



Rama Judicial
Consejo Superior de la Judicatura
República de Colombia



República de Colombia
Rama Judicial



SIGMA

**Jurisdicción Contencioso Administrativa de La Guajira
Juzgado Segundo Administrativo Mixto del Circuito de Riohacha**

TRASLADO DE EXCEPCIONES

Hoy, diecisiete (17) de Agosto de dos mil veintiuno (2021), a las ocho de la mañana (8:00 am.), se corre traslado a la parte demandante por el termino establecido en lo dispuesto en el artículo 175 parágrafos No. 2 del C.P.A.C.A de las EXCEPCIONES, presentadas en la contestación de la demanda, dentro del proceso que se tramita por el Medio de Control de REPARACION DIRECTA promovido por ADA ALJARIS ORTIZ ANGULO Y OTROS contra MUNICIPIO DE MAICAO – INSTITUTO MUNICIPAL DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE MAICAO radicado bajo N° 44-001-33-40-002-2018-00268-00.

Lo anterior de conformidad con lo dispuesto en el artículo 175 parágrafos No. 2 del C.P.A.C.A en concordancia con el 110 del Código General del Proceso.

Atentamente,


JAVINA ESTHELA MENDOZA MOLINA
Secretaria

Correo Memoriales de procesos radicados: j02admctorioha@cendoj.ramajudicial.gov.co

Calle 7 No 15 – 58 - Oficina 406

Palacio de Justicia

Teléfono: (5) 7272443

Celular: 3137081288

Riohacha – La Guajira

RESPUESTA DEMANDA DE ACCIÓN DE REPARACION DIRECTA. - RADICADO: No.44-001-33-40-002-2018-00268-00

juridica maicao-laguajira <juridica@maicao-laguajira.gov.co>

Lun 14/09/2020 12:39

Para: Juzgado 02 Administrativo - La Guajira - Riohacha <j02admctorioha@cendoj.ramajudicial.gov.co>

 2 archivos adjuntos (7 MB)

RESPUESTA REPARACIÓN DIRECTA 2018-00268-00.pdf; DECRETO 094 DELEGACION DE FUNCIONES.PDF;

[C_PROCESO_16-1-155225_124001001_18366704.pdf](#)

[Certificado_interventoria_SantaMarta_Paraguacho...](#)

Riohacha - La Guajira, 11 de septiembre de 2.020

Doctora

KELLY JOHANNA NIEVES CHAMORRO

Juez Segundo Administrativo Oral del Circuito Judicial de Riohacha.

E.S.D.

Referencia:

MEDIO DE CONTROL: REPARACION DIRECTA

DEMANDANTE: ADA ALJADIS ORTIZ ANGULO y OTROS

DEMANDADO: MUNICIPIO DE MAICAO LA GUAJIRA, INSTITUTO DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE MAICAO.

RADICADO: No. 44-001-33-40-002-2018-00268-00

ASUNTO: RESPUESTA DEMANDA DE ACCIÓN DE REPARACION DIRECTA.

SANTANDER RESTREPO BARROS, varón, mayor de edad, identificado con cédula de ciudadanía N° 84.077.310 Exp. En Maicao – La Guajira, Asesor Jurídico del despacho del Alcalde Municipal de Maicao, mediante el Código 115, grado 1, actuando de conformidad con el Decreto No. 094 del 11 de mayo de 2020, donde se decretó en el Artículo Tercero, inciso A. que me permite Representar Judicial y Extrajudicialmente al municipio, entre otras funciones, mediante el presente escrito me dirijo a su honorable despacho de forma respetuosa con el fin de solicitarle que se sirva reconocermee personería para actuar en representación del Municipio de Maicao, La Guajira, con el fin asumir la defensa de los intereses y derechos de la precitada Entidad Territorial, frente a la demanda de Acción de Reparación Directa instaurada por la señora: **ADA ALJADIS ORTIZ ANGULO**, actuando mediante apoderado, doctor: **EDUARDO LIÑAN PANA**.

Referente a los hechos de la demanda me permito responderlos así:

HECHOS

FRENTE AL PRIMER HECHO: No nos consta. Que el menor de 11 años de edad, Luis Alfredo Ortiz Angulo, identificado en vida con la Tarjeta de identidad No.

1.121.531.328 era estudiante de tercero de primaria en la institución Educativa No. 13 Sede Erika Beatriz, ya el apoderado judicial solo hace la enunciación pero no lo demuestra en el acápite de prueba. **(Corroborar del folio 30 – 37).**

FRENTE AL SEGUNDO HECHO: Es cierto. Es cierto el menor de edad, Luis Alfredo Ortiz Angulo, fue arrollado en la calle 16 con carrera 8 Barrio Villa Amelia del Municipio de Maicao, accidente que le causó la muerte hecho que consta en el informe Pericial de Necropsia No. 201660101443000010 de fecha 22 de septiembre de 2016 del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses.

FRENTE AL TERCER HECHO: Es cierto. Se aporta constancia expedida por la Fiscalía General de la Nación, radicado No. 444306001082201601748 de fecha 18 de abril de 2018 suscripto por el fiscal Edgardo Jesús Jiménez Martínez.

FRENTE AL CUARTO HECHO: No es cierto, Que el fatídico hecho de la **Litis** se produce por una falla en el servicio por parte del Instituto de Tránsito y Transporte del Municipio de Maicao.

FRENTE AL QUINTO HECHO: No nos consta. Que por falta de señalización, reductores de velocidad iluminación etc., en el sector donde se produjo el accidente del menor Luis Alfredo Ortiz Angulo, se hayan producidos otros accidentes y con ellos la muerte de otras persona, que pruebe y demuestre dentro del proceso.

FRENTE AL SEXTO HECHO: No nos consta. Que el suceso de la muerte del Menor Luis Alfredo Ortiz Angulo, haya sido narrado en el periódico Guajira Hoy.com, si bien es cierto el actor lo enuncia en acápite de prueba en el numeral 15, lo cual es menester informar que revisado el expediente no se corrobora la información, por no encontrarse.

FRENTE AL SEPTIMO HECHO: No nos consta. Que se convocara al Municipio de Maicao a CONCILIACION extra judicial ante la procuraduría 42 Judicial para Asuntos Administrativo, si bien el actor enuncia en el acápite de prueba en el numeral 16, revisado el expediente no se encuentra la constancia en mención, por lo cual se solicita que demuestre dentro del proceso.

FRENTE AL OCTAVO HECHO: No nos consta. Por lo cual se solicita que se demuestre dentro del proceso.

EN CUANTO A LAS DECLARACIONES Y CONDENAS

PRIMERA: El Municipio de Maicao La Guajira, no se declara ni administrativamente y extracontractualmente responsable, en razón a la presunta negligencia, omisión, imprevisión descuido y violación de la norma superior de carácter constitucional y reglamentarias que generaron los daños y perjuicios materiales y morales en sus condiciones de expectativas de vida, causados el día 26 de septiembre de 2016 al menor de edad Luis Alfredo Ortiz Angulo, cuando se desplazaba con su madre señora ADA ALJADIS ORTIZ ANGULO y dos de sus hermanas, en calidad de peatón por la calle 16 con carrera 8 Barrio Villa Amelia, Municipio de Maicao, aproximadamente a las 20:30 horas , cuando fue arrollado por un carro fantasma que le causó la muerte.

SEGUNDA: El Municipio de Maicao, no accede a reparar patrimonialmente, en razón que se considera que no hubo falla en el servicio por el ente territorial, esta defensa no difiere de la postura de la parte actora que son fines esenciales del estado y del Servicio Público, de velar por la vida, honra, bienes, creencias y demás derechos y libertades, para asegurar el cumplimiento de los deberes del Estado y de los particulares y asociados.

TERCERA: El Municipio de Maicao no accede a que se condene a realizar reparación del daño causado a pagar a los demandantes la totalidad de los Perjuicios Morales (*pretium doloris*), Materiales modalidad de lucro cesante los cuales se estiman en \$585.931.501.00 M/L.

CUARTA: El Municipio de Maicao, no accede a que se le condene a la reparación de los graves daños sufridos por demandantes, con ocasión de la muerte del niño de 11 años de edad Luis Alfredo Ortiz Angulo, ya que el accidente no fue provocado por Falla en el Servicio por la entidad que yo represento.

QUINTA: Esta defensa jurídica se niega a acceder a cada una de las declaraciones y condenas solicitadas por los demandantes a través de su apoderado judicial, por lo cual actuando de acorde a una congruencia jurídica, por las manifestaciones anteriores reiteremos no acceder rotundamente a pagarle a los demandantes los perjuicios debidamente indexados, como lo estipula el artículo 309 del C.P.A.C.A.

A LAS PRETENCIONES DE LA DEMANDA

Desde este preciso momento le manifiesto señora Juez que me OPONGO a todas y cada una de las pretensiones de la demanda, por cuanto no existen fundamentos legales, facticos y probatorios que sirvan de sustentos a las mismas, como se demostrara dentro del proceso.

Igualmente, me opongo que se condene al Municipio de Maicao La Guajira a pagar a título de perjuicios morales y materiales y de más pedimentos de la demanda que afecten a la entidad que represento.

Acredita esta defensa jurídica imposibilidad de imputarle hechos dañosos al Municipio de Maicao – La Guajira, por considerarse que no existe nexo causal:

1. Uno de los elementos esenciales para que surja la responsabilidad administrativa es la existencia del nexo causal, es decir, el vínculo que debe existir un hecho y daño antijurídico.
2. La explicación del vínculo es el sentido de determinar dentro de todas las posibles ¿cuál fue la causa eficiente que produjo un daño antijurídico?, ha sido dilucidada reiterativamente por doctrina y jurisprudencia mediante la Teoría de la Casualidad Adecuada, la cual básicamente sostiene que hay que precisar aquellas que sean realmente determinantes en la producción del resultado dañoso porque, solo quienes hayan originado esas causas determinantes, comprometen su responsabilidad.
3. Sobre la teoría de la causalidad adecuada ha dicho el Concejo de Estado, sala de lo contencioso Administrativo, Sección Tercera, Consejera Ponente Dra., María Elena Giraldo Gómez, en sentencia del 17 de junio de 2004, radicación 44001-23-31-000-1996-0825-01 (15183), actor Elmer Francisco Vanegas Palmezano y Otros, demandado Nación – Ministerio de Defensa – Policía Nacional:

“... Para que surja el deber de indemnizar con fundamento en el régimen de responsabilidad patrimonial previsto en el artículo 90 constitucional, ... , no es suficiente que el demandante haya sufrido un daño cierto, determinado o determinable y antijurídico y que en contra quien dirige la imputación haya incurrido en alguna conducta de irregularidad constitutiva de falla de aquellas alegadas por el actor, porque es necesario además que se demuestre que el daño se produjo como consecuencia de la falla de la Administración, nexo causal que para efectos de esta declaratoria no debe ser visto desde el punto de vista de la causalidad física perteneciente al mundo de los fenómenos

naturales, si no desde el punto de vista jurídico, entendido como el estudio de la eficiencia de la conducta estatal en la causación de un daño desde el deber ser que prevé la norma para el Estado en relación con el administrado ...”.

4. Aterrizando las anteriores ideas al caso en cuestión, podemos observar que en la presente controversia no existe relación real entre el Municipio de Maicao y las causas objetivas determinantes en la producción del hecho dañoso que aducen los demandantes, toda vez que esto fue realizado como lo narra el mismo actor por un carro fantasma es decir una tercera persona la cual es ajena a la administración.

5. En efecto, las causas determinante en la producción de un hecho dañoso (Homicidio), que le ocasionaron perjuicios a los demandante, objetivamente se refieren a una conducta realizada por una persona indeterminada, como quedo explicado anteriormente, el Municipio de Maicao no tiene competencia alguna por tratarse de un hecho realizado por un tercero, razón suficiente para que no se le pueda imputar a este ente territorial la realización de un hecho u omisión dañoso y, en consecuencia, acreditarle el nexo causal indispensable para imputarle responsabilidad, toda vez que la entidad no participo, contribuyo o realizo, directa ni indirectamente, el hecho positivo ni las supuestas omisiones eficiente en materia del litigio y por tanto, en cuanto a la entidad respecta, se impone su completa y total absolución.

El municipio de Maicao no puede ser centro de imputación jurídica y fáctica dentro de la presente demanda, puesto que de una lectura simple se concluye que este Ente Territorial no ocasiono el supuesto hecho dañoso se puede determinar que este no incurrió en negligencia, omisión, imprevisión descuido ni violación de la norma superior de carácter constitucional y reglamentaria que generaron los Daños y perjuicios Materiales y Morales en su condición de expectativa de vida, causados el día 21 de septiembre de 2016 al menor de edad Luis Alfredo Ortiz Angulo, si bien es cierto los hechos ocurrieron en la calle 6 con carrera 8 del Barrio Villa Amelia del Municipio de Maicao, es de precisar que el cuidado de esta carretera no está cargo de esta entidad, la responsabilidad y cuidado de esta reposa en cabeza de la **CONCESIÓN SANTA MARTA PARAGUACHÓN S.A.**, sociedad comercial legalmente constituida con domicilio principal en Bogotá, D.C., representada por su Gerente **NÉSTOR ROMÁN SÁNCHEZ AMAYA**, la cual celebró contrato de **CONCESIÓN No. 445 de 02 de agosto 1994**, con el Instituto Nacional de Concesiones (**INCO**), hoy **AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA -ANI-**, entidad estatal de naturaleza especial del orden descentralizado de la rama Ejecutiva, adscrita al Ministerio de Transporte, representada por el doctor **OSCAR YESID IBAÑEZ PARRA**, Coordinador del Grupo Interno de Defensa Judicial, según Resoluciones números 275, 286, 493 y 523 expedidas por su Presidente a 9 y 16 de mayo, 10 y 20 de septiembre de 2012, por lo cual se evidencia un desatino por el apoderado judicial no vincular estas entidades.

El código general del Proceso establece:

Artículo 82. *Requisitos de la demanda.*

Salvo disposición en contrario, la demanda con que se promueva todo proceso deberá reunir los siguientes requisitos:

(...)

5. Los hechos que le sirven de fundamento a las pretensiones, debidamente determinados, clasificados y numerados.

El C.P.A.C.A. en el mismo sentido expone:

Artículo 162. *Contenido de la demanda*

Toda demanda deberá dirigirse a quien sea competente y contendrá:

(...)

3. Los hechos y omisiones que sirvan de fundamento a las pretensiones, debidamente determinados, clasificados y numerados.

LAS NORMAS ANTERIORES EXIGEN QUE SOLO SE PLASMEN EN EL ESCRITO DE LA DEMANDA LOS HECHOS QUE SIRVEN DE FUNDAMENTO A LAS PRETENSIONES, por lo tanto Los hechos de la demanda en el presente caso son confusos y tienen un errada adecuación frente a su competencia y responsabilidad, es decir el mecanismo idóneo para la protección del Derecho vulnerado no es a través de un medio de control de Reparación Directa, por lo que se precisa de los hechos narrados que nos encontramos frente a un proceso de Responsabilidad Civil Extracontractual, ya que no se demuestra ni se menciona que fue un funcionario o servidor público adscrito al Municipio de Maicao que causo el hecho dañoso sobre el menor Luis Alfredo Ortiz Angulo, lo anterior se precisa de acuerdo a las siguientes:

Consideraciones previas:

Constitución Política. Artículo 90: *El Estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas. En el evento de ser condenado el Estado a la reparación patrimonial de uno de tales daños, que haya sido consecuencia de la conducta dolosa o gravemente culposa de un agente suyo, aquél deberá repetir contra éste. **Negrilla y cursiva fuera del texto original.***

Para que se condene al estado responsabilidad de reparación patrimonial, obedece a que unos daños hayan sido consecuencia de la conducta dolosa o gravemente culposa de un agente suyo, lo cual no se evidencian en el caso de la ***Litis***, menciona el apoderado judicial que fueron provocado por un carro fantasma que transitaba a alta velocidad, y considera que por no haber señales de tránsito, iluminación o reductores de velocidad fue que se provocó el daño, en de precisar que en este escenario esta defensa judicial entrara a estudiar la inexistencia de un nexo de causalidad y posterior se estudiara la responsabilidad objetiva y precisando las causales de ausencia de responsabilidad, teniendo en cuenta lo que expresa la Corte Constitucional:

C-333 de 1996:

La fuente de la responsabilidad patrimonial del estado es que debe ser antijurídico, no porque el conducta del autor sea contraria al derecho, sino porque le sujeto que lo sufre no tiene el deber jurídico de soportar el perjuicio, razón por la cual se reputa indemnizable.

De lo anterior, se tiene entonces que para que pueda hablarse de responsabilidad del Estado, deben reunirse los siguientes elementos: (i), la ocurrencia de un hecho; (ii) la producción de un daño indemnizable; (iii), el nexo de causalidad entre el hecho y el daño.

Concejo de Estado, Sección Tercera, Sentencia del 2 de febrero de 1995. MP. DANIEL SUAREZ, Exp. 9.846 Tesis Jurisprudencial reiterada en sentencia proferidas el 16 de julio de 2008, Exp. 16.487 y el 8 de julio de 2009, Exp. 32.52, MP MYRIAM GUERRERO ESCOBAR, entre muchas otras:

Han señalado los parámetros en los cuales el Estado debe responder frente a casos en los cuales se atribuye el daño causado por uno de sus agentes, indicando para el efecto que la responsabilidad se deriva únicamente en los eventos en que se demuestre que el daño ocasionado con un elemento que sea dotación oficial, y que además el agente este en cumplimiento del

servicio, es decir que la simple calidad de funcionarios no vincula necesariamente el estado veamos:

"Dados los supuestos facticos descritos, resulta necesario precisar el contenido y alcance de los parámetros en los los cuales el estado debe responder frente a casos como el presente, donde se le atribuye el daño causado por uno de sus agentes con la utilización de un arma de fuego.

Al respecto, la sala ha precisado que la declaración de responsabilidad está sujeta a que el bien efectivamente sea dotación oficial y que, además, se encuentra destinado a la prestación del servicio público.

Ciertamente, atribuir el daño causado por un agente al servicio del estado significa que este último se hace responsable de su reparación, pero esta atribución solo es posible cuando el daño ha tenido vínculo con el servicio. Es decir, que las actuaciones de los funcionarios solo comprometen el patrimonio de las entidades públicas cuando tienen algún nexo o vínculo con el servicio público. La simple calidad de funcionario público que ostente el autor del hecho no vincula necesariamente al Estado, pues dicho funcionario puede efectuar dentro de su ámbito privado separado por completo de toda actividad pública. Así lo ha destacado la doctrina extranjera. Jurisprudencia Francesa desde el célebre fallo de Lemomier del 26 de julio de 1918.

Sentencia C-286/17:

REGIMEN GENERAL DE RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DEL ESTADO-Contenido y alcance.

