

Concepto de aprobación nuevos trámites del Departamento Administrativo de la Función Pública	N.A.
Cuestionario de abogacía de la competencia	X

Aprobó:

PAOLA GALEANO ECHEVERRI
Jefe Oficina Asesora Jurídica

SARA VÉLEZ CUARTAS
Directora de Hidrocarburos

Proyectó: Diana Díaz / Catalina Camargo
Revisó: Luisa Fernanda García / Yolanda Patiño
Aprobó: Paola Galeano Echeverri / Sara Vélez Cuartas