En aplicación de los principios interpretativos de conservación del derecho y del efecto útil del mismo, se desestimó la lectura habilitante del inciso 2º acusado, en tanto era redundante y eliminaba las consecuencias jurídicas prácticas del ejercicio legislativo. En contraste, se concluyó que el inciso demandado consagraba una excepción al régimen general de responsabilidad patrimonial del Estado, pues se parte de que la inutilización de bienes es una medida aplicable sólo para frenar la acometida de actividades ilegales. El régimen de responsabilidad patrimonial del Estado en Colombia fue consagrado normativamente por primera vez en la Constitución de 1991, y a partir de ese momento se constituyó como un mecanismo de protección y una garantía constitucional de los administrados. Así mismo, con la entrada en vigencia de la Constitución, el enfoque de la responsabilidad varió para tomar como eje central el concepto de daño antijurídico. El artículo 90 de la Constitución consagra (i) la cláusula general de responsabilidad patrimonial del Estado, (ii) en forma de mandato imperativo, (iii) que es aplicable a todas las autoridades estatales y (iv) a los diversos ámbitos de la responsabilidad (contractual o extracontractual, entre otras). Así mismo, de tal artículo se desprende (v) una garantía para los administrados, que está estrechamente relacionada con el derecho de acceso a la administración de justicia y (vi) una obligación para el Estado de repetir contra sus agentes, cuando la administración pública haya resultado condenada y se demuestre la culpa grave o el dolo del mismo. Para la configuración de la responsabilidad patrimonial del Estado consagrada en el artículo 90 constitucional es necesaria la comprobación de (a) un daño antijurídico, (b) que le sea imputable al Estado (causalidad jurídica) y que sea (c) producido por una acción u omisión de una entidad pública o de alguno de sus agentes (causalidad material). El núcleo esencial del artículo 90 Superior que consagra el régimen general de responsabilidad estatal, se erige como uno de estos límites intransgredibles por el actuar legislativo. El inciso 2º del artículo 191 del Código de Policía consagra una excepción a la cláusula general de responsabilidad patrimonial del Estado, por ello, con su expedición el Legislador transgredió el límite fijado por la Constitución y la jurisprudencia de esta Corte y, en consecuencia, el mismo es inexecutable. En efecto, la excepción consagrada en el inciso 2º del artículo 191 del Código de Policía presenta un problema de compatibilidad constitucional con el artículo 90 de la Constitución, pues con ella el Legislador limita la cláusula general de responsabilidad y los derechos ciudadanos derivados de ella (a la eventual reparación,

a la igualdad de cargas, al respeto a la propiedad y al acceso a la administración de justicia). En efecto, con ella se impide ex ante a las personas reclamar por la eventual causación de daños antijurídicos ante la jurisdicción contenciosa administrativa y exponer ante la autoridad competente los motivos por los cuales se piensa que el daño causado debe o no ser indemnizado.

En este orden de ideas es menester reiterar que la administración no responde de los daños causados por la actividad estrictamente privada de sus administrados o de sus funcionarios o agente fuera de servicio, es decir las llevadas a cabo absolutamente al margen de las funciones del cargo público; en otras palabras la realizada fuera del servicio público.

En la demanda se adujo que el daño se produjo como consecuencia de un aparatoso accidente que sufrió el menor Luis Alfredo Ortiz Angulo, cuando se desplazaba con su madre la señora ADA ALJADIS ORTIZ ANGULO, y dos sus hermanas en calidad de peatón por la calla 16 con carrera 8 Barrio Villa Amelia del Municipio de Maicao, aproximadamente a las 20:30 horas, cuando se disponían a cruzar la carretera para llegar a su vivienda, cuando de la nada aparece un carro fantasma que transitaba a alta velocidad y arrolla a Luis Alfredo Ortiz Angulo, produciéndole la muerte casi instantánea, considera la parte actora que por falta de señalización, iluminación y reductores de velocidad el asunto se definirá con fundamento en el régimen de falla del servicio, como fue imputado en las declaraciones y condenas de la demanda.

Sobre la responsabilidad del Estado por los daños causados a particulares como consecuencia de la desatención de las autoridades públicas en el cumplimiento de las obligaciones a su cargo, la jurisprudencia de esta corporación ha señalado que el título de imputación aplicable es el de la falla del servicio. En efecto, se ha indicado por el Honorable Concejo de Estado indicado que es necesario efectuar, de un lado, el contraste entre el contenido obligacional que, en abstracto, las normas pertinentes fijan para el órgano administrativo implicado y, de otro, el grado de cumplimiento u observancia del mismo por parte del Municipio de Maicao en el caso concreto, de otro. En este sentido se ha sostenido:

“... Esta responsabilidad, incluso bajo la óptica del artículo 90 de la Constitución Política, solo puede surgir cuando se evidencia la existencia de una falla del servicio, teniendo en cuenta que tal concepción es relativa. Su régimen fue precisado H. Concejo de Estado en sentencia del 5 de agosto de 1994 (Exp. 8487, actor VÍCTOR JULIO PARDO, ponente, Carlos Betancur Jaramillo), en la cual se señaló:

1. En casos como el presente, en los cuales se imputa responsabilidad a la administración por el incumplimiento o el cumplimiento defectuoso de sus obligaciones, la determinación de si el daño causado al particular tiene el carácter de daño antijurídico, depende de acreditar que la conducta de la autoridad fue inadecuada. Si el daño que se imputa a esta se deriva del incumplimiento de un deber que legalmente le corresponde, o de su cumplimiento inadecuado, la antijuridicidad del daño surgirá entonces aquí de dicha conducta inadecuada, o lo que es lo mismo, de una FALLA EN EL SERVICIO. (...).

2. Para determinar si aquí se presentó o no dicha falla del servicio, debe entonces previamente establecerse cuál es el alcance de la obligación legal incumplida o cumplida inadecuadamente por la administración. Debe precisarse en qué forma debió haber cumplido el Estado con su obligación; qué era lo que a ella podía exigírsele; y, solo si en las circunstancias concretas del caso que se estudia se establece que no obró adecuadamente, esto es, que no lo hizo como una administración diligente, es de anotar que la omisión podrá considerarse como causa del daño cuya reparación se pretende.

La falla de la administración, para que pueda considerarse entonces verdaderamente como causa del perjuicio y comprometa su responsabilidad, no puede ser entonces cualquier tipo de falta. Ella **debe ser de tal entidad que, teniendo en cuenta las concretas circunstancias en que debía prestarse el servicio, la conducta de la administración pueda considerarse como “anormalmente deficiente.**

Ahora bien, en relación con la culpa exclusiva de la víctima que esta defensa estudia y considera como causal eximente de responsabilidad, en el fatídico accidente de estudio en esta demanda, debe decirse que las causales eximentes de responsabilidad —fuerza mayor, hecho exclusivo y determinante de un tercero o de la víctima— constituyen eventos que dan lugar a que sea inadmisibles imputar, desde el punto de vista jurídico, la responsabilidad por los daños cuya causación da lugar a la iniciación del litigio, a la persona o entidad que obra como demandada dentro del mismo. En relación con todas ellas, tres son los elementos cuya concurrencia tradicionalmente se ha señalado como necesaria para que sea procedente admitir su configuración: (i) su irresistibilidad; (ii) su imprevisibilidad; y (iii) su exterioridad respecto del demandado, extremos en relación con los cuales la jurisprudencia de esta ha sostenido lo siguiente:

“En cuanto tiene que ver con (i) la irresistibilidad como elemento de la causa extraña, la misma consiste en la imposibilidad del obligado a determinado comportamiento o actividad para desplegarlo o para llevarla a cabo; en otros términos, el daño debe resultar inevitable para que pueda sostenerse la ocurrencia de una causa extraña, teniendo en cuenta que lo irresistible o inevitable deben ser los efectos del fenómeno y no el fenómeno mismo —pues el demandado podría, en determinadas circunstancias, llegar a evitar o impedir los efectos dañinos del fenómeno, aunque este sea, en sí mismo, irresistible, caso de un terremoto o de un huracán algunos de cuyos efectos nocivos, en ciertos supuestos o bajo determinadas condiciones, podrían ser evitado.

Por lo demás, si bien la mera dificultad no puede constituirse en verdadera imposibilidad, ello tampoco debe conducir al entendimiento de acuerdo con el cual la imposibilidad siempre debe revestir un carácter sobrehumano; basta con que la misma, de acuerdo con la valoración que de ella efectúe el juez en el caso concreto, aparezca razonable, como lo indica la doctrina:

“La imposibilidad de ejecución debe interpretarse de una manera humana y teniendo en cuenta todas las circunstancias: **basta que la imposibilidad sea normalmente insuperable teniendo en cuenta las condiciones de la vida”**

En lo referente a (ii) la imprevisibilidad, suele entenderse por tal aquella circunstancia respecto de la cual “no sea posible contemplar por anticipado su ocurrencia” , toda vez que “[P]rever, en el lenguaje usual, significa ver con anticipación”, entendimiento de acuerdo con el cual el agente causante del daño solo podría invocar la configuración de la causa extraña cuando el hecho alegado no resulte imaginable antes de su ocurrencia, cuestión de suyo improbable si se tiene en cuenta que el demandado podría prefigurarse, aunque fuese de manera completamente eventual, la gran mayoría de eventos catalogables como causa extraña antes de su ocurrencia, más allá de que se sostenga que la imposibilidad de imaginar el hecho aluda a que el mismo jamás hubiera podido pasar por la mente del demandado o a que este deba prever la ocurrencia de las circunstancias que resulten de más o menos probable configuración o a que se entienda que lo imprevisible está relacionado con el conocimiento previo de un hecho de acaecimiento cierto.

Sin embargo, **el carácter imprevisible de la causa extraña también puede ser entendido como la condición de “imprevisto” de la misma**, esto es, de acontecimiento súbito o repentino, tal y como lo expresan tanto el Diccionario de la Real Academia Española de la Lengua, como el artículo 64 del Código Civil y la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia, de acuerdo con la cual “imprevisible será cuando se trate de un acontecimiento súbito, sorpresivo, excepcional, de rara ocurrencia”. **La recién referida acepción del vocablo “imprevisible” evita la consecuencia a la cual conduce el entendimiento del mismo en el sentido de que se trata de aquello que no es imaginable con anticipación a su ocurrencia, toda vez que esta última comprensión conllevaría a que la causa extraña en realidad nunca operase**, si se tiene en cuenta que prácticamente todos los sucesos que ocurren a diario ya han sido imaginados por el hombre.

No está de más señalar, en cualquier caso, que la catalogación de un determinado fenómeno como imprevisible excluye, de suyo, la posibilidad de que en el supuesto concreto concorra la culpa del demandado, pues si este se encontraba en la obligación de prever la ocurrencia del acontecimiento al cual se pretende atribuir eficacia liberatoria de responsabilidad y además disponía de la posibilidad real y razonable de hacerlo, entonces los efectos dañinos del fenómeno correspondiente resultarán atribuibles a su comportamiento culposo y no al advenimiento del anotado suceso. Culpa e imprevisibilidad, por tanto, en un mismo supuesto fáctico, se excluyen tajantemente.

Así pues, resulta mucho más razonable entender por imprevisible aquello que, pese a que pueda haber sido imaginado con anticipación, resulta súbito o repentino **o aquello que no obstante la diligencia y cuidado que se tuvo para evitarlo, de todas maneras acaeció, con independencia de que hubiese sido mentalmente figurado, o no, previamente a su ocurrencia. En la dirección señalada marcha, por lo demás, la reciente jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia, la cual ha matizado la rigurosidad de las exigencias que, en punto a lo “inimaginable” de la causa extraña, había formulado en otras ocasiones:**

(...)

Y, por otra parte, en lo relacionado con (iii) la exterioridad de la causa extraña, si bien se ha señalado que dicho rasgo característico se contrae a determinar que aquella no puede ser imputable a la culpa del agente que causa el daño o que el evento correspondiente ha de ser externo o exterior a su actividad, quizás sea lo más acertado sostener que la referida exterioridad se concreta en que el acontecimiento y circunstancia que el demandado invoca como causa extraña debe resultarle ajeno jurídicamente, pues más allá de sostener que la causa extraña no debe poder imputarse a la culpa del agente resulta, hasta cierto punto, tautológico en la medida en que si hay culpa del citado agente mal podría predicarse la configuración —al menos con efecto liberatorio pleno— de causal de exoneración alguna, tampoco puede perderse de vista que existen supuestos en los cuales, a pesar de no existir culpa por parte del agente o del ente estatal demandado, tal consideración no es suficiente para eximirle de responsabilidad, como ocurre en los casos en los cuales el régimen de responsabilidad aplicable es de naturaleza objetiva, razón por la cual **la exterioridad que se exige de la causa del daño para que pueda ser considerada extraña a la entidad demandada es una exterioridad jurídica, en el sentido de que ha de tratarse de un suceso o acaecimiento por el cual no tenga el deber jurídico de responder la accionada”** .

Se puede inferir lógica y razonablemente que la muerte del menor Luis Alfredo Ortiz Angulo, fue culpa exclusiva de la víctima, según los hechos narrados, por el actor donde dice que el L.A.O.A se encontraba con su madre y unas de sus hermanas el día de la ocurrencia del siniestro y él fue el único que sufrió daño, de lo anterior, podemos dilucidar que el deber de cuidado de la madre hacia sus hijos menores de edad siempre debe ser constante aun estando estos en su ausencia, pero en el caso que nos ocupa la madre en el momento de la ocurrencia de los hechos estaba en compañía de dos de sus hijos incluyendo a la víctima de tan fatal accidente, señor juez sería algo traído de los cabellos e irracional que las entidades estatales entraran a responder o tuviesen responsabilidad alguna por las acciones u omisiones propias del deber de cuidado de los padres que siempre deben tener hacia sus hijos, por tanto señor juez, acudo a su sapiencia y simple lógica para que la administración municipal se exonerada de todas las pretensiones de parte del demandante por estar estas por fuera de toda orbita legal.

Señor juez, se debe dejar claridad que no se le puede imputar a la entidad estatal una responsabilidad exclusiva de la víctima que en este caso recaería sobre el deber de cuidado de la madre, por lo anterior podemos concluir que la acción generada por la víctima fue la que ocasiono la causa del daño por tanto esto genera efectos liberadores de la responsabilidad estatal.

Es posible afirmar sin lugar a duda que la madre del menor actuó de manera despreocupada y negligente a la hora de proteger la vida e integridad de su hijo...”, por cual se debe absolver al Municipio de Maicao de la muerte de del niño L.A.O.A.

El fallecimiento del menor ocurrió cuando este cruzo la carretera solo acto que su madre permitió realizar a sabiendas que esta era una vía principal y transcurrida.

De lo anterior le solicito su señoría no acceder a ninguna de las declaraciones, condenas y pretensiones de la parte actora en la presente demanda de medio de control de Reparación Directa.

PRUEBAS

Solicito al señor Juez tener como pruebas las siguientes:

1. Certificado de Interventoría al Contrato de Concesión No. 445 de 1994.
2. Contrato No. 445 de 1994.

COPIAS Y ANEXOS

Anexamos a la presente contestación de la demanda:

1. copia del Decreto No. 094 del 11 de mayo de 2020, donde se decretó en el Artículo Tercero, inciso A. que me permite Representar Judicial y Extrajudicialmente al municipio, entre otras funciones.

NOTIFICACIONES

Recibiré las notificaciones en la secretaria de despacho, o en las siguientes dirección: Calle 12#11-36 Palacio Municipal de Maicao, correo electrónico: juridica@maicao-laguajira.gov.co y notificacionesjudiciales@maicao-laguajira.gov.co

De usted,

SANTANDER JOSE RESTREPO BARROS
C.C N°84'077.310 expedida en Maicao
T.P. 156.811 Del C.S.J.



Municipio de Maicao
Nit.892.120.020-9



	Código	AO1.01_F04
	Fecha;	05/01/2016
	Versión:	02
Área de Asesores AA1010		

Riohacha - La Guajira, 11 de septiembre de 2.020

Doctora

KELLY JOHANNA NIEVES CHAMORRO

Juez Segundo Administrativo Oral del Circuito Judicial de Riohacha.

E.S.D.

Referencia:

MEDIO DE CONTROL: REPARACION DIRECTA

DEMANDANTE: ADA ALJADIS ORTIZ ANGULO y OTROS

DEMANDADO: MUNICIPIO DE MAICAO LA GUAJIRA, INSTITUTO DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE MAICAO.

RADICADO: No. 44-001-33-40-002-2018-00268-00

ASUNTO: RESPUESTA DEMANDA DE ACCIÓN DE REPARACION DIRECTA.

SANTANDER RESTREPO BARROS, varón, mayor de edad, identificado con cédula de ciudadanía N° 84.077.310 Exp. En Maicao – La Guajira, Asesor Jurídico del despacho del Alcalde Municipal de Maicao, mediante el Código 115, grado 1, actuando de conformidad con el Decreto No. 094 del 11 de mayo de 2020, donde se decretó en el Artículo Tercero, inciso A, que me permite Representar Judicial y Extrajudicialmente al municipio, entre otras funciones, mediante el presente escrito me dirijo a su honorable despacho de forma respetuosa con el fin de solicitarle que se sirva reconocerme personería para actuar en representación del Municipio de Maicao, La Guajira, con el fin asumir la defensa de los intereses y derechos de la precitada Entidad Territorial, frente a la demanda de Acción de Reparación Directa instaurada por la señora: **ADA ALJADIS ORTIZ ANGULO**, actuando mediante apoderado, doctor: **EDUARDO LIÑAN PANA**.

Referente a los hechos de la demanda me permito responderlos así:

HECHOS

FRENTE AL PRIMER HECHO: No nos consta. Que el menor de 11 años de edad, Luis Alfredo Ortiz Angulo, identificado en vida con la Tarjeta de identidad No. 1.121.531.328 era estudiante de tercero de primaria en la institución Educativa No. 13 Sede Erika Beatriz, ya el apoderado judicial solo hace la enunciación pero no lo demuestra en el acápite de prueba. **(Corroborar del folio 30 – 37).**

FRENTE AL SEGUNDO HECHO: Es cierto. Es cierto el menor de edad, Luis Alfredo Ortiz Angulo, fue arrollado en la calle 16 con carrera 8 Barrio Villa Amelia del Municipio de Maicao, accidente que le causó la muerte hecho

Con Transparencia, Honestidad y Capacidad de gestion



Calle 12 N° 11-36 - Centro, Palacio Municipal
Maicao - la Guajira



alcaldia@maicao-laguajira.gov.co
(+57) 7268930 - Fax: 7268930



que consta en el informe Pericial de Necropsia No. 201660101443000010 de fecha 22 de septiembre de 2016 del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses.

FRENTE AL TERCER HECHO: Es cierto. Se aporta constancia expedida por la Fiscalía General de la Nación, radicado No. 444306001082201601748 de fecha 18 de abril de 2018 suscripto por el fiscal Edgardo Jesús Jiménez Martínez.

FRENTE AL CUARTO HECHO: No es cierto. Que el fatídico hecho de la *Litis* se produce por una falla en el servicio por parte del Instituto de Tránsito y Transporte del Municipio de Maicao.

FRENTE AL QUINTO HECHO: No nos consta. Que por falta de señalización, reductores de velocidad iluminación etc., en el sector donde se produjo el accidente del menor Luis Alfredo Ortiz Angulo, se hayan producidos otros accidentes y con ellos la muerte de otras persona, que pruebe y demuestre dentro del proceso.

FRENTE AL SEXTO HECHO: No nos consta. Que el suceso de la muerte del Menor Luis Alfredo Ortiz Angulo, haya sido narrado en el periódico Guajira Hoy.com, si bien es cierto el actor lo enuncia en acápite de prueba en el numeral 15, lo cual es menester informar que revisado el expediente no se corrobora la información, por no encontrarse.

FRENTE AL SEPTIMO HECHO: No nos consta. Que se convocara al Municipio de Maicao a CONCILIACION extra judicial ante la procuraduría 42 Judicial para Asuntos Administrativo, si bien el actor enuncia en el acápite de prueba en el numeral 16, revisado el expediente no se encuentra la constancia en mención, por lo cual se solicita que demuestre dentro del proceso.

FRENTE AL OCTAVO HECHO: No nos consta. Por lo cual se solicita que se demuestre dentro del proceso.

EN CUANTO A LAS DECLARACIONES Y CONDENAS

PRIMERA: El Municipio de Maicao La Guajira, no se declara ni administrativamente y extracontractualmente responsable, en razón a la presunta negligencia, omisión, imprevisión descuido y violación de la norma superior de carácter constitucional y reglamentarias que generaron los daños y perjuicios materiales y morales en sus condiciones de expectativas de vida, causados el día 26 de septiembre de 2016 al menor de edad Luis Alfredo Ortiz Angulo, cuando se desplazaba con su madre señora ADA ALJADIS ORTIZ ANGULO y dos de sus hermanas, en calidad de peatón por la calle 16 con carrera 8 Barrio Villa Amelia, Municipio de





Maicao, aproximadamente a las 20:30 horas , cuando fue arrollado por un carro fantasma que le causó la muerte.

SEGUNDA: El Municipio de Maicao, no accede a reparar patrimonialmente, en razón que se considera que no hubo falla en el servicio por el ente territorial, esta defensa no difiere de la postura de la parte actora que son fines esenciales del estado y del Servicio Público, de velar por la vida, honra, bienes, creencias y demás derechos y libertades, para asegurar el cumplimiento de los deberes del Estado y de los particulares y asociados.

TERCERA: El Municipio de Maicao no accede a que se condene a realizar reparación del daño causado a pagar a los demandantes la totalidad de los Perjuicios Morales (*pretium doloris*), Materiales modalidad de lucro cesante los cuales se estiman en \$585.931.501.00 M/L.

CUARTA: El Municipio de Maicao, no accede a que se le condene a la reparación de los graves daños sufridos por demandantes, con ocasión de la muerte del niño de 11 años de edad Luis Alfredo Ortiz Angulo, ya que el accidente no fue provocado por Falla en el Servicio por la entidad que yo represento.

QUINTA: Esta defensa jurídica seniega a acceder a cada una de las declaraciones y condenas solicitadas por los demandantes a través de su apoderado judicial, por lo cual actuando de acorde a una congruencia jurídica, por las manifestaciones anteriores reiteremos no acceder rotundamente a pagarle a los demandantes los perjuicios debidamente indexados, como lo estipula el artículo 309 del C.P.A.C.A.

A LAS PRETENCIONES DE LA DEMANDA

Desde este preciso momento le manifiesto señora Juez que me OPONGO a todas y cada una de las pretensiones de la demanda, por cuanto no existen fundamentos legales, facticos y probatorios que sirvan de sustentos a las mismas, como se demostrara dentro del proceso.

Igualmente, me opongo que se condene al Municipio de Maicao La Guajira a pagar a título de perjuicios morales y materiales y de más pedimentos de la demanda que afecten a la entidad que represento.

Acredita esta defensa jurídica imposibilidad de imputarle hechos dañosos al Municipio de Maicao – La Guajira, por considerarse que no existe nexo causal:

1. Uno de los elementos esenciales para que surja la responsabilidad administrativa es la existencia del nexo causal, es decir, el vínculo que debe existir un hecho y daño antijurídico.





 ElverdaderoCAMBIO	Código	AO1.01_F04
	Fecha;	05/01/2016
	Versión:	02
Área de Asesores AA1010		

2. La explicación del vínculo es el sentido de determinar dentro de todas las posibles ¿cuál fue la causa eficiente que produjo un daño antijurídico?, ha sido dilucidada reiterativamente por doctrina y jurisprudencia mediante la Teoría de la Casualidad Adecuada, la cual básicamente sostiene que hay que precisar aquellas que sean realmente determinantes en la producción del resultado dañoso porque, solo quienes hayan originado esas causas determinantes, comprometen su responsabilidad.
3. Sobre la teoría de la causalidad adecuada ha dicho el Concejo de Estado, sala de lo contencioso Administrativo, Sección Tercera, Consejera Ponente Dra., María Elena Giraldo Gómez, en sentencia del 17 de junio de 2004, radicación 44001-23-31-000-1996-0825-01 (15183), actor Elmer Francisco Vanegas Palmezano y Otros, demandado Nación – Ministerio de Defensa – Policía Nacional:

"... Para que surja el deber de indemnizar con fundamento en el régimen de responsabilidad patrimonial previsto en el artículo 90 constitucional, ... , no es suficiente que el demandante haya sufrido un daño cierto, determinado o determinable y antijurídico y que en contra quien dirige la imputación haya incurrido en alguna conducta de irregularidad constitutiva de falla de aquellas alegadas por el actor, porque es necesario además que se demuestre que el daño se produjo como consecuencia de la falla de la Administración, nexo causal que para efectos de esta declaratoria no debe ser visto desde el punto de vista de la causalidad física perteneciente al mundo de los fenómenos naturales, si no desde el punto de vista jurídico, entendido como el estudio de la eficiencia de la conducta estatal en la causación de un daño desde el deber ser que prevé la norma para el Estado en relación con el administrado ...".

4. Aterrizando las anteriores ideas al caso en cuestión, podemos observar que en la presente controversia no existe relación real entre el Municipio de Maicao y las causas objetivas determinantes en la producción del hecho dañoso que aducen los demandantes, toda vez que esto fue realizado como lo narra el mismo actor por un carro fantasma es decir una tercera persona la cual es ajena a la administración.
5. En efecto, las causas determinante en la producción de un hecho dañoso (Homicidio), que le ocasionaron perjuicios a los demandante, objetivamente se refieren a una conducta realizada por una persona indeterminada, como quedo explicado

Con Transparencia, Honestidad y Capacidad de gestión





	Código	AO1.01_F04
	Fecha;	05/01/2016
	Versión:	02
Área de Asesores AA1010		

anteriormente, el Municipio de Maicao no tiene competencia alguna por tratarse de un hecho realizado por un tercero, razón suficiente para que no se le pueda imputar a este ente territorial la realización de un hecho u omisión dañoso y, en consecuencia, acreditarle el nexo causal indispensable para imputarle responsabilidad, toda vez que la entidad no participo, contribuyo o realizo, directa ni indirectamente, el hecho positivo ni las supuestas omisiones eficiente en materia del litigio y por tanto, en cuanto a la entidad respecta, se impone su completa y total absolucón.

El municipio de Maicao no puede ser centro de imputación jurídica y fáctica dentro de la presente demanda, puesto que de una lectura simple se concluye que este Ente Territorial no ocasiono el supuesto hecho dañoso se puede determinar que este no incurrió en negligencia, omisión, imprevisión descuido ni violación de la norma superior de carácter constitucional y reglamentaria que generaron los Daños y perjuicios Materiales y Morales en su condición de expectativa de vida, causados el día 21 de septiembre de 2016 al menor de edad Luis Alfredo Ortiz Angulo, si bien es cierto los hechos ocurrieron en la calle 6 con carrera 8 del Barrio Villa Amelia del Municipio de Maicao, es de precisar que el cuidado de esta carretera no está cargo de esta entidad, la responsabilidad y cuidado de esta reposa en cabeza de la **CONCESIÓN SANTA MARTA PARAGUACHÓN S.A.**, sociedad comercial legalmente constituida con domicilio principal en Bogotá, D.C., representada por su Gerente **NÉSTOR ROMÁN SÁNCHEZ AMAYA**, la cual celebró contrato de **CONCESIÓN No. 445 de 02 de agosto 1994**, con el Instituto Nacional de Concesiones (**INCO**), hoy **AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA -ANI-**, entidad estatal de naturaleza especial del orden descentralizado de la rama Ejecutiva, adscrita al Ministerio de Transporte, representada por el doctor **OSCAR YESID IBAÑEZ PARRA**, Coordinador del Grupo Interno de Defensa Judicial, según Resoluciones números 275, 286, 493 y 523 expedidas por su Presidente a 9 y 16 de mayo, 10 y 20 de septiembre de 2012, por lo cual se evidencia un desatino por el apoderado judicial no vincular estas entidades.

El código general del Proceso establece:

Artículo 82. *Requisitos de la demanda.*

Salvo disposición en contrario, la demanda con que se promueva todo proceso deberá reunir los siguientes requisitos:

(...)

- 5. Los hechos que le sirven de fundamento a las pretensiones.** debidamente determinados, clasificados y numerados.

El C.P.A.C.A. en el mismo sentido expone:

Con Transparencia, Honestidad y Capacidad de gestion





Artículo 162. Contenido de la demanda

Toda demanda deberá dirigirse a quien sea competente y contendrá:

(...)

3. Los hechos y omisiones que sirvan de fundamento a las pretensiones, debidamente determinados, clasificados y numerados.

LAS NORMAS ANTERIORES EXIGEN QUE SOLO SE PLASMEN EN EL ESCRITO DE LA DEMANDA LOS HECHOS QUE SIRVEN DE FUNDAMENTO A LAS PRETENSIONES, por lo tanto Los hechos de la demanda en el presente caso son confusos y tienen un errada adecuación frente a su competencia y responsabilidad, es decir el mecanismo idóneo para la protección del Derecho vulnerado no es a través de un medio de control de Reparación Directa, por lo que se precisa de los hechos narrados que nos encontramos frente a un proceso de Responsabilidad Civil Extracontractual, ya que no se demuestra ni se menciona que fue un funcionario o servidor público adscrito al Municipio de Maicao que causo el hecho dañoso sobre el menor Luis Alfredo Ortiz Angulo, lo anterior se precisa de acuerdo a las siguientes:

Consideraciones previas:

Constitución Política. Artículo 90:* El Estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas. ***En el evento de ser condenado el Estado a la reparación patrimonial de uno de tales daños, que haya sido consecuencia de la conducta dolosa o gravemente culposa de un agente suyo, aquél deberá repetir contra éste. Negrilla y cursiva fuera del texto original.**

Para que se condene al estado responsabilidad de reparación patrimonial, obedece a que unos daños hayan sido consecuencia de la conducta dolosa o gravemente culposa de un agente suyo, lo cual no se evidencian en el caso de la **Litis**, menciona el apoderado judicial que fueron provocado por un carro fantasma que transitaba a alta velocidad, y considera que por no haber señales de tránsito, iluminación o reductores de velocidad fue que se provocó el daño, en de precisar que en este escenario esta defensa judicial entrara a estudiar la inexistencia de un nexo de causalidad y posterior se estudiara la responsabilidad objetiva y precisando las causales de ausencia de responsabilidad, teniendo en cuenta lo que expresa la Corte Constitucional:

C-333 de 1996:

La fuente de la responsabilidad patrimonial del estado es que debe ser antijurídico, no porque el conducta del autor sea contraria al derecho, sino porque le sujeto que lo sufre no tiene el deber jurídico de soportar el perjuicio, razón por la cual se reputa indemnizable.

De lo anterior, se tiene entonces que para que pueda hablarse de



	Código	AO1.01_F04
	Fecha;	05/01/2016
	Versión:	02
Área de Asesores AA1010		

responsabilidad del Estado, deben reunirse los siguientes elementos: (i), la ocurrencia de un hecho; (ii) la producción de un daño indemnizable; (iii), el nexo de causalidad entre el hecho y el daño.

Concejo de Estado, Sección Tercera, Sentencia del 2 de febrero de 1995, MP. DANIEL SUAREZ, Exp. 9.846 Tesis Jurisprudencial reiterada en sentencia proferidas el 16 de julio de 2008, Exp. 16.487 y el 8 de julio de 2009, Exp. 32.52, MP MYRIAM GUERRERO ESCOBAR, entre muchas otras:

Han señalado los parámetros en los cuales el Estado debe responder frente a casos en los cuales se atribuye el daño causado por uno de sus agentes, indicando para el efecto que la responsabilidad se deriva únicamente en los eventos en que se demuestre que el daño ocasionado con un elemento que sea dotación oficial, y que además el agente este en cumplimiento del servicio, es decir que la simple calidad de funcionarios no vincula necesariamente el estado veamos:

"Dados los supuestos facticos descritos, resulta necesario precisar el contenido y alcance de los parámetros en los los cuales el estado debe responder frente a casos como el presente, donde se le atribuye el daño causado por uno de sus agentes con la utilización de un arma de fuego.

Al respecto, la sala ha precisado que la declaración de responsabilidad está sujeta a que el bien efectivamente sea dotación oficial y que, además, se encuentra destinado a la prestación del servicio público.

Ciertamente, atribuir el daño causado por un agente al servicio del estado significa que este último se hace responsable de su reparación, pero esta atribución solo es posible cuando el daño ha tenido vínculo con el servicio. Es decir, que las actuaciones de los funcionarios solo comprometen el patrimonio de las entidades públicas cuando tienen algún nexo o vínculo con el servicio público. La simple calidad de funcionario público que ostente el autor del hecho no vincula necesariamente al Estado, pues dicho funcionario puede efectuar dentro de su ámbito privado separado por completo de toda actividad pública. Así lo ha destacado la doctrina extranjera. Jurisprudencia Francesa desde el célebre fallo de Lemomier del 26 de julio de 1918.

Sentencia C-286/17:

**REGIMEN GENERAL DE RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DEL ESTADO-
Contenido y alcance.**

En aplicación de los principios interpretativos de conservación del derecho y del efecto útil del mismo, se desestimó la lectura habilitante del inciso 2º acusado, en tanto era redundante y eliminaba las consecuencias jurídicas prácticas del ejercicio legislativo. En contraste, se concluyó que el inciso

Con Transparencia, Honestidad y Capacidad de gestion





demandado consagraba una excepción al régimen general de responsabilidad patrimonial del Estado, pues se parte de que la inutilización de bienes es una medida aplicable sólo para frenar la acometida de actividades ilegales. El régimen de responsabilidad patrimonial del Estado en Colombia fue consagrado normativamente por primera vez en la Constitución de 1991, y a partir de ese momento se constituyó como un mecanismo de protección y una garantía constitucional de los administrados. Así mismo, con la entrada en vigencia de la Constitución, el enfoque de la responsabilidad varió para tomar como eje central el concepto de daño antijurídico. El artículo 90 de la Constitución consagra (i) la cláusula general de responsabilidad patrimonial del Estado, (ii) en forma de mandato imperativo, (iii) que es aplicable a todas las autoridades estatales y (iv) a los diversos ámbitos de la responsabilidad (contractual o extracontractual, entre otras). Así mismo, de tal artículo se desprende (v) una garantía para los administrados, que está estrechamente relacionada con el derecho de acceso a la administración de justicia y (vi) una obligación para el Estado de repetir contra sus agentes, cuando la administración pública haya resultado condenada y se demuestre la culpa grave o el dolo del mismo. Para la configuración de la responsabilidad patrimonial del Estado consagrada en el artículo 90 constitucional es necesaria la comprobación de (a) un daño antijurídico, (b) que le sea imputable al Estado (causalidad jurídica) y que sea (c) producido por una acción u omisión de una entidad pública o de alguno de sus agentes (causalidad material). El núcleo esencial del artículo 90 Superior que consagra el régimen general de responsabilidad estatal, se erige como uno de estos límites intransgredibles por el actuar legislativo. El inciso 2° del artículo 191 del Código de Policía consagra una excepción a la cláusula general de responsabilidad patrimonial del Estado, por ello, con su expedición el Legislador transgredió el límite fijado por la Constitución y la jurisprudencia de esta Corte y, en consecuencia, el mismo es inexecutable. En efecto, la excepción consagrada en el inciso 2° del artículo 191 del Código de Policía presenta un problema de compatibilidad constitucional con el artículo 90 de la Constitución, pues con ella el Legislador limita la cláusula general de responsabilidad y los derechos ciudadanos derivados de ella (a la eventual reparación, a la igualdad de cargas, al respeto a la propiedad y al acceso a la administración de justicia). En efecto, con ella se impide ex ante a las personas reclamar por la eventual causación de daños antijurídicos ante la jurisdicción contenciosa administrativa y exponer ante la autoridad competente los motivos por los cuales se piensa que el daño causado debe o no ser indemnizado.

En este orden de ideas es menester reiterar que la administración no responde de los daños causados por la actividad estrictamente privada de sus administrados o de sus funcionarios o agente fuera de servicio, es decir las llevadas a cabo absolutamente al margen de las funciones del cargo público; en otras palabras la realizada fuera del servicio público.

En la demanda se adujo que el daño se produjo como consecuencia de un aparatoso accidente que sufrió el menor Luis Alfredo Ortiz Angulo, cuando se desplazaba con su madre la señora ADA ALJADIS ORTIZ ANGULO, y dos sus hermanas en calidad de peatón por la calla 16 con



carrera 8 Barrio Villa Amelia del Municipio de Maicao, aproximadamente a las 20:30 horas, cuando se disponían a cruzar la carretera para llegar a su vivienda, cuando de la nada aparece un carro fantasma que transitaba a alta velocidad y arrolla a Luis Alfredo Ortiz Angulo, produciéndole la muerte casi instantánea, considera la parte actora que por falta de señalización, iluminación y reductores de velocidad el asunto se definirá con fundamento en el régimen de falla del servicio, como fue imputado en las declaraciones y condenas de la demanda.

Sobre la responsabilidad del Estado por los daños causados a particulares como consecuencia de la desatención de las autoridades públicas en el cumplimiento de las obligaciones a su cargo, la jurisprudencia de esta corporación ha señalado que el título de imputación aplicable es el de la falla del servicio. En efecto, se ha indicado por el Honorable Concejo de Estado indicado que es necesario efectuar, de un lado, el contraste entre el contenido obligatorio que, en abstracto, las normas pertinentes fijan para el órgano administrativo implicado y, de otro, el grado de cumplimiento u observancia del mismo por parte del Municipio de Maicao en el caso concreto, de otro. En este sentido se ha sostenido:

"... Esta responsabilidad, incluso bajo la óptica del artículo 90 de la Constitución Política, solo puede surgir cuando se evidencia la existencia de una falla del servicio, teniendo en cuenta que tal concepción es relativa. Su régimen fue precisado H. Concejo de Estado en sentencia del 5 de agosto de 1994 (Exp. 8487, actor VÍCTOR JULIO PARDO, ponente, Carlos Betancur Jaramillo), en la cual se señaló:

1. En casos como el presente, en los cuales se imputa responsabilidad a la administración por el incumplimiento o el cumplimiento defectuoso de sus obligaciones, la determinación de si el daño causado al particular tiene el carácter de daño antijurídico, depende de acreditar que la conducta de la autoridad fue inadecuada. Si el daño que se imputa a esta se deriva del incumplimiento de un deber que legalmente le corresponde, o de su cumplimiento inadecuado, la antijuridicidad del daño surgirá entonces aquí de dicha conducta inadecuada, o lo que es lo mismo, de una FALLA EN EL SERVICIO. (...).
2. Para determinar si aquí se presentó o no dicha falla del servicio, debe entonces previamente establecerse cuál es el alcance de la obligación legal incumplida o cumplida inadecuadamente por la administración. Debe precisarse en qué forma debió haber cumplido el Estado con su obligación; qué era lo que a ella podía exigírsele; y, solo si en las circunstancias concretas del caso que se estudia se establece que no obró adecuadamente, esto es, que no lo hizo como una administración diligente, es de anotar que la omisión podrá considerarse como causa del daño cuya reparación se pretende.

La falla de la administración, para que pueda considerarse entonces verdaderamente como causa del perjuicio y comprometa su





responsabilidad, no puede ser entonces cualquier tipo de falta. Ella **debe ser de tal entidad que, teniendo en cuenta las concretas circunstancias en que debía prestarse el servicio, la conducta de la administración pueda considerarse como "anormalmente deficiente.**

Ahora bien, en relación con la culpa exclusiva de la víctima que esta defensa estudia y considera como causal eximente de responsabilidad, en el fatídico accidente de estudio en esta demanda, debe decirse que las causales eximentes de responsabilidad —fuerza mayor, hecho exclusivo y determinante de un tercero o de la víctima— constituyen eventos que dan lugar a que sea inadmisibile imputar, desde el punto de vista jurídico, la responsabilidad por los daños cuya causación da lugar a la iniciación del litigio, a la persona o entidad que obra como demandada dentro del mismo. En relación con todas ellas, tres son los elementos cuya concurrencia tradicionalmente se ha señalado como necesaria para que sea procedente admitir su configuración: (i) su irresistibilidad; (ii) su imprevisibilidad; y (iii) su exterioridad respecto del demandado, extremos en relación con los cuales la jurisprudencia de esta ha sostenido lo siguiente:

"En cuanto tiene que ver con (i) la irresistibilidad como elemento de la causa extraña, la misma consiste en la imposibilidad del obligado a determinado comportamiento o actividad para desplegarlo o para llevarla a cabo; en otros términos, el daño debe resultar inevitable para que pueda sostenerse la ocurrencia de una causa extraña, teniendo en cuenta que lo irresistible o inevitable deben ser los efectos del fenómeno y no el fenómeno mismo —pues el demandado podría, en determinadas circunstancias, llegar a evitar o impedir los efectos dañinos del fenómeno, aunque este sea, en sí mismo, irresistible, caso de un terremoto o de un huracán algunos de cuyos efectos nocivos, en ciertos supuestos o bajo determinadas condiciones, podrían ser evitado.

Por lo demás, si bien la mera dificultad no puede constituirse en verdadera imposibilidad, ello tampoco debe conducir al entendimiento de acuerdo con el cual la imposibilidad siempre debe revestir un carácter sobrehumano; basta con que la misma, de acuerdo con la valoración que de ella efectúe el juez en el caso concreto, aparezca razonable, como lo indica la doctrina:

"La imposibilidad de ejecución debe interpretarse de una manera humana y teniendo en cuenta todas las circunstancias: **basta que la imposibilidad sea normalmente insuperable teniendo en cuenta las condiciones de la vida**"

En lo referente a (ii) la imprevisibilidad, suele entenderse por tal aquella circunstancia respecto de la cual "no sea posible contemplar por anticipado su ocurrencia", toda vez que "[P]rever, en el lenguaje usual, significa ver con anticipación", entendimiento de acuerdo con el cual el agente causante del daño solo podría invocar la configuración de la causa extraña cuando el hecho alegado no resulte imaginable antes de su ocurrencia, cuestión de suyo





 El Verdadero CAMBIO	Código	AO1.01_F04
	Fecha;	05/01/2016
	Versión:	02
Área de Asesores AA1010		

improbable si se tiene en cuenta que el demandado podría prefigurarse, aunque fuese de manera completamente eventual, la gran mayoría de eventos catalogables como causa extraña antes de su ocurrencia, más allá de que se sostenga que la imposibilidad de imaginar el hecho aluda a que el mismo jamás hubiera podido pasar por la mente del demandado o a que este deba prever la ocurrencia de las circunstancias que resulten de más o menos probable configuración o a que se entienda que lo imprevisible está relacionado con el conocimiento previo de un hecho de acaecimiento cierto.

Sin embargo, **el carácter imprevisible de la causa extraña también puede ser entendido como la condición de "imprevisto" de la misma**, esto es, de acontecimiento súbito o repentino, tal y como lo expresan tanto el Diccionario de la Real Academia Española de la Lengua, como el artículo 64 del Código Civil y la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia, de acuerdo con la cual "imprevisible será cuando se trate de un acontecimiento súbito, sorpresivo, excepcional, de rara ocurrencia". **La recién referida acepción del vocablo "imprevisible" evita la consecuencia a la cual conduce el entendimiento del mismo en el sentido de que se trata de aquello que no es imaginable con anticipación a su ocurrencia, toda vez que esta última comprensión conllevaría a que la causa extraña en realidad nunca operase**, si se tiene en cuenta que prácticamente todos los sucesos que ocurren a diario ya han sido imaginados por el hombre.

No está de más señalar, en cualquier caso, que la catalogación de un determinado fenómeno como imprevisible excluye, de suyo, la posibilidad de que en el supuesto concreto concorra la culpa del demandado, pues si este se encontraba en la obligación de prever la ocurrencia del acontecimiento al cual se pretende atribuir eficacia liberatoria de responsabilidad y además disponía de la posibilidad real y razonable de hacerlo, entonces los efectos dañinos del fenómeno correspondiente resultarán atribuibles a su comportamiento culposos y no al advenimiento del anotado suceso. Culpa e imprevisibilidad, por tanto, en un mismo supuesto fáctico, se excluyen tajantemente.

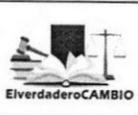
Así pues, resulta mucho más razonable entender por imprevisible aquello que, pese a que pueda haber sido imaginado con anticipación, resulta súbito o repentino **o aquello que no obstante la diligencia y cuidado que se tuvo para evitarlo, de todas maneras acaeció, con independencia de que hubiese sido mentalmente figurado, o no, previamente a su ocurrencia**. En la dirección señalada marcha, por lo demás, la reciente jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia, la cual ha matizado la rigurosidad de las exigencias que, en punto a lo "inimaginable" de la causa extraña, había formulado en otras ocasiones:

(...)

Y, por otra parte, en lo relacionado con (iii) la exterioridad de la causa





 El Verdadero CAMBIO	Código	AO1.01_F04
	Fecha;	05/01/2016
	Versión:	02
Área de Asesores AA1010		

extraña, si bien se ha señalado que dicho rasgo característico se contrae a determinar que aquella no puede ser imputable a la culpa del agente que causa el daño o que el evento correspondiente ha de ser externo o exterior a su actividad, quizás sea lo más acertado sostener que la referida exterioridad se concreta en que el acontecimiento y circunstancia que el demandado invoca como causa extraña debe resultarle ajeno jurídicamente, pues más allá de sostener que la causa extraña no debe poder imputarse a la culpa del agente resulta, hasta cierto punto, tautológico en la medida en que si hay culpa del citado agente mal podría predicarse la configuración —al menos con efecto liberatorio pleno— de causal de exoneración alguna, tampoco puede perderse de vista que existen supuestos en los cuales, a pesar de no existir culpa por parte del agente o del ente estatal demandado, tal consideración no es suficiente para eximirle de responsabilidad, como ocurre en los casos en los cuales el régimen de responsabilidad aplicable es de naturaleza objetiva, razón por la cual **la exterioridad que se exige de la causa del daño para que pueda ser considerada extraña a la entidad demandada es una exterioridad jurídica, en el sentido de que ha de tratarse de un suceso o acaecimiento por el cual no tenga el deber jurídico de responder la accionada** .

Se puede inferir lógica y razonablemente que la muerte del menor Luis Alfredo Ortiz Angulo, fue culpa exclusiva de la víctima, según los hechos narrados, por el actor donde dice que el L.A.O.A se encontraba con su madre y unas de sus hermanas el día de la ocurrencia del siniestro y él fue el único que sufrió daño, de lo anterior, podemos dilucidar que el deber de cuidado de la madre hacia sus hijos menores de edad siempre debe ser constante aun estando estos en su ausencia, pero en el caso que nos ocupa la madre en el momento de la ocurrencia de los hechos estaba en compañía de dos de sus hijos incluyendo a la víctima de tan fatal accidente, señor juez sería algo traído de los cabellos e irracional que las entidades estatales entraran a responder o tuviesen responsabilidad alguna por las acciones u omisiones propias del deber de cuidado de los padres que siempre deben tener hacia sus hijos, por tanto señor juez, acudo a su sapiencia y simple lógica para que la administración municipal se exonere de todas las pretensiones de parte del demandante por estar estas por fuera de toda orbita legal.

Señor juez, se debe dejar claridad que no se le puede imputar a la entidad estatal una responsabilidad exclusiva de la víctima que en este caso recaería sobre el deber de cuidado de la madre, por lo anterior podemos concluir que la acción generada por la víctima fue la que ocasiono la causa del daño por tanto esto genera efectos liberadores de la responsabilidad estatal.

Es posible afirmar sin lugar a duda que la madre del menor actuó de manera despreocupada y negligente a la hora de proteger la vida e integridad de su hijo...", por cual se debe absolver al Municipio de Maicao de la muerte de del niño L.A.O.A.



El fallecimiento del menor ocurrió cuando este cruzo la carretera solo acto que su madre permitió realizar a sabiendas que esta era una vía principal y transcurrida.

De lo anterior le solicito su señoría no acceder a ninguna de las declaraciones, condenas y pretensiones de la parte actora en la presente demanda de medio de control de Reparación Directa.

PRUEBAS

Solicito al señor Juez tener como pruebas las siguientes:

1. Certificado de Interventoría al Contrato de Concesión No. 445 de 1994.
2. Contrato No. 445 de 1994.

COPIAS Y ANEXOS

Anexamos a la presente contestación de la demanda:

1. copia del Decreto No. 094 del 11 de mayo de 2020, donde se decretó en el Artículo Tercero, inciso A. que me permite Representar Judicial y Extrajudicialmente al municipio, entre otras funciones.

NOTIFICACIONES

Recibiré las notificaciones en la secretaria de despacho, o en las siguientes dirección: Calle 12#11-36 Palacio Municipal de Maicao, correo electrónico: juridica@maicao-laguajira.gov.co y notificacionesjudiciales@maicao-laguajira.gov.co

De usted,

SANTANDER JOSE RESTREPO BARROS
C.C N°84'077.310 expedida en Maicao
T.P. 156.811 Del C.S.J.



Municipio de Maicao
Nif. 892.120.020-9



Código	FOR-PC-17
Fecha;	02/01/2020
Versión:	06
Despacho del Alcalde - 1000	

**DECRETO N° 094
(MAYO 11 DE 2020)**

“POR MEDIO DEL CUAL SE DELEGAN UNAS FUNCIONES”

EI ALCALDE DEL MUNICIPIO DE MAICAO

En uso de sus facultades constitucionales y legales, en especial de las conferidas por los artículos 209 y 211 de la Constitución Política, el artículo 9 y s.s de la ley 489 de 1998, el artículo 92 de la ley 136 de 1994, modificado por el artículo 30 de la ley 1551 de 2012, la ley 1437 de 2011, y demás normas complementarias y concordantes

CONSIDERANDO:

Que corresponde al alcalde dirigir la acción administrativa del municipio; asegurar el cumplimiento de las funciones y la prestación de los servicios a su cargo; representarlo judicial y extrajudicialmente; y nombrar y remover a los funcionarios bajo su dependencia y a los gerentes o directores de los establecimientos públicos y las empresas industriales o comerciales de carácter local, de acuerdo con las disposiciones pertinentes.

Que el artículo 209 de la Constitución Política establece: La función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones. Las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del estado. La administración pública, en todos sus órdenes, tendrá un control interno que se ejercerá en los términos que señale la ley.

Que el artículo 211 ibidem señala que, la ley fijará las condiciones para que las autoridades administrativas puedan delegar funciones en sus subalternos o en otras autoridades, cuyos actos o resoluciones podrá siempre reformar o revocar aquel, reasumiendo la responsabilidad consiguiente.

Que el artículo 9° de la Ley 489 de 1998, señala que: “Las autoridades administrativas, en virtud de lo dispuesto en la Constitución Política y de conformidad con la presente ley, podrán mediante acto de delegación, transferir el ejercicio de funciones a sus colaboradores o a otras autoridades, con funciones afines o complementarias.

Sin perjuicio de las delegaciones previstas en leyes orgánicas, en todo caso, los ministros, directores de departamento administrativo, superintendentes, representantes legales de organismos y entidades que posean una estructura independiente y autonomía administrativa podrán delegar la atención y decisión de los asuntos a ellos confiados por la ley y los actos orgánicos respectivos, en los empleados públicos de los niveles directivo y asesor vinculados al organismo correspondiente, con el propósito de dar desarrollo a los principios de la función administrativa enunciados en el artículo 209 de la Constitución Política y en la presente ley”.

Que el artículo 92 de la ley 136 de 1994, indica: “El Alcalde podrá delegar en los secretarios de la alcaldía y en los jefes de los departamentos administrativos las diferentes funciones a su cargo, excepto aquellas respecto de las cuales exista expresa prohibición legal.”

Que el inciso segundo del mismo artículo señala: “Los actos expedidos por las autoridades delegatarias estarán sometidos a los mismos requisitos establecidos para su expedición por la autoridad o entidad delegante y serán susceptibles de los recursos procedentes contra los actos de ellas.”

Que en virtud de las anteriores consideraciones,

¡Con Transparencia, Honestidad y Capacidad de Gestión!



CALLE 12 # 11 - 36 Centro Administrativo
Municipal - CAM

726 8903



www.maicao-laguajira.gov.co

alcaldia@maicao-laguajira.gov.co



Municipio de Maicao
Nit.892.120.020-9



Código	FOR-PC-17
Fecha;	02/01/2020
Versión:	06
Despacho del Alcalde - 1000	

**DECRETO N° 094
(MAYO 11 DE 2020)**

“POR MEDIO DEL CUAL SE DELEGAN UNAS FUNCIONES”

DECRETA:

ARTÍCULO PRIMERO. – DELEGACIÓN EN LA SECRETARÍA DE HACIENDA MUNICIPAL: Delegar en el Secretario de Despacho Código 020, Grado 2 asignado a la Secretaría de Hacienda Municipal, las siguientes funciones:

- A. Ordenar los pagos de los honorarios causados por los contratos de prestación de servicios y de apoyo a la gestión suscritos por la Alcaldía Municipal.
- B. Ordenar los pagos correspondientes a la nómina de empleados y pensionados de la administración central y la seguridad social integral y parafiscales a que haya lugar.
- C. Ordenar el pago de servicios asociados a la nómina de empleados y pensionados de la administración central.
- D. Ordenar el pago de la seguridad social integral y parafiscales de concejales y ediles a que haya lugar.
- E. Ordenar el pago de viáticos, prestaciones sociales, indemnizaciones sustitutivas de pensión de vejez y mesadas pensionales a que haya lugar.
- F. Ordenar el pago de los gastos de funcionamiento del Concejo y Personería.
- G. Ordenar los pagos de los descuentos que se hacen a terceros: Estampillas, embargos, retenciones, sobretasa ambiental, sobretasa bomberil.
- H. Ordenar los pagos de los servicios públicos y servicios de telefonía e internet adquiridos por la Administración Municipal para su funcionamiento y aquellos que tenga a su cargo.
- I. Ordenar el pago de los subsidios y las transferencias obligatorias de ley por parte del Municipio en relación a los servicios públicos de acueducto y alcantarillado y aseo.
- J. Ordenar, previo acto administrativo motivado, el pago de las compensaciones o devoluciones al ciudadano que lo solicite por pago efectuado en exceso o injustificadamente.

PARÁGRAFO. Corresponde al Ordenador del pago ejercer las atribuciones conferidas de acuerdo con las disposiciones legales vigentes que regulan la materia y responder por legalidad y procedencia de los pagos que autorice y se efectúen con cargo a las apropiaciones incorporadas en el presupuesto asignado a la entidad en los rubros de Gastos de Funcionamiento e Inversión, previa verificación y certificación a cargo de cada jefe de dependencia o funcionario responsable, en los casos que corresponda.

ARTÍCULO SEGUNDO – DELEGACIÓN EN LA SECRETARÍA GENERAL MUNICIPAL: Delegar en el Secretario de Despacho Código 020, Grado 2, asignado a la Secretaría General Municipal, las siguientes funciones:

- A. Suscribir los contratos de prestación de servicios profesionales y de apoyo a la gestión, así como sus modificaciones, adiciones, prórrogas, cesiones, terminaciones anticipadas y liquidaciones en los términos de la normatividad vigente, y en particular, bajo las normas aplicables a la contratación pública.

¡Con Transparencia, Honestidad y Capacidad de Gestión!



CALLE 12 # 11 - 36 Centro Administrativo
Municipal – CAM

776 8903



www.maicao-laguajira.gov.co

alcaldia@maicao-laguajira.gov.co

Código	FOR-PC-17
Fecha;	02/01/2020
Versión:	06
Despacho del Alcalde - 1000	

**DECRETO N° 094
(MAYO 11 DE 2020)**

“POR MEDIO DEL CUAL SE DELEGAN UNAS FUNCIONES”

- B. Expedir las aprobaciones de las garantías de los contratos suscritos por el Municipio.

ARTÍCULO TERCERO: DELEGACIÓN EN EL ASESOR DE DESPACHO: Delegar en el funcionario Santander Restrepo Barros, identificado con cédula de ciudadanía N° 84.077.310, Asesor Código 115, Grado 1, asignado al Despacho del Alcalde, las siguientes funciones:

- A. Representar judicial y extrajudicialmente al Municipio.
- B. Otorgar poderes especiales para la representación judicial y extrajudicial del Municipio, los cuales solo podrán recaer sobre funcionarios o contratistas idóneos que cuenten con la respectiva vinculación con el Municipio, laboral o contractual.
- C. Expedir los actos administrativos que resuelvan las solicitudes de permisos del titular de la Notaría del Municipio, las comisiones y el reconocimiento de viáticos a los funcionarios de la administración central.

ARTÍCULO CUARTO. Las delegaciones establecidas en los artículos anteriores, serán ejercidas con las demás funciones establecidas para cada cargo.

ARTÍCULO QUINTO. El delegatario no podrá delegar a su vez en otro(a) servidor(a) público(a) las facultades aquí delegadas.

ARTÍCULO SEXTO. De conformidad con lo dispuesto por el artículo 12 de la Ley 489 de 1998, el Alcalde Municipal podrá en cualquier tiempo reasumir las funciones y competencias delegadas y revisar los actos expedidos por sus delegatarios.

PARÁGRAFO. Los delegatarios deberán presentar informe trimestral acerca de sus actuaciones en virtud de la presente delegación, ante el Alcalde Municipal.

ARTÍCULO SÉPTIMO. Comunicar el contenido del presente acto administrativo al Secretario de Hacienda Municipal, Secretario General, Asesor de Despacho y socializar a todas las dependencias de la Alcaldía Municipal de Maicao.

ARTÍCULO OCTAVO. El presente Decreto rige a partir de su expedición y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

PUBLÍQUESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en Maicao, a los once (11) días del mes de mayo de 2020



**MOHAMAD JAAFAR DASUKI HAJJ
ALCALDE MUNICIPAL**

Proyectó. Deirdre Castro- Asesora Externa
Revisó. Jorge Miguel Guevara- Asesor Externo

CONTRATO DE CONCESION No. 445 DE 1.994

OBJETO : REALIZAR POR EL SISTEMA DE CONCESION LOS ESTUDIOS, DISEÑOS DEFINITIVOS, LAS OBRAS DE REHABILITACION DE CONSTRUCCION, LA OPERACION Y EL MANTENIMIENTO DE LOS SECTORES RIO PALOMINO - RIOHACHA Y RIOHACHA - PARAGUACHON Y EL MANTENIMIENTO Y LA OPERACION DEL SECTOR SANTA MARTA - RIO PALOMINO, RUTA 90 EN LOS DEPARTAMENTOS DEL MAGADALENA Y LA GUAJIRA.

Entre los Suscritos, GUILLERMO GAVIRIA CORREA, con Cédula de Ciudadanía número 19.488.459, expedida en Bogotá, DIRECTOR GENERAL, obrando en nombre y representación del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, por una parte y por la otra, ERNESTO BURGOS RAMIREZ, con Cédula de Ciudadanía número 17.061.091, expedida en Bogotá, obrando en nombre y representación de la Sociedad denominada " CONCESION SANTA MARTA PARAGUACHON S.A.", en su calidad de Gerente, según consta en el certificado de existencia y representación legal, debidamente autorizado por su Junta Directiva de conformidad con el Acta No. 1 de Julio 28 de 1994, sociedad con domicilio principal en Santafé de Bogotá D.C., constituida mediante escritura pública No. 2387 de la notaria 45 de Santafé de Bogota, inscrita en la Cámara de Comercio de Bogotá el 25 de Julio de 1994, bajo el No. 456210 del libro IX, con matrícula mercantil No. 606234, y que para los efectos del presente documento se denominará " EL CONCESIONARIO", quien declara bajo la gravedad del juramento que la sociedad que representa no se encuentra incurso en ninguna de las causales de inhabilidad o incompatibilidad para contratar establecidas en la ley 80 de 1993 y demás normas sobre la materia, hemos acordado celebrar el contrato que se especifica a continuación, de acuerdo con la oferta presentada, las aclaraciones a la misma y la aceptación por parte del del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, dentro del proceso de negociación directa abierto por éste, como continuación a la declaratoria de desierta de la licitación Pública No. 095-93 así: **CLAUSULA PRIMERA.**

OBJETO. "EL CONCESIONARIO se obliga a ejecutar por el sistema de concesión según lo establecido por el artículo 32, numeral 4o. de la Ley 80 de 1993, realizar por el sistema de concesion los estudios, diseños definitivos, las obras de rehabilitación de construcción, la operación y el mantenimiento de los sectores Rio Palomino - Riohacha y Riohacha - Paraguachon y el mantenimiento y la operación del sector Santa Marta - Rio Palomino, ruta 90 en los Departamentos del Magdalena y La Guajira. Las actividades incluidas para cumplir el objeto del contrato son: Estudios y diseños finales, financiación, construcción, suministro, instalación, montaje y prueba de los equipos, puesta en funcionamiento y operación del proyecto, las cuales deben hacerse en un todo de acuerdo con las condiciones, términos, alcances y obligaciones establecidas en este documento, en la oferta del CONCESIONARIO negociada y aceptada por el Instituto Nacional de Vías, en el pliego de condiciones anexo a la invitación a presentar oferta dentro del proceso de contratación directa, y en los pliegos de la licitación pública No. 095-93.

-PARAGRAFO PRIMERO:El sector Santa Marta - Rio Palomino, se entregará al CONCESIONARIO, una vez terminadas las obras de rehabilitación en este sector por parte del Instituto Nacional de Vías, para que el CONCESIONARIO la opere y mantenga en el nivel de servicio entregado. **PARAGRAFO SEGUNDO:** El alcance basico de la construcción incluye las siguientes obras: 1.- Rehabilitación de los sectores Rio Palomino - Riohacha y Riohacha - Paraguachon 2.- Solución del Paso Urbano por Riohacha que incluye seis puentes peatonales, según anteproyecto. 3.- Construcción de las obras de Infraestructura para la operación de acuerdo con el Reglamento anexo al contrato **PARAGRAFO TERCERO:** Este contrato no contempla las obras opcionales incluidas en el pliego de condiciones. **CLAUSULA SEGUNDA. DOCUMENTOS DEL CONTRATO.** Además de los documentos de la invitación a presentar oferta y sus adendos No. 1 y No.2, son documentos de este contrato los siguientes: - El pliego de condiciones y sus adendos de la licitación pública No. 095-93, la cual fue declarada desierta, La oferta del CONCESIONARIO de fecha 11 de Julio de 1.994, presentada dentro del proceso de contratación directa, negociada y aceptada por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS.- El Anteproyecto y demás información técnica suministrada por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS. - El diseño para construcción, elaborado por el CONCESIONARIO durante la etapa de Diseño y Programación. Los contratos que se suscriban para la obtención de las garantías exigidas. - Las actas o convenios que se suscriban durante la negociación precontractual o durante la vigencia del contrato.- La Ley 80 de 1993 y sus normas reglamentarias y complementarias.- La Ley 105 de 1993 y sus normas reglamentarias.- El Reglamento para la Operación de Carreteras Concesionadas, anexo a este contrato, el cual podrá

presentada dentro del proceso de contratación directa, negociada y aceptada por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS.- El Anteproyecto y demás información técnica suministrada por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS. - El diseño para construcción, elaborado por el CONCESIONARIO durante la etapa de Diseño y Programación. Los contratos que se suscriban para la obtención de las garantías exigidas. - Las actas o convenios que se suscriban durante la negociación precontractual o durante la vigencia del contrato.- La Ley 80 de 1993 y sus normas reglamentarias y complementarias.- La Ley 105 de 1993 y sus normas reglamentarias.- El Reglamento para la Operación de Carreteras Concesionadas, anexo a este contrato, el cual podrá



Handwritten initials or signature at the bottom left corner.

ser modificado cuando las necesidades o la protección de los usuarios así lo exijan, sin perjuicio del mantenimiento de la ecuación contractual. - Los demás documentos constitutivos del proyecto. - El Manual sobre Dispositivos para el Control del Tránsito en Calles y Carreteras del antiguo Ministerio de Obras Públicas y Transporte edición 1992, y demás normas que lo complementen, modifiquen o reemplacen. Las condiciones expresadas en el presente contrato, prevalecen sobre aquellas de cualquier otro documento que forme parte del mismo. Sujeto a lo anterior, los demás documentos deben entenderse como explicativos, pero en caso de ambigüedades o discrepancias deben ser interpretados por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS sin perjuicio de los recursos administrativos a que haya lugar. **CLAUSULA TERCERA: PLAZOS.** El CONCESIONARIO se obliga a iniciar la ejecución del contrato, dentro de los quince (15) días siguientes a la fecha de perfeccionamiento del mismo. El plazo para la ejecución del contrato es de ciento noventa y cinco (195) meses, dentro de los cuales se desarrollarán diversas actividades que a su vez contarán con los siguientes plazos de ejecución. **1.-ETAPA DE DISEÑO Y PROGRAMACION.** - Está comprendida entre la fecha de la firma del "acta de iniciación de la etapa de diseño y programación" y la fecha de terminación de los diseños de la parte básica del proyecto, que es aquella dentro de los Pliegos de Condiciones correspondía al alcance básico a realizar. La constitución del Fideicomiso, la elaboración de los diseños para construcción y estudios de impacto ambiental definitivos, el ajuste de los programas de obra e inversión, y la estructuración del esquema financiero, deben realizarse en un plazo máximo de tres (3) meses a partir de la fecha de iniciación de la misma. Al comienzo y terminación de esta etapa se suscribirán el "Acta de Iniciación de la etapa de Diseño y Programación" y el "Acta de Finalización de la Etapa de Diseño y Programación" respectivamente. **2.-ETAPA DE CONSTRUCCION.** Está comprendida entre la fecha de inicio de la construcción del primer tramo y la fecha en que las obras y los equipos necesarios para la puesta en servicio del último tramo de las obras básicas, sean recibidos por parte del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, y este entre en operación. La construcción de la totalidad de las obras civiles e instalaciones de las obras básicas del proyecto el suministro, montaje y pruebas de los equipos, y la puesta en servicio a los usuarios, deben realizarse en un todo de acuerdo con lo establecido en la propuesta para la construcción de las obras, suministro, instalación y prueba de los equipos necesarios para la puesta en servicio del proyecto, y en un plazo máximo de doce (12) Meses contados a partir de la fecha en que se suscriba el "Acta de Iniciación de la Etapa de Construcción". Durante esta etapa, el CONCESIONARIO a su costo, llevará a cabo el mantenimiento de las calzadas y demás obras civiles existentes incluidas en la concesión, cuyo número y estado se precisarán por inventario en el acta de entrega respectiva. Esta etapa finaliza una vez el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, a través de la Interventoría, haya recibido las obras básicas de todos los tramos de carretera, de acuerdo con la propuesta aprobada por el Instituto Nacional de Vías y se hayan completado todos los requisitos necesarios para el inicio de la Etapa de Operación del proyecto. Al terminar esta etapa se suscribirá el "Acta de Finalización de la Etapa de Construcción". **3.-ETAPA DE OPERACION** - Está comprendida entre la fecha de recibo de las obras del primer tramo, por parte del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, y la fecha en que el proyecto revierta a la Nación. Durante esta etapa, el CONCESIONARIO a su costo, llevará a cabo la conservación de las obras y administrará el proyecto al que se refiere el presente contrato en un todo de acuerdo con el Pliego de Condiciones citado en la cláusula segunda, el Reglamento para la Operación de Carreteras Concesionadas, las Normas de Mantenimiento para Carreteras Concesionadas y el Manual sobre Dispositivos para el Control de Tránsito en Calles y Carreteras. El CONCESIONARIO operará y administrará las casetas de peaje de acuerdo con el esquema tarifario para las etapas de construcción y operación, establecido en la **CLAUSULA QUINTA** del presente contrato, y en general realizará todas las actividades establecidas en LA OFERTA PARA LA OPERACION DEL PROYECTO. La duración de esta etapa es de Ciento Ochenta y Seis (186) Meses. No obstante, este plazo podrá aumentar o disminuir, según aumente o disminuya el periodo acumulado para la ejecución de las etapas de Diseño y Programación y la Etapa de Construcción, la suma de los plazos de ejecución de las tres etapas en ningún caso podrá ser superior a Ciento Noventa y Cinco (195) Meses. A la terminación de este plazo se suscribirá el "Acta de recibo del proyecto y terminación del contrato". **PARAGRAFO PRIMERO: SUSPENSION** Podrá suspenderse temporalmente la ejecución del contrato por circunstancias de fuerza mayor o caso fortuito, o por la ocurrencia de hechos o situaciones que no sean imputables al CONCESIONARIO y que imposibiliten temporalmente o perturben gravemente la ejecución del contrato. Este tiempo de suspensión no se computará para el plazo extintivo del contrato. La suspensión se hará de común acuerdo entre las partes mediante la suscripción de un acta en donde conste el evento que la ocasiona y las demás circunstancias económicas que pudieren afectar el contrato. **EL INSTITUTO NACIONAL DE**

VIAS definirá cuando hubo fuerza mayor o caso fortuito. PARAGRAFO SEGUNDO: La demora más allá de la fecha contemplada para la etapa de diseño y programación en la obtención de los permisos y licencias de impacto ambiental, por causas no imputables al Contratista, acarrearán la suspensión del plazo del contrato por el término que dure dicha demora. Si dicha causa ocasionare un desequilibrio contractual, se dará aplicación a los mecanismos de compensación contemplados en la cláusula TRIGESIMA SEXTA de este contrato. En las circunstancias anotadas el CONCESIONARIO no se hará acreedor a la multa contemplada en el literal a) de la cláusula TRIGESIMA SEGUNDA. PARAGRAFO TERCERO. Para efecto de entregas parciales y entrada en operación se establecen las siguientes fechas: Tramo Rio Palomino - T de Dibulla, Diciembre 31 de 1995; Tramo T de Dibulla - Riohacha, Enero 1 de 1996; Tramo Riohacha - Cuatro Vías, Enero 1 de 1996; y el Tramo Cuatro Vías - Paraguachón, Julio 1 de 1995. CLAUSULA

CUARTA. VALOR DEL CONTRATO. Para efectos fiscales y legales, el valor del presente contrato se determina en la suma agregada de las siguientes partidas, a precios de la fecha de invitación a presentar oferta para la negociación directa (juni de 1994), considerada como la inversión inicial del proyecto:—

- Precio de Elaboración de Estudios y Diseños \$ 881.000.000,=
- Precio de Construcción. \$ 24.408.440.500,=
- Precio de los equipos para la operación, con instalación, montaje y pruebas. \$ 2.384.258.093,=
- Costo estimado de Interventoría durante la etapa de Diseño y Programación, y la etapa de Construcción \$ 770.000.000,=
- Valor Total de la Inversión Inicial \$ 28.443.698.593,=

SON : VEINTIOCHO MIL CUATROCIENTOS CUARENTA Y TRES MILLONES SEISCIENTOS NOVENTA Y OCHO MIL QUINIENTOS NOVENTA Y TRES PESOS COLOMBIANOS.

CLAUSULA QUINTA. TARIFAS DE PEAJE. El pago del valor total del contrato, más los costos de la operación, el mantenimiento y en general todos los costos relacionados en la propuesta, durante la concesión sera mediante: a) La Cesión de los Derechos de Recaudo de Peaje de la caseta localizada en la estación SECTOR RIOHACHA-CUATRO VIAS, durante la etapa de construcción del proyecto, de acuerdo con el siguiente esquema tarifario:

CATEGORIA. N	DESCRIPCION.	VALOR
I-	Automoviles, Camperos y Camionetas. (A)	\$ 1.320,=
II-	Buses. (B)	\$ 1.540,=
III-	Camiones Pequeños de 2 ejes (C2-P)	\$ 1.540,=
IV-	Camiones Grandes de 2 ejes. (C2-G)	\$ 1.540,=
V-	Camiones de 3 y 4 ejes. (C-3-4)	\$ 3.960,=
VI-	Camiones de 5 ejes (C-5)	\$ 5.280,=
VII-	Camiones de seis ejes o más	\$ 5.940,=

b) La Cesión de los Derechos de Recaudo de Peaje de la caseta localizada en la estación SECTOR MAMATOCO-PARQUE TAYRONA, durante la etapa de operación del proyecto, de acuerdo con el siguiente esquema tarifario:

CATEGORIA. N	DESCRIPCION.	VALOR
I-	Automoviles, Camperos y Camionetas. (A)	\$ 1.600,=
II-	Buses. (B)	\$ 2.500,=
III-	Camiones Pequeños de 2 ejes (C2-P)	\$ 2.000,=
IV-	Camiones Grandes de 2 ejes. (C2-G)	\$ 3.200,=
V-	Camiones de 3 y 4 ejes. (C-3-4)	\$ 4.700,=
VI-	Camiones de 5 ejes (C-5)	\$ 6.300,=
VII-	Camiones de seis ejes	

o más \$ 7.000,=

c) La Cesión de los Derechos de Recaudo de Peaje de la caseta localizada en la estación SECTOR CAMARONES-RIOHACHA, durante la etapa de operación del proyecto, de acuerdo con el siguiente esquema tarifario:

CATEGORIA. N.	DESCRIPCION.	VALOR
I-	Automoviles, Camperos y Camionetas. (A)	\$ 1.600,=
II-	Buses. (B)	\$ 2.500,=
III-	Camiones Pequeños de 2 ejes (C2-P)	\$ 2.000,=
IV-	Camiones Grandes de 2 ejes (C2-G)	\$ 3.200,=
V-	Camiones de 3 y 4 ejes. (C-3-4)	\$ 4.700,=
VI-	Camiones de 5 ejes (C-5)	\$ 6.300,=
VII-	Camiones de seis ejes o más	\$ 7.000,=

d) La Cesión de los Derechos de Recaudo de Peaje de la caseta localizada en la estación SECTOR MAICAO-PARAGUACHON, durante la etapa de operación del proyecto, de acuerdo con el siguiente esquema tarifario:

CATEGORIA. N.	DESCRIPCION.	VALOR
I-	Automoviles, Camperos y Camionetas. (A)	\$ 1.600,=
II-	Buses. (B)	\$ 2.500,=
III-	Camiones Pequeños de 2 ejes (C2-P)	\$ 2.000,=
IV-	Camiones Grandes de 2 ejes (C2-G)	\$ 3.200,=
V-	Camiones de 3 y 4 ejes (C-3-4)	\$ 4.700,=
VI-	Camiones de 5 ejes (C-5)	\$ 6.300,=
VII-	Camiones de seis ejes o más	\$ 7.000,=

e) La Cesión de los Derechos de Recaudo de Peaje de la caseta localizada en la estación SECTOR RIOHACHA-CRUCÉ DEL PAJARO, durante la etapa de operación del proyecto, de acuerdo con el siguiente esquema tarifario:

CATEGORIA. N.	DESCRIPCION.	VALOR
I-	Automoviles, Camperos y Camionetas. (A)	\$ 1.600,=
II-	Buses. (B)	\$ 2.500,=
III-	Camiones Pequeños de 2 ejes (C2-P)	\$ 2.000,=
IV-	Camiones Grandes de 2 ejes (C2-G)	\$ 3.200,=
V-	Camiones de 3 y 4 ejes. (C-3-4)	\$ 4.700,=
VI-	Camiones de 5 ejes (C-5)	\$ 6.300,=
VII-	Camiones de seis ejes o más	\$ 7.000,=

Las tarifas están expresadas en pesos colombianos calculados a Junio de 1994, fecha de invitación a hacer oferta para la negociación directa, y serán ajustadas de acuerdo con lo estipulado en los parágrafos siguientes de esta Cláusula. PARAGRAFO PRIMERO ACTUALIZACION PARA INICIAR LA ETAPA DE CONSTRUCCION. Las tarifas de peaje para la

etapa de construcción se actualizarán para iniciar esta etapa, con el porcentaje de la variación del Índice de Precios al Consumidor establecido por el DANE entre la fecha de invitación al concesionario a presentar oferta y la fecha de suscripción del acta de iniciación de la Etapa de Construcción. **PARAGRAFO SEGUNDO. AJUSTE DEL VALOR DE LAS TARIFAS DURANTE LA ETAPA DE CONSTRUCCION.** El valor de las tarifas de peaje durante la etapa de construcción, se ajustará únicamente al comienzo de cada año calendario, con el porcentaje de la variación del Índice de Precios al Consumidor, establecido por el DANE a partir de la fecha de iniciación de la etapa de construcción, o de la fecha del ultimo incremento. **PARAGRAFO TERCERO. ACTUALIZACION PARA INICIAR LA ETAPA DE OPERACION.** Las tarifas de peaje para la etapa de Operación se actualizarán para iniciar esta etapa, con el porcentaje de la variación del Índice de Precios al Consumidor establecido por el DANE entre la fecha de invitación a presentar oferta y la fecha de suscripción del acta de iniciación de la Etapa de Operación. **PARAGRAFO CUARTO. AJUSTE DEL VALOR DE LAS TARIFAS DURANTE LA ETAPA DE OPERACION.** El valor de las tarifas se mantendrá en Valor Constante durante la etapa de operación; se ajustará de acuerdo con el Índice de Precios al Consumidor establecido por el Departamento Nacional de Estadística - DANE, conforme al siguiente procedimiento: a) Las tarifas de peaje se ajustarán de acuerdo con el porcentaje de variación del Índice de Precios al Consumidor, establecido por el Departamento Nacional de Estadística - DANE, cuando dicho índice supere el veinte por ciento (20%) del que prevalecía en la fecha en que se inició la etapa de operación o en la fecha en que se autorizó el último ajuste. b) Cuando se presente cualquiera de las situaciones señaladas en el literal anterior, el CONCESIONARIO deberá informar por escrito, el ajuste en el valor de las tarifas de peaje, acompañando la documentación de soporte correspondiente, con diez (10) días hábiles de anticipación a la fecha en que se realice el ajuste. En el evento que el índice de precios al consumidor se incremente en los doce (12) meses siguientes al último aumento de tarifas de peaje en una tasa inferior a la acordada para el incremento periódico de tarifas, estas se reajustarán, en ese término con el incremento del índice de precios al consumidor en los doce (12) meses ocurridos desde el último aumento. **PARAGRAFO QUINTO.** Si el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS no autoriza el ajuste del valor de las tarifas de peaje, la compensación se ajustará a lo establecido en la CLAUSULA TRIGESIMA SEXTA, numeral 3°. **PARAGRAFO SEXTO.** Cuando en el presente contrato se hable de índice de precios al consumidor se debe entender este como el total nacional certificado por el DANE. **PARAGRAFO SEPTIMO.-** La cesión de los derechos de recaudo de peaje AL CONCESIONARIO, de la caseta del sector Mamatoco - Parque Tayrona se efectuará a partir de la firma del acta de finalización de la etapa de construcción. **PARAGRAFO OCTAVO.** El CONCESIONARIO recibirá el producto del peaje de la caseta "Maicao" desde la fecha en que se suscriba el acta de iniciación de las obras determinadas para la etapa de construcción de la concesión. El recaudo se hará por intermedio de la actual empresa recaudadora, hasta el vencimiento, el 30 de Junio de 1995, del contrato entre esta empresa y el Instituto nacional de Vías. A partir de la terminación de la citada fecha el CONCESIONARIO recaudará directamente los dineros provenientes de esta caseta. Durante el periodo en que el CONCESIONARIO no efectue directamente el recaudo, se entregará al fideicomiso del CONCESIONARIO el 92 % del producido diario de las casetas y el 8% restante se depositará en las cuentas del Instituto Nacional de Vías. Además el CONCESIONARIO podrá supervisar el proceso, operación y resultado de los recaudos durante este periodo. **CLAUSULA SEXTA. OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO** Son obligaciones a cargo del CONCESIONARIO entre otras las siguientes: a) La financiación total del proyecto, incluidos los costos de interventoria y supervisión técnica y financiera y los costos de adquisición de predios para la zona de carretera, según los procedimientos descritos en el numeral 1.11 y 1.12 de los Pliegos de Condiciones. b) El Diseño definitivo del proyecto de acuerdo con la información técnica suministrada en los Pliegos de Condiciones. c) La Construcción de las obras, de acuerdo con el diseño definitivo elaborado por el CONCESIONARIO, incluyendo entre otros, vías en superficie, viaductos, túneles, intersecciones, obras de arte, drenajes, y señalización. d) El suministro, instalación, montaje y pruebas de los equipos requeridos, de acuerdo con el diseño para construcción elaborado por el CONCESIONARIO. e) La puesta en funcionamiento del sistema vial. f) El recaudo del peaje de las casetas indicadas en la clausula quinta del presente contrato g) Los trabajos de conservación, reparación y reconstrucción necesarios para mantener el proyecto en los niveles de servicio establecidos en la CLAUSULA VIGESIMA QUINTA del presente contrato h) Todas las actividades necesarias para la construcción, operación y entrega de las obras en buen estado, en un todo, de acuerdo con las condiciones, términos, alcances y obligaciones establecidas en el Pliego de Condiciones y en el presente contrato. **PARAGRAFO.** El CONCESIONARIO es el único responsable por la vinculación de personal, la celebración de subcontratos, la puesta en sitio de la

maquinaria y equipo indispensables para ejecutar la obra y la adquisición de materiales, todo lo cual realiza en su propio nombre y por su cuenta y riesgo, sin que el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS adquiere responsabilidad alguna por dichos actos por daños o perjuicios que causen tales actos. **CLAUSULA SEPTIMA. INTERVENTORIA.** La vigilancia, supervisión y control de la ejecución y cumplimiento del contrato será ejercida por el Interventor, quien representará al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS ante el CONCESIONARIO. El INSTITUTO NACIONAL DE VIAS proporcionará al CONCESIONARIO una copia de todas las funciones, facultades y autorizaciones establecidas al efecto y una copia del Contrato de Interventoría. El Interventor está autorizado para impartir instrucciones u órdenes al CONCESIONARIO sobre asuntos de responsabilidad de este, exigirle la información que considere necesaria y el CONCESIONARIO obligado a suministrarla dentro de los quince (15) días siguientes contados a partir de la fecha de solicitud. Son deberes del Interventor asegurar el control técnico de la obra y las demás obligaciones derivadas de este contrato. El Interventor no tendrá autorización para exonerar al CONCESIONARIO de ninguna de sus obligaciones o deberes contractuales. Todas las comunicaciones u órdenes del Interventor, serán expedidas por escrito. Todos los diseños que está obligado a ejecutar el CONCESIONARIO o las modificaciones que se propongan durante la ejecución de la obra deberán ser aprobadas por escrito previamente por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, con el concepto del Interventor. **PARAGRAFO.** - EL CONCESIONARIO se obliga a entregar al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, y al interventor los estados financieros del fideicomiso debidamente auditados, trimestralmente, dentro de los veinte (20) días siguientes a la finalización de cada trimestre. Los estados financieros deben ir acompañados de los documentos de soporte correspondientes. **CLAUSULA OCTAVA. NOMBRAMIENTO DEL PERSONAL:** El CONCESIONARIO se obliga a mantener al frente de las obras a ingenieros matriculados y aceptados por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS; el Director de proyecto deberá estar autorizado para actuar en nombre del CONCESIONARIO y para decidir con el Interventor cualquier asunto relativo a los trabajos contratados. Todos los empleados y obreros para el desarrollo del objeto del contrato serán nombrados por el CONCESIONARIO o por sus subcontratistas, quien o quienes deberán cumplir con todas las disposiciones legales sobre la contratación de personal colombiano y extranjero. Así mismo deberán observarse las disposiciones que reglamentan las diferentes profesiones. **PARAGRAFO PRIMERO. SALARIOS Y PRESTACIONES SOCIALES.** Será a cargo del CONCESIONARIO, los salarios y prestaciones sociales de todos los trabajadores vinculados al proyecto y la responsabilidad por el pasivo laboral. A tal efecto, el CONCESIONARIO se obliga al cumplimiento de todas las normas legales y convencionales ya que sus relaciones laborales se rigen por lo dispuesto en el Código Sustantivo del Trabajo y demás disposiciones concordantes y complementarias. Ninguna obligación de tal naturaleza corresponde al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, y este no asume responsabilidad ni solidaridad. **PARAGRAFO SEGUNDO. APORTES PARAFISCALES.** El CONCESIONARIO se obliga a cumplir con los aportes parafiscales conforme a lo ordenado por el artículo tercero del Decreto 562 de 1990. Acreditar el cumplimiento de esta obligación durante la etapa de Diseño y Programación y durante la etapa de Construcción, es requisito previo para el inicio de la operación del proyecto. De igual forma, acreditar el cumplimiento de esta obligación durante la etapa de operación, siendo requisito para la liquidación final del contrato. **CLAUSULA NOVENA. PROGRAMAS DE TRABAJO Y CRONOGRAMA DE DESEMBOLSOS. PARAGRAFO.** El CONCESIONARIO se obliga a ejecutar el contrato de acuerdo con el programa de trabajo presentado en la propuesta, revisado y aprobado por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, así como a efectuar los desembolsos al Fideicomiso para que éste proceda en los términos establecidos en la cláusula DECIMA QUINTA a proveer oportunamente los recursos para la elaboración de los estudios y diseños, la adquisición de predios, la supervisión e interventoría, la construcción de las obras, el mantenimiento y la operación del proyecto. Una vez aprobada la garantía única del contrato y antes de iniciar la etapa de construcción, el CONCESIONARIO deberá presentar al Interventor para su aprobación los programas de ejecución detallados, ajustados al diseño definitivo: El Diagrama Lógico de Ruta Crítica (CPM) y su representación gráfica (Diagrama de Barras), acompañados del cronograma de inversiones durante la etapa de construcción. Estos cronogramas deberán tener en cuenta que dentro de la propuesta se planteó que la etapa de estudios y diseños tendrá una duración de cuatro meses, que tales estudios y diseños se irán entregando al INSTITUTO para su estudio y aprobación, tramo por tramo, de tal forma que aprobados los diseños correspondientes a cualquiera de los tramos pueda iniciarse su construcción, sin necesidad de esperar a la terminación de la totalidad de los estudios y diseños. El Interventor deberá verificar la coherencia y compatibilidad entre los procedimientos de consecución de los recursos y el cronograma de desembolsos definitivo. La presentación del detalle anterior al Interventor y su aprobación por el mismo o la de los referidos datos, no exonerará al CONCESIONARIO de ninguna de sus

662

JK

reponsabilidades que emanen del Contrato. **PARAGRAFO.** Los programas de trabajo y el cronograma de desembolsos se podrán modificar en la medida que no signifique variación de los plazos del contrato. Dichos plazos podrán ser modificados en los siguientes casos: a) Cuando se presenten causas imputables al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS. b) En los eventos de fuerza mayor o caso fortuito definidos por la ley, y por las situaciones imprevistas que no sean imputables al CONCESIONARIO, que contempla la ley 80 de 1993, art. 5o. c) Si se presentan obras complementarias. d) Cuando los cambios en el proyecto lo justifiquen. e) Cuando medien razones de interés publico. f) En general por cualquier otra causa que a juicio del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS haga necesaria tal determinación para el mejor cumplimiento del contrato. En tales casos los programas deberán ser revaluados y aprobados por el representante legal del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS y se suscribirá el contrato adicional correspondiente, si fuere del caso. **CLAUSULA DECIMA. EQUIPO.** El CONCESIONARIO se obliga a situar oportunamente en el lugar de las obras el equipo detallado en su oferta siendo de su obligación la adecuación de vías y estructuras que fuere necesaria para el transporte de los mismos. La aceptación por parte del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS de la relación de equipo presentada en la propuesta no exime al CONCESIONARIO de la obligación de suministrar oportunamente los equipos adicionales necesarios, adecuados en capacidad y características, para cumplir con los programas, plazos y especificaciones técnicas de las obras. **CLAUSULA UNDECIMA. MATERIALES Y EJECUCION.** El CONCESIONARIO a su propia costa deberá suministrar y aportar todo el equipo de construcción, los equipos de operación, los materiales, la mano de obra, así como todos los demás elementos de todo orden que se necesiten para la construcción, conservación y administración del proyecto, tanto temporales como permanentes, hasta la terminación del objeto del contrato. Todos los materiales, equipos de operación y la ejecución deberán ser de las calidades respectivas descritas en los planos y especificaciones y de acuerdo con el diseño para construcción elaborado por el CONCESIONARIO. El CONCESIONARIO deberá proporcionar todas las facilidades indispensables para examinar, medir y ensayar las obras ejecutadas, así como las facilidades para las pruebas de los equipos de operación. Los funcionarios autorizados del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, Interventor y toda persona autorizada por él, deberán en todo momento tener libre acceso a las obras y a todos los talleres y lugares en que se esté realizando trabajo para la ejecución de la obra, y el Director de las Obras deberá proporcionar todas las facilidades y toda la ayuda que corresponda para hacer efectivo dicho derecho de acceso. **CLAUSULA DUODECIMA. CESIONES Y SUBCONTRATOS.** El CONCESIONARIO podrá ceder parte del presente contrato a personas naturales o jurídicas con previo consentimiento por escrito del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS. El CONCESIONARIO podrá subcontratar parcial o totalmente la ejecución del presente contrato a personas naturales o jurídicas que demuestren su idoneidad para la actividad sub-contratada. No obstante, el CONCESIONARIO será el único responsable ante el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS por el cumplimiento de las obligaciones del contrato, de la calidad de la obra y del servicio prestado. La persona a la cual se va a sub-contratar o ceder el contrato, deberá renunciar a la reclamación diplomática. El CONCESIONARIO es el único responsable de la celebración de subcontratos. **CLAUSULA DECIMA TERCERA. PREDIOS PARA LA VIA.** EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS o la Gerencia Inmobiliaria que contrate, negociará los predios que sea necesario comprar para la zona de carretera, con cada uno de los propietarios y gestionará todo lo necesario para la entrega oportuna de los predios al CONCESIONARIO. El INSTITUTO NACIONAL DE VIAS autorizará las cuentas de cobro que los propietarios presenten al fideicomiso del CONCESIONARIO para su cancelación con cargo a los fondos previstos por el CONCESIONARIO para estos efectos, lo cual debe ocurrir, una vez presentada la cuenta en un termino no mayor a tres días hábiles, en la medida en que aún subsistan recursos de los destinados para estos efectos o agotados estos se requieran nuevos aportes en cantidad no superior al veinte (20%) por ciento del valor inicial. Cualquier requerimiento por encima de este límite tendrá que ser previamente debatido y acordado por las partes. El CONCESIONARIO pagará las cuentas a los propietarios, con cargo a los costos totales del contrato, a través del Fideicomiso constituido para la construcción y operación del proyecto. La entrega de los predios se hará de acuerdo con los programas de trabajo establecidos para la etapa de construcción, ajustado al diseño elaborado por el CONCESIONARIO durante la etapa de Diseño y Programación, de tal forma que la disponibilidad de la zona para la construcción de las obras no obstaculice de manera alguna su ejecución. Si en algún caso fuere necesario recurrir a la expropiación de algún predio, el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS adelantará el proceso legal necesario y el pago de las correspondientes indemnizaciones, lo realizará El CONCESIONARIO con cargo a los costos totales del contrato, previa orden por escrito, impartida por EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS. **PARAGRAFO PRIMERO. FORMA DE PAGO.** En el evento que tenga necesidad de adquirir predios El CONCESIONARIO debe aportar al Fideicomiso, los recursos necesarios para la

adquisición de los predios que conforman la zona de carretera del proyecto. El valor total previsto que el CONCESIONARIO debe aportar al Fideicomiso para tal fin es el valor indicado por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS en los Pliegos de Condiciones: Si la suma de los desembolsos totales efectuados por el CONCESIONARIO para la adquisición de predios, ajustados a la fecha de invitación a presentar oferta directa (Junio de 1994), de acuerdo con el Índice de Precios al Consumidor, establecido por el Departamento Nacional de Estadística - DANE, incluyendo aquellos para los cuales hubiere sido necesario adelantar el proceso de expropiación, fuere superior a este valor, el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS compensará la diferencia al CONCESIONARIO, mediante el sistema de compensación general establecido en la CLAUSULA TRIGESIMA SEXTA, de tal forma que agotados los recursos inicialmente previstos y convenida con el INSTITUTO la manera de compensación, el CONCESIONARIO aportará los recursos adicionales para continuar con el proceso de adquisición de predios. Las demoras que este proceso genere, no le serán imputables al CONCESIONARIO e igualmente los desajustes económicos que se causen serán compensados en los términos de la cláusula Trigésima Sexta. Los costos de adquisición de predios para la zona de carretera deben ser incorporados a la inversión inicial necesaria para la realización del proyecto.

CLAUSULA DECIMA CUARTA. FUENTES DE MATERIALES, ZONAS DE PRESTAMO Y DESCARGUE DE DESECHOS Y PLAN DE MITIGACION DEL IMPACTO AMBIENTAL. Serán por cuenta y responsabilidad del CONCESIONARIO, los derechos de explotación de las fuentes de materiales, de las zonas de préstamo y de las zonas de descargue de desechos así como los costos de construcción, mejoramiento y conservación de las vías de acceso a las fuentes de materiales y demás gastos necesarios para la producción de éstos, de igual forma, serán por cuenta y responsabilidad del CONCESIONARIO, los costos de explotación de zonas de préstamos y de sus correspondientes servidumbres, la construcción y conservación de vías de acceso a las zonas de desechos, el derecho de explotación de las mismas y las obras de mitigación del Impacto Ambiental que fuere necesario realizar. Sera responsabilidad conjunta la consecución y obtención de los permisos y licencias ambientales necesarios para poder desarrollar el proyecto y la aprobación, en los términos presupuestados, del plan o programa de obras necesario para menguar el impacto ambiental que genere la obra, de tal forma que su no obtención o los desajustes que genere dentro de la programación de la obra, o los mayores costos que el desarrollo del plan o programa de obras necesarios para controlar el impacto ambiental le genere, serán de cargo del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS y reconocidos mediante el sistema de compensación general establecido en la Cláusula Trigésima Sexta.

CLAUSULA DECIMA QUINTA. ESQUEMA FINANCIERO. FONDOS DEL CONTRATO. El CONCESIONARIO en un periodo no mayor de Quince (15) días calendario, a partir del perfeccionamiento del contrato, deberá constituir un Fideicomiso en la Sociedad Fiduciaria Ganadera S.A. - Fidugan, entidad debidamente autorizada por la Superintendencia Bancaria, en cuya virtud se constituye un patrimonio autónomo, el cual servirá de eje para la consecución de financiaciones, otorgamiento de garantías y administración de todos los recursos necesarios para la ejecución del contrato. El CONCESIONARIO deberá transferir al patrimonio autónomo los derechos de tipo patrimonial derivados del presente contrato, sin desprenderse de las obligaciones relativas a la ejecución del contrato mismo. Será directamente el Fideicomiso quien provea al CONCESIONARIO de los recursos que requiera para la elaboración de los estudios y diseños, la adquisición de predios para la zona de carretera, la supervisión e interventoría del contrato, la construcción de las obras, el mantenimiento y la operación del proyecto, el que distribuirá las ganancias que se perciban de la operación del proyecto y ordenará lo conducente al pago de los rendimientos y capital de los empréstitos que se contraten. PARAGRAFO PRIMERO. El CONCESIONARIO aportará al fideicomiso, en la medida y oportunidad en que el proyecto lo vaya requiriendo, los siguientes valores: 1- a titulo de Capital de Riesgo el porcentaje establecido en su oferta liquidado sobre el valor que resulta de agregar los valores establecidos en la Cláusula Cuarta, sin incluir las obras adicionales. Cuando dichos aportes esten constituidos por equipos, éstos deben ser transferidos al fideicomiso. 2- Y el porcentaje restante más el Costo Financiero durante las etapas de Diseño y programación, y Construcción, lo deberá financiar el Concesionario mediante los procedimientos y con el apoyo de las entidades financieras o particulares que para el momento resulten más recomendables en pos de asegurar la debida ejecución del proyecto, teniendo como referencia lo establecido en su propuesta financiera. Esta financiación debe asegurar un adecuado flujo de recursos para cumplir con los programas de trabajo y el cronograma de desembolsos propuesto y auditado por el interventor. PARAGRAFO SEGUNDO. La participación de las entidades financieras dentro del proceso de financiación del contrato, no exime al CONCESIONARIO de ninguna de las obligaciones derivadas del mismo. PARAGRAFO TERCERO: Con el fin de facilitar la consecución de los recursos, el CONCESIONARIO o la sociedad Fiduciaria podrán

desarrollar esquemas financieros de aceptación nacional o internacional, tales como titularización, emisión de acciones con o sin voto, con dividendo garantizado, bonos con o sin garantía, etc.

CLAUSULA DECIMA SEXTA. REGIMEN FISCAL. La ejecución del presente contrato de Obra Pública por el Sistema de Concesión estará sujeta al Estatuto Tributario vigente en La República de Colombia.

CLAUSULA DECIMA SEPTIMA. VOLUMEN DE TRANSITO PARA LA GARANTIA. El volumen de tránsito, por categoría de vehículos, para efectos de la garantía de ingreso mínimo por cada año de operación, del proyecto será el indicado en los cuadros del Anexo No. Uno (1). El ingreso por peaje garantizado para cada año de operación es la suma de los productos del volumen garantizado para cada categoría, multiplicado por el valor de la tarifa correspondiente, vigente. Si el ingreso total obtenido por concepto de peaje, durante un año determinado de operación, desde el 1 de Enero hasta el 31 de Diciembre del respectivo año, es menor que el ingreso por peaje garantizado para ese año, el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS compensará la diferencia al CONCESIONARIO, mediante el sistema de compensación general establecido en la CLAUSULA TRIGESIMA SEXTA. Este procedimiento se aplicará durante la etapa de Operación. Para el establecimiento del déficits o superavits se considerarán en forma global todos los tramos en etapa de operación y se determinarán sobre la base de los ingresos reales acumulados durante el tiempo transcurrido de la concesión incluyendo las compensaciones ya efectuadas. Desde la fecha en que se inicie la etapa de Operación hasta el siguiente 31 de diciembre, el volumen mínimo garantizado para cada tipo de vehículos, será proporcional al tiempo transcurrido. De igual forma, el volumen mínimo garantizado, desde el 1 de enero anterior, hasta la fecha en que finalice la etapa de Operación se calculará proporcionalmente al tiempo transcurrido.

CLAUSULA DECIMA OCTAVA. LIMITE MAXIMO DE VOLUMEN DE TRANSITO APORTANTE A LA CONCESION. El límite máximo de volumen de tránsito aportante a la concesión para cada año de operación del proyecto y para cada categoría vehicular, será el indicado en los cuadros del Anexo No. Dos (2) de este contrato. El ingreso por peaje, máximo aportado, para cada año de operación, es la suma de los productos del límite máximo de volumen para cada categoría multiplicado por el valor de la tarifa correspondiente, vigente durante ese año. Si el ingreso total obtenido por concepto de peaje, durante un año determinado de operación, desde el 1 de Enero hasta el 31 de diciembre del respectivo año, es mayor que el ingreso por peaje máximo esperado para ese año, la fiduciaria, una vez se constate la situación y se suscriba el acta correspondiente por la interventoría e el CONCESIONARIO y el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, colocará y mantendrá en una cuenta especial el cincuenta por ciento (50%) de la diferencia. Estos recursos, más sus rendimientos, servirán en primer lugar para cubrir compensaciones de déficits generados en situaciones garantizadas por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, y en segundo lugar para financiar la ejecución de obras adicionales prioritarias para el proyecto, las cuales se acordarán con el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS. La ejecución de obras adicionales que se hayan de financiar de esta manera se iniciará cuando se haya acumulado el valor correspondiente al ciento por ciento (100%) de la obra acordada. Este procedimiento se aplicará durante la etapa de operación del proyecto. Desde la fecha en que se inicie la operación hasta el siguiente 31 de diciembre, el ingreso máximo aportante a la concesión, será proporcional al tiempo transcurrido. De igual forma, el ingreso máximo aportante a la concesión, desde el 1 de enero anterior, hasta la fecha en que termine la etapa de operación, se calculará proporcionalmente al tiempo transcurrido. **PARAGRAFO PRIMERO:** El cincuenta por ciento (50%) no transferido a la cuenta especial, será para el CONCESIONARIO como contraprestación por los mayores costos de mantenimiento de la vía, que genera un aumento de los volúmenes de tránsito.

CLAUSULA DECIMA NOVENA. REVISION DE LOS AFOROS. Los aforos se revisarán cada año. A más tardar el día 15 de Enero del año siguiente, debe suscribirse un acta entre la Interventoría y el CONCESIONARIO, en la que se establezca en forma precisa el volumen de tránsito que circuló por las estaciones de peaje durante el año inmediatamente anterior, discriminado por cada categoría de vehículos. **PARAGRAFO PRIMERO.** El INSTITUTO NACIONAL DE VIAS realizará conteos permanentes de tránsito en la zona del proyecto para lo cual el CONCESIONARIO está obligado a prestar todas las facilidades que se requieran para la ejecución de esta actividad y de cualquiera otra tendiente a asegurar el control y vigilancia sobre la operación del proyecto otorgado en concesión, de acuerdo con el Reglamento para la operación de Carreteras Concesionadas. Este Reglamento podrá ser modificado por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS cuando las necesidades o la protección a los usuarios así lo exijan. **PARAGRAFO SEGUNDO:** En caso de no disponer de la estadística de tránsito para los 365 días del año, se revisarán las estadísticas de recaudo, los registros informativos y contables del Concesionario y se confrontarán con estimaciones basadas en las series estadísticas del tránsito, según el día, hora y mes para estimar el del período del que se carezca de información. **CLAUSULA VIGESIMA SOBRECOSTOS POR MAYORES CANTIDADES DE OBRA EN LA**

ciento (10%) de los costos de mantenimiento y administración proyectados para el año siguiente de operación, hasta el vencimiento del contrato, antes del cual deberá prorrogarse, por un valor igual al de la última modificación por un año más. **2.- DE PAGO DE SALARIOS, PRESTACIONES SOCIALES E INDEMNIZACIONES AL PERSONAL ORIGINADOS DURANTE LA EJECUCION DEL CONTRATO.** Para garantizar el pago de salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones del personal que el CONCESIONARIO haya de utilizar para la ejecución del contrato, por el cinco por ciento (5%) del valor total propuesto para el diseño del proyecto, por un término igual al plazo previsto para las etapas de diseño y programación y un (1) año más. Antes del vencimiento de esta primera etapa y de la suscripción del acta que de comienzo a la etapa de construcción, su valor debe modificarse por un valor igual al cinco por ciento (5%) de los costos de construcción previstos por el CONCESIONARIO, por un término igual al plazo previsto para la etapa de construcción y por un año más. antes del vencimiento de la etapa de construcción y antes de la suscripción del acta que de inicio a la etapa de operación de cada tramo del proyecto, su valor debe modificarse por un valor igual al diez por ciento (10%) de los costos de mantenimiento y administración proyectados para el primer año de operación de la carretera, y deberá ajustarse anualmente al diez por ciento (10%) de los costos de mantenimiento y administración proyectados para el año siguiente de operación, hasta el vencimiento del contrato, antes del cual deberá prorrogarse por un valor igual al de la última modificación por tres años mas. **3.- ESTABILIDAD DE OBRA.** El CONCESIONARIO, a la liquidación del contrato, deberá garantizar la Estabilidad de Obra por un valor equivalente al dos por ciento (2%) del costo real de las obras ejecutadas, durante la etapa de construcción, ajustado a la fecha en que se constituya la garantía, por un termino de cinco (5) años a partir de la fecha en que finalice la etapa de operación. **4.- DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL.** El CONCESIONARIO como requisito previo a la suscripción del "Acta de Iniciación de la Etapa de Construcción", debe garantizar su responsabilidad por lesiones o muerte de una o varias personas en un solo accidente y daños a terceros o a propiedades del Ministerio de Transporte, o el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS con un monto de Cincuenta Millones de pesos colombianos (\$50,000,000.00) por evento y vigente por el término de la duración de las etapas de Construcción y Operación y seis (6) meses más. El monto máximo por concepto de esta garantía, debe ser ajustado anualmente de acuerdo con el aumento en el Índice de Precios al Consumidor, establecido por el Departamento Nacional de Estadística - DANE, con base en la fecha de la presentación de la oferta por el Concesionario".

CLASULA VIGESIMA TERCERA. PLANOS Y ESPECIFICACIONES. Durante la ejecución del Contrato, el CONCESIONARIO se obliga a ceñirse, para la etapa de Diseño y Programación, al Anteproyecto y demás información técnica suministrada con los Pliegos de Condiciones y demás documentos del contrato. Durante la etapa de Construcción, el CONCESIONARIO deberá ceñirse al diseño elaborado por él mismo y al conjunto de bases técnicas y demás información suministrada por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS. **PARAGRAFO.** - Si el CONCESIONARIO, con miras a lograr una mayor estabilidad de la obra, por considerar que existen incongruencias, inconsistencias, o evitar ulteriores perjuicios, considerare imprescindible alterar el proyecto o las especificaciones aprobadas por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS y que sirven de base para el ejecución del proyecto, lo expondrán en forma oportuna, con la motivación y soporte técnico que permita analizar el caso. Recibida dicha solicitud por parte del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, y sus correspondientes anexos que le sirven de soporte tomara una decisión en forma inmediata, esto es, que no lesione el proyecto y los intereses económicos del CONCESIONARIO. En el evento de aceptar las respectivas modificaciones o las que en últimas se estimen convenientes para el servicio, se determinaran a su vez las repercusiones de éstas en las cantidades de obra, y el plazo y demás circunstancias que resulten pertinentes, con el objeto de dar aplicación a las cláusulas VIGESIMA, VIGESIMA PRIMERA Y TRIGESIMA SEXTA.

CLASULA VIGESIMA CUARTA. LOCALIZACION Y DISPOSICION DE LAS OBRAS. El Interventor suministrará las referencias topográficas estrictamente necesarias para definir el sitio de las obras por realizar. El CONCESIONARIO será responsable por la localización correcta de todos los elementos topográficos complementarios que estime conveniente para facilitar su realización. Si en cualquier momento, en el curso de la ejecución de las obras, surge o se presenta algún error en la posición, niveles, dimensiones o alineamientos en alguna parte de ellas el CONCESIONARIO, al requerírsele el Interventor, deberá a su costa rectificar dicho error a entera satisfacción del Interventor, a menos que dicho error esté basado en datos incorrectos suministrados por el Interventor, en cuyo caso los gastos de rectificar el error correrán a cargo de éste. Será responsabilidad del CONCESIONARIO advertir de manera inmediata al Interventor cualquier tipo de error que detecte, así como proteger y conservar cuidadosamente todos los puntos de referencia, estacas de nivelación y demás elementos que se usen para la localización y disposición de las obras. **CLASULA VIGESIMA QUINTA.**

CONSERVACION Y MANTENIMIENTO DEL PROYECTO Desde la suscripción del "Acta de Iniciación de la Construcción", hasta la entrega final del proyecto, al término del Contrato, el CONCESIONARIO asume entera responsabilidad por su cuidado. En caso que se produzca daño, pérdida o desperfecto de algún elemento constitutivo del proyecto, por cualquier causa que sea, con salvedad y excepción de los hechos debidos a fuerza mayor o caso fortuito, o a hechos imprevistos que no sean imputables al CONCESIONARIO este deberá repararlas y reponerlas a su propia costa de manera que a su entrega al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS las obras estén en buenas condiciones y en buen estado y de conformidad en todos los aspectos con los requisitos de este contrato y con las instrucciones del Interventor. Dentro del mismo término, la señalización y el mantenimiento del tránsito a todo lo largo del proyecto son obligaciones a cargo del CONCESIONARIO quien será responsable por los perjuicios ocasionados a terceros o al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS por falta de señalización, o por deficiencia en ella, por su negligencia o culpa grave debidamente comprobados. La señalización temporal durante la etapa de Construcción para la prevención de riesgos de los usuarios y personal que trabaja en las obras y la señalización informativa y preventiva del proyecto durante la etapa de operación, debe cumplir con las estipulaciones y especificaciones del **Manual sobre Dispositivos para el Control del Tránsito en Calles y Carreteras**, y de las resoluciones vigentes sobre la materia expedidas por el Ministerio de Transporte.

PARAGRAFO PRIMERO. NIVEL DE SERVICIO DURANTE LA ETAPA DE OPERACION. Durante la ejecución de la etapa de Operación, el funcionamiento del proyecto se ajustará a lo establecido en el Reglamento para la Operación de Carreteras Concesionadas anexo al presente contrato. El CONCESIONARIO se obliga a mantener el proyecto con un nivel de servicio que alcance una calificación mínima de cuatro (4) puntos, conforme a las "Normas de Mantenimiento para Carreteras Concesionadas", que forman parte del Pliego de Condiciones. Las revisiones se efectuarán cada cuatro (4) meses. **PARAGRAFO SEGUNDO.**

El incumplimiento de éstas obligaciones durante la ejecución del contrato, causará al CONCESIONARIO la imposición de multas proporcionales al valor del contrato y/o a los perjuicios sufridos por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, lo cual se hará mediante resolución motivada cada vez que se compruebe ésta omisión con el informe de la Interventoría o con el resultado de las diligencias ordenadas por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS para tal caso. **CLAUSULA VIGESIMA SEXTA. REVERSION Y ENTREGA FINAL.**

Al vencimiento de la etapa de operación, los bienes afectados a la concesión del proyecto, en los que se incluyen: los predios para la zona de carreteras, la obra civil: calzadas, separadores, intersecciones, estructuras, obras de drenaje, obras de arte y señales, las casetas de peaje y sus áreas de servicio y los equipos instalados para la operación del proyecto, revertirán en favor del Instituto Nacional de Vías, sin costo alguno, libres de todo gravamen y con un nivel de servicio que alcance una calificación mínima de Cuatro (4) puntos, de acuerdo con las " Normas de Mantenimiento para Carreteras Concesionadas" que forman parte del Pliego de Condiciones. No obstante, el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS al vencimiento del periodo de operación, podrá comprar al CONCESIONARIO, los bienes muebles o inmuebles distintos a los enumerados en el párrafo anterior, que sean necesarios para la operación del proyecto. En los que se incluyen: plantas de asfalto, trituradoras, maquinaria de construcción, vehículos y campamentos. De igual forma, reconocerá las mejoras realizadas sobre los predios que conforman la zona de carretera para la instalación de los servicios complementarios que hayan sido autorizados por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS. Las mejoras estarán representadas en construcciones de mampostería y cubierta dura. El reconocimiento de las mejoras estará precedido por un acta en la que de común acuerdo, se fije el valor de las mismas y la forma de pago. El CONCESIONARIO, si así lo quisiera, podrá solicitar la ampliación o prórroga de la concesión para la explotación de los servicios complementarios que se hayan instalado. El INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, dentro de las normas legales y si lo estima conveniente, autorizará esta ampliación.

CLAUSULA VIGESIMA SEPTIMA FUERZA MAYOR O CASO FORTUITO .- El CONCESIONARIO quedará exento de toda responsabilidad por cualquier daño o dilación del proyecto durante la ejecución de este contrato, pero sin derecho a indemnizaciones por pérdida de utilidades, cuando con la debida comprobación se concluya por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS que tales hechos son el resultado de caso fortuito o fuerza mayor al tenor del artículo primero de la Ley 95 de 1890, o de situaciones imprevistas no imputables al CONCESIONARIO, de conformidad con el artículo quinto de la ley 80 de 1993. En este caso los gastos que demanden las reparaciones o construcciones de las obras afectadas serán por cuenta del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, siempre que el CONCESIONARIO haya dado aviso al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS y al Interventor sobre la ocurrencia de tales eventos y que la evaluación de tales hechos, las causas que los motivaron y la diligencia con que el CONCESIONARIO actuó ante ellos se haya hecho constar, dentro de los diez (10) días siguientes a la fecha en que cesen dichas causas, en actas suscritas por el Interventor y el CONCESIONARIO. Tales actas requerirán la aprobación

del representante legal del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS. Las cantidades de obra y los precios unitarios de las obras adicionales originadas por el caso fortuito o la fuerza mayor deberán ser acordadas en un acta firmada por el representante del CONCESIONARIO y el Interventor. El CONCESIONARIO deberá asumir los sobrecostos resultantes del caso fortuito, o de la fuerza mayor originados en pérdidas de materiales, equipos y otros elementos de su propiedad. En caso de que la causa del daño o de la dilación fuere imputable al CONCESIONARIO, serán de su cuenta, además, todas las reparaciones, reconstrucciones e indemnizaciones a que haya lugar. Parágrafo. No obstante la ocurrencia de un evento de fuerza mayor o caso fortuito, el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS continuará reconociendo al CONCESIONARIO el tráfico mínimo anual garantizado para el debido cumplimiento de las obligaciones pecuniarias, adquiridas hasta la fecha de ocurrencia de ese evento por EL CONCESIONARIO en desarrollo del presente contrato.

CLAUSULA VIGESIMA OCTAVA. INTERPRETACION UNILATERAL. Cuando surgieren discrepancias sobre la interpretación de las cláusulas de este contrato que puedan conducir a su parálisis o a la afectación grave del servicio público que se pretende satisfacer con el objeto contratado, EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS si no logra un acuerdo sobre el tema, interpretará, mediante acto administrativo debidamente motivado, las estipulaciones o cláusulas objeto de la diferencia. **PARAGRAFO.** - Esta cláusula estará vigente sólo durante la etapa de construcción del contrato. **CLAUSULA VIGESIMA NOVENA**

- TERMINACION UNILATERAL. EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS procederá a declarar la terminación anticipada de este contrato en lo eventos previstos por los artículos 17 y 45 de la Ley 80 de 1993, y de acuerdo con lo preceptuado en el parágrafo 2 del artículo 30 de la ley 105 de 1993, mediante acto administrativo debidamente motivado. **PARAGRAFO.** Esta cláusula estará vigente sólo durante la etapa de construcción del contrato.

CLAUSULA TRIGESIMA. MODIFICACION UNILATERAL. Cuando durante la ejecución del contrato y para evitar la paralización o la afectación grave del servicio público que se debe satisfacer con aquél, fuere necesario introducir variaciones al contrato y previamente no se ha logrado un acuerdo con el CONCESIONARIO, EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, mediante acto administrativo debidamente motivado lo modificará mediante la supresión o adición de obras, trabajos, suministros o servicios. Si las modificaciones alteran el valor del contrato en un veinte por ciento (20%) o más del valor inicial, EL CONCESIONARIO podrá renunciar a la continuación de su ejecución, caso en el cual se procederá como lo indica el artículo 16 del estatuto general de contratación. **PARAGRAFO PRIMERO:** Contra los actos administrativos que llegaren a ordenar la interpretación, modificación o terminación unilaterales procederá el recurso de reposición, sin perjuicio de la acción contractual que puede intentar el CONCESIONARIO según lo previsto en el artículo 77 de la Ley 80 de 1993. **PARAGRAFO SEGUNDO.** Esta cláusula estará vigente sólo durante la etapa de construcción del contrato.

CLAUSULA TRIGESIMA PRIMERA. CADUCIDAD. EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS podrá declarar la caducidad administrativa de este contrato, si se presenta alguno de los hechos constitutivos de incumplimiento de las obligaciones a cargo del CONCESIONARIO, que afecte de manera grave y directa la ejecución del contrato y evidencie que puede conducir a su paralización. **PARAGRAFO PRIMERO:** Los hechos sujetos a comprobación de las causas que motivan la caducidad serán establecidos unilateralmente por EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS. **PARAGRAFO SEGUNDO.** En cuanto al procedimiento, efectos y consecuencias de la declaratoria de caducidad se observará lo previsto en el artículo 18 de la Ley 80 de 1993. **PARAGRAFO TERCERO.**-Recibido o tomado el proyecto, el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS procederá de inmediato a la liquidación del contrato y simultáneamente dispondrá lo conducente para terminar lo que falte del objeto del contrato caducado, pudiendo inclusive destinar la maquinaria y bienes de propiedad del CONCESIONARIO caducado a la terminación del mismo, mediante el reconocimiento del valor de esta utilización.

CLAUSULA TRIGESIMA SEGUNDA. MULTAS. a) Multa por mora en el cumplimiento del plazo durante la etapa de Diseño y Programación. Si dentro del plazo previsto en el numeral 1. de la **CLAUSULA TERCERA**, o en el plazo de prórroga, en el caso que hubiere, el CONCESIONARIO no termina las actividades establecidas en la **PROPUESTA PARA LA ELABORACION DE LOS DISEÑOS DEFINITIVOS**, deberá pagar al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, por cada día calendario de atraso, el equivalente al cero punto uno por ciento (0.1%) del valor establecido como Costo de Elaboración del Diseño, fijado en la **CLAUSULA CUARTA**. b) Multa por mora en el cumplimiento del plazo del contrato durante la etapa de Construcción. Si dentro del plazo previsto en el numeral 2. de la **CLAUSULA TERCERA**, o en el plazo de prórroga, en el caso que hubiere, el CONCESIONARIO no termina la construcción de la totalidad de las obras civiles e instalaciones del proyecto, el suministro y montaje de los equipos hasta la puesta en servicio a los usuarios, deberá pagar al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, por cada día calendario de atraso, el equivalente al cero punto cero uno por ciento (0.01%) del valor establecido como Costo de Construcción, fijado en la **CLAUSULA CUARTA**. c) Multas por el incumplimiento de las obligaciones contractuales durante la etapa de Operación. Si

62

21

durante la ejecución de la etapa de Operación, el CONCESIONARIO incumple alguna de sus obligaciones contractuales deberá pagar al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS una multa diaria equivalente al recaudo promedio diario del mes inmediatamente anterior. El CONCESIONARIO autoriza al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS para descontar y tomar el valor de las multas de que tratan los literales anteriores de cualquier suma que le adeude por alguna compensación que se haya establecido de acuerdo a la CLAUSULA TRIGESIMA SEXTA, sin perjuicio que éste las haga efectivas conforme a la Ley. El pago o la deducción de dichas multas no exonerará al CONCESIONARIO de su obligación de terminar las obras, ni de las demás responsabilidades y obligaciones que emanen de este contrato. CLAUSULA TRIGESIMA TERCERA. PENAL PECUNIARIA. En caso de declaratorias de caducidad del contrato durante la etapa de Construcción, el CONCESIONARIO se hará acreedor a una multa a título de Pena Pecuniaria, equivalente al cinco por ciento (5%) del valor establecido como Precio de Construcción en la CLAUSULA CUARTA. Si la declaratoria de caducidad del contrato se produjere durante la etapa de Operación, el CONCESIONARIO se hará acreedor a una multa a título de Pena Pecuniaria equivalente al diez por ciento (10%) de los recaudos proyectados para el año siguiente, suma que se hará efectiva directamente por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS. Los valores de ellas que se hagan efectivos se considerarán como pago inicial parcial pero definitivo de los perjuicios que reciba el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, este podrá tomar directamente el valor de la Cláusula Penal Pecuniaria y el de las multas, de los valores que adeude al CONCESIONARIO por éste contrato o de la garantía constituida, y si esto no fuere posible cobrará los valores por jurisdicción coactiva. CLAUSULA TRIGESIMA CUARTA. RECONOCIMIENTO DE LA INVERSION REALIZADA. Cuando por alguna de las circunstancias previstas en éste contrato o en la Ley, sea necesario dar por terminado el contrato antes del vencimiento del plazo extintivo del mismo, se establece: 1) Terminado por cualesquiera de las causas estipuladas en la CLAUSULA TRIGESIMA PRIMERA, el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS conservará la obligación de pagar el precio de las obras ejecutadas y servicios prestados de acuerdo con las previsiones, calidades y exigencias del contrato, en la forma y terminos allí estipulados, por lo que los respectivos recursos continuaran afectados a ese proposito hasta la concurrencia del monto adeudado. 2) En caso de terminación del contrato por causas no imputables al CONCESIONARIO y antes de que ocurra el pago total de acreencias y la recuperación total del capital invertido por el concesionario, así como la rentabilidad garantizada a este capital EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS se compromete con EL CONCESIONARIO a pagar el saldo de las acreencias, el costo financiero y los dividendos por los valores y en los plazos previstos en la ingeniería financiera, para lo cual deberá efectuar los ajustes presupuestales que sean necesarios previamente a la terminación del contrato. La tasa financiera que se utilizará como base para el cálculo del costo financiero de la financiación proveniente de los préstamos para el proyecto será la presentada en la ingeniería financiera y la de los dividendos será la TIR del Inversorista, correspondiente a la establecida en el documento de evaluación financiera que forma parte de este contrato. -PARAGRAFO PRIMERO.-El CONCESIONARIO renuncia expresamente a la reclamación de tales sumas, antes de los términos señalados anteriormente. CLAUSULA TRIGESIMA QUINTA. LIQUIDACION DEL CONTRATO. - Con aplicación del procedimiento y demás requisitos consagrados en el artículo 60 de la Ley 80 de 1993 se procederá a la liquidación del contrato de común acuerdo entre el representante legal del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS o por quien haya sido delegado mediante resolución, y el CONCESIONARIO, dentro de los tres meses siguientes a la finalización del plazo del contrato o a la expedición del acto administrativo que ordene la terminación o a la fecha del acuerdo que la disponga. PARAGRAFO: Si no se llegare a un acuerdo sobre el contenido de la liquidación o el CONCESIONARIO no se presenta a la liquidación, la misma será practicada directa y unilateralmente, por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, y se expedirá mediante acto administrativo susceptible de recurso de reposición. - CLAUSULA TRIGESIMA SEXTA: ECUACION CONTRACTUAL.- Si se presenta alguna de las situaciones descritas en el párrafo quinto de la Cláusula QUINTA, y cláusulas DECIMA DECIMA TERCERA, DECIMA SEPTIMA, DECIMA NOVENA, VIGESIMA VIGESIMA SEPTIMA, VIGESIMA NOVENA Y TRIGESIMA del presente contrato, la ecuación contractual prevista en el artículo 27 de la Ley 80 de 1993 se mantendrá constante, mediante la aplicación de uno o varios de los siguientes procedimientos o sistemas: 1. Aumento en el plazo de la Etapa de Operación. 2. Aumento en el valor de las tarifas de peaje, durante la etapa de Operación, por encima del índice de precios al consumidor del DANE. Este incremento adicional no podrá ser superior al 30% del índice de precios al consumidor. 3. Los valores que dada la limitación anterior, no logren compensarse mediante el aumento de tarifas, se compensarán con pagos en moneda Nacional, con recursos del presupuesto general de la Nación, en un término de doce (12) meses a partir del establecimiento del faltante. Para los casos de sobrecostos de construcción y deficits de la demanda, la compensación se hará prefiriendo, en lo

posible, el primer sistema de compensación al segundo sistema, y este al tercero, de modo que el tercer sistema solo se utilice cuando los dos anteriores resulten inidóneos o insuficientes para lograr el cometido de restablecer el equilibrio económico del contrato. El CONCESIONARIO deberá presentar al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS la documentación necesaria para demostrar las razones financieras por las cuales se deba recurrir al tercer sistema, la cual será evaluada por una auditoria externa. Para cubrir faltantes por compra de predios o costos de interventoria, o para el pago de compensaciones por el incumplimiento de las obligaciones a cargo del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, así como para restablecer el equilibrio económico en otros casos previstos por la ley o por este contrato, no contemplados en la presente cláusula se recurrirá en todos los casos al tercer sistema. El instrumento o la combinación de ellos que se utilizará para la compensación, será acordado entre el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS y el Concesionario, una vez se produzca el hecho; de no lograrse el acuerdo prevalecerá la decisión del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, sin perjuicio de los recursos legales que puede interponer el CONCESIONARIO. Una vez efectuada la respectiva liquidación, en caso de optarse por la alternativa tres, el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS procederá al pago de los recursos en el plazo establecido, quedando especialmente obligado a efectuar todas las diligencias que fueren conducentes a la inclusión en el presupuesto inmediatamente siguiente de las partidas necesarias para el pago por este concepto, junto con el valor del interés previsible de dichos valores para el período comprendido entre la época de causación del desajuste y la época de su compensación dineraria, según lo estipulado en el paragrafo de esta cláusula. PARAGRAFO. Cuando los déficits presentados sean superiores al treinta por ciento (30%) serán cubiertos en su totalidad con recursos del presupuesto general de la Nación para el establecimiento del equilibrio financiero en la determinación del incremento del tiempo de concesión o del aumento de tarifa como mecanismo de compensación, se tendrá como base la tasa interna de retorno del proyecto, a precios constantes después de impuestos, establecida en el documento de evaluación financiera que forma parte de este contrato. Para las compensaciones con recursos del presupuesto general de la Nación se reconocerá como tasa de interés durante el tiempo que se demore el pago, la tasa bancaria de colocación para créditos a doce (12) meses, para el período de doce (12) meses contados a partir de la fecha en que se estableció el déficits. Si transcurrido este término no se ha cancelado, el Instituto incurrirá en mora de su obligación y deberá cancelar los intereses que por este concepto autoriza la Ley.

CLAUSULA TRIGESIMA SEPTIMA DIVERGENCIAS. Las divergencias que ocurran entre el Interventor y el CONCESIONARIO relacionadas con la supervisión, control y dirección de la obra, serán dirimidas por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, cuya decisión será definitiva, sin perjuicio de los recursos legales que tenga el CONCESIONARIO contra las decisiones del INSTITUTO.

CLAUSULA TRIGESIMA OCTAVA. RESPONSABILIDAD CIVIL. En esta materia se estará a lo dispuesto en los artículos 50 y s.s. de la Ley 80 de 1993

CLAUSULA TRIGESIMA NOVENA. PERFECCIONAMIENTO DEL CONTRATO. Este contrato se entenderá perfeccionado a partir de la suscripción por las partes, pero los derechos a favor del CONCESIONARIO sólo podrán ser ejercidos o reclamados cuando demuestre el pago de los impuestos de ley y la constitución, en su oportunidad, de la garantía correspondiente.

CLAUSULA CUADRAGESIMA. INHABILIDADES E INCOMPATIBILIDADES. Con la suscripción del contrato, el CONCESIONARIO declara bajo la gravedad de juramento que no se halla incurrido en las inhabilidades, incompatibilidades o prohibiciones previstas en las leyes que le impidan la celebración del presente contrato; en caso de que a pesar de esta declaración lo estuviere se procederá a adoptar los mecanismos para dejar sin efectos el contrato inmediatamente el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS tenga conocimiento de ello, o si dentro de la ejecución del contrato sobreviniere alguna, se procederá en la forma establecida en la Ley 80 de 1993, y normas que lo reglamenten o complementen.

CLAUSULA CUADRAGESIMA PRIMERA. IMPUESTO DE TIMBRE. EL CONCESIONARIO deberá pagar los impuestos de timbre en la cuantía que señale la ley.

CLAUSULA CUADRAGESIMA SEGUNDA. SUJECION A LA LEY COLOMBIANA Y RENUNCIA A RECLAMACION DIPLOMATICA. En lo relativo a las diferencias que surjan en cuanto a las obligaciones y derechos originados en el presente contrato, El CONCESIONARIO de manera expresa manifiesta que las mismas serán del conocimiento y juzgamiento exclusivo de los jueces Colombianos y renuncia a intentar reclamación diplomática, salvo el caso de denegación de justicia.

PARAGRAFO.- CLAUSULA COMPROMISORIA. Las diferencias que se susciten en relación con el contrato, serán sometidas a árbitros colombianos, dos de los cuales serán designados de común acuerdo por las partes y el tercero por la Cámara de Comercio de Bogotá. Se fallará siempre en derecho y el domicilio del tribunal será Santafé de Bogotá. Las partes convienen en que cuando el laudo infrinja normas de derecho se considerará que ha sido expedido en conciencia y por lo tanto habrá lugar al recurso de anulación previsto en la ley.

CLAUSULA CUADRAGESIMA TERCERA. IDIOMA DEL CONTRATO. Para todos los efectos el idioma oficial del presente

contrato es el Español. En caso de existir traducciones a otro idioma, para efectos de la interpretación de cualesquiera de las cláusulas, prevalecerá el documento en idioma Español.

CLÁUSULA CUADRAGESIMA CUARTA. HALLAZGOS ARQUEOLOGICOS, TESOROS, DESCUBRIMIENTOS DE MINAS U OTROS YACIMIENTOS. En el evento que durante la ejecución del presente contrato se encuentre un hallazgo arqueológico, un tesoro o se descubra una mina o cualquier otro yacimiento en el subsuelo, la propiedad sobre éste es de la Nación y su manejo será el que fija la ley Colombiana para éstos efectos.

CLÁUSULA CUADRAGESIMA QUINTA. SEGURIDAD E HIGIENE INDUSTRIAL. Será responsabilidad de el CONCESIONARIO el diseño del programa de Higiene y Seguridad Industrial que aplicará durante las etapas de Construcción y Operación del proyecto. Antes de iniciar la etapa de Construcción, el CONCESIONARIO deberá presentar para aprobación del Interventor, un Manual de Seguridad e Higiene Industrial en donde se incluyan las normas particulares aplicables a cada actividad específica, así como las regulaciones establecidas para cada caso en la legislación colombiana, pero sin limitarse a ellas. Durante la etapa de construcción debe preverse la instalación de toda la señalización preventiva e informativa, de acuerdo con la reglamentación al respecto del Instituto Nacional de Vias. Será a costa del CONCESIONARIO la implementación de dicho Manual y el Interventor verificará el cumplimiento del mismo.

CLÁUSULA CUADRAGESIMA SEXTA. VALLAS DE INFORMACION El CONSTRUCTOR CONCESIONARIO instalará, a mas tardar a los treinta (30) días de iniciada la ejecución del contrato, por lo menos tres (3) vallas de 10m. * 4 m., de acuerdo con el modelo e instrucciones que suministrará el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, en las que se informe al público sobre las características técnicas y financieras del proyecto.

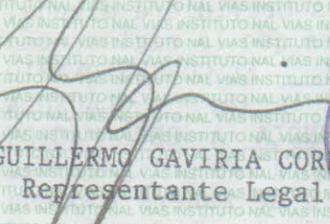
CLÁUSULA CUADRAGESIMA SEPTIMA. DOMICILIO Y NOTIFICACION. Para todos los efectos legales, se fija como domicilio la Ciudad de Santa Fé de Bogotá, D.C. República de Colombia. Para efectos de notificaciones y correspondencia las siguientes direcciones:

INSTITUTO NACIONAL DE VIAS
Centro Administrativo Nacional - CAN. Santafé de Bogotá D.C.
Teléfonos: 2220753, 2217930, 2221192 Telefax : 223481

CONCESIONARIO
Dirección : Santafé de Bogotá D.C., Carrera 7a. No.71-52, piso 11.
Teléfonos : 3122411 Telefax: 3120690

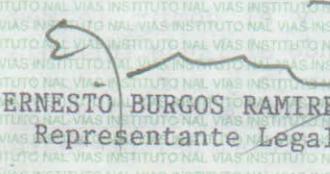
El cambio de dirección, será notificado por escrito con la debida anticipación. Cualquier notificación o comunicación del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS o del Interventor se dirigirá al representante legal del CONCESIONARIO y será entregada personalmente a éste en sus oficinas o a través de facsimil dirigido a sus respectivos números antes mencionados, casos en los cuales la respectiva comunicación se considerará recibida dentro de los cinco (5) días siguientes a la fecha del despacho. Las comunicaciones que remita el CONCESIONARIO al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS o al Interventor, se dirigirán al respectivo representante legal de la misma manera y con el mismo efecto. Para constancia y aceptación se firma en Santa Fé de Bogotá D.C. a los dos (2) días del mes de Agosto de mil novecientos noventa y cuatro, en el Palacio de Nariño teniendo como testigo al Señor Presidente de la República, doctor CESAR GAVIRIA TRUJILLO.

POR EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS


GUILLERMO GAVIRIA CORREA
Representante Legal



POR EL CONCESIONARIO


ERNESTO BURGOS RAMIREZ
Representante Legal

ANEXO AL CONTRATO No. 145 DE

REGLAMENTO PARA LA OPERACION DE LA CARRETERA SANTA MARTA - RIOHACHA - PARAGUACHON

1.- PRINCIPIOS DE LA OPERACION

La operacion de las carreteras concesionadas estara regida por los principios de continuidad, regularidad, calidad del servicio, tecnologia de avanzada, cobertura y seguridad vial

1.A.- CONTINUIDAD.- Se entiende por continuidad la garantia de disponibilidad de la via al transito en forma permanente.

Se exceptuan algunas situaciones atipicas como:

1.A.1.- Ocurrencia de situaciones climaticas muy adversas, que recomienden la interrupcion del transito para garantizar la seguridad de las personas.

1.A.2.- Ocurrencia de accidentes o incidentes de gran proporcion fuera del control del Concesionario, como por ejemplo el derrame de cargas peligrosas.

1.A.3.- Ejecucion de obras programadas con anticipacion.

1.B.- REGULARIDAD.- Se entiende como el ofrecimiento de un servicio operacional minimo permanente, en cada tipo de servicio, como: Puestos de cobro de peaje, Plataformas de pesaje, Servicios de Grúa, Primeros Auxilios medicos y mecanicos, Traslado de Accidentados, Servicios de Comunicaciones, Inspeccion del Trafico y areas de servicio al publico.

1.C.- CALIDAD DEL SERVICIO.- Se entiende como el resultado de la operacion en terminos de las variables seleccionadas, medidas en tiempos medios de remocion de personas y vehiculos accidentados, fluidez del trafico, calidad del pavimento, señalizacion e informacion a los usuarios y tiempos de atencion en los puestos de cobro, básculas e inspeccion del transito.

1.D.- TECNOLOGIA DE AVANZADA. Se refiere a la utilizacion de metodos, instalaciones y equipos, que correspondan a patrones modernos y a tecnologias de avanzada. Usando como referencia tecnologia disponible a nivel internacional.

1.E.- COBERTURA.- Se entiende como la disponibilidad de servicio a todos los usuarios sin distincion, condicionada solo por determinaciones legales, relativos al codigo de transito y al trafico de vehiculos con cargas especiales y/o peligrosas.

1.F.- SEGURIDAD VIAL.- Se entiende como el nivel de riesgo enfrentado por los usuarios de la via expresado por los indices y naturaleza de los accidentes que se produzcan.

2.- SERVICIOS.

Los servicios se clasifican en servicios propios de la Concesion y servicios de atencion a los usuarios.

2.A.- Los servicios propios son:

Mantenimiento de la via

- Operación y seguimiento del tránsito.
- Control del peso de vehículos de carga.
- Operación de los puestos de cobro de peaje.
- Vigilancia de las instalaciones.
- Comunicaciones con el Centro de Control Operacional.

Estos servicios son esenciales y no tienen cobro directo al usuario, salvo la cuota de peaje.

2.B.- Los servicios de atención a los usuarios son:

- Remoción de vehículos averiados.
- Remoción de víctimas de accidentes.
- Servicios sanitarios.
- Primeros auxilios a vehículos.
- Primeros auxilios a personas.
- Servicios de suministros de bienes para operación de vehículos.
- Servicios de venta de alimentos.
- Servicio de telefonía convencional.

Estos servicios tendrán cobro directo a los usuarios o a la compañía de seguros que los ampare y podrán ser prestados directa o indirectamente por el Concesionario.

3.- PARAMETROS DE CONTROL DE SERVICIOS.

3.A.- CONTINUIDAD.- La vía debe estar abierta el 100% del tiempo, salvo las excepciones citadas en el numeral 1.A, debidamente justificadas u otros eventos de fuerza mayor y caso fortuito.

3.B.- COBERTURA Y REGULARIDAD.- Se debe proveer las siguientes condiciones mínimas de servicio en cualquier hora:

3.B.1.- PEAJES.- Debe permanecer en funcionamiento, por sentido, mínimo una caseta. En todo caso deben permanecer en servicio un número de casetas de manera tal que no se presenten colas superiores a diez vehículos. El Instituto Nacional de Vías, podrá autorizar la suspensión de cobro en algún horario si lo llega a solicitar el Concesionario.

3.B.2.- PESAJES.- Debe existir una estación en el proyecto y permanecer en funcionamiento, mínimo una plataforma. En todo caso deben permanecer en servicio un número de plataformas de manera tal que no se presenten colas superiores a tres vehículos de carga.

3.B.3.- GRUA.- Debe permanecer disponible, al menos una grúa con capacidad suficiente para movilizar vehículos de peso bruto vehicular hasta de 60 Tons., con un mecánico.

3.B.4.- AMBULANCIA.- Debe permanecer disponible al menos una ambulancia con equipo completo, con un conductor y un auxiliar de enfermería.

3.B.5.- INSPECCION DE TRAFICO.- Debe permanecer en servicio al menos tres inspectores dotados de los respectivos vehículos, y equipos de comunicación para inspección de tráfico.

3.B.6.- CENTRO DE CONTROL OPERACIONAL.- Debe permanecer en funcionamiento, un centro de control operacional, dotado de equipo de comunicación, con un operador.

3.B.7.- VIGILANCIA.- Debe permanecer personal suficiente para vigilancia de instalaciones, recaudos y transporte de los mismos, dotado del equipo necesario para sus labores.

3.B.8.- COMUNICACIONES .- Deben permanecer en funcionamiento, al menos 12 sitios dotados de equipo que permita comunicarse con la central de operaciones. El Concesionario prestará el servicio en las condiciones de su oferta.

4.- OPERACION DEL SITIO DE COBRO DEL PEAJE.-

Debe dotarse de personal suficientemente entrenado para esta función.

Deben permanecer abiertas un número de casetas que permitan cumplir con el máximo de cola admitido en el reglamento.

Debe tener un equipo permanente de vigilantes.

Debe dotarse de señalización especial el área de las casetas, para ordenamiento y seguridad de la operación, que incluye una placa informativa con los valores actualizados del peaje.

Debe disponer de elementos de supervisión de la operación y vigilancia para los valores recaudados, depositados y para su transporte.

Debe mantener registros de recaudo a disposición del Instituto Nacional de Vías. Registros que deben ser condensados en resúmenes diarios y enviados semanalmente al Interventor y al Instituto Nacional de Vías.

Habrà control operacional del servicio para la comparación entre el tráfico servido y el propuesto.

Antes de iniciar la operación debe presentar al Instituto Nacional de Vías, el Reglamento de Operación de las estaciones de cobro de peaje, con instrucciones para casos rutinarios y especiales, que incluirá entre otras cosas, señalización, controles, fiscalización del recaudo, elaboración de mapas estadísticos de tráfico, registro de novedades, localización de equipos de trabajo, control y vigilancia de equipos e instalaciones, control de la recolección del dinero recaudado, atención al usuario y garantía para el cumplimiento de estas normas.

El Concesionario operará la(s) caseta(s) de cobro empleando equipos de conteo y clasificación de vehículos que permitan a él mismo, al Instituto Nacional de Vías y al interventor realizar un control permanente y exacto del volumen y tipo de vehículos que hacen uso del proyecto. El Concesionario debe expedir los boletos de pago correspondientes; el texto de los boletos lo acordará el CONCESIONARIO con el Instituto Nacional de Vías.

El Concesionario deberá mantener un sistema de información a los usuarios, relativa al estado del tránsito y a los servicios que existan en el proyecto concesionado.

5.- OPERACION DEL SITIO DE PESAJES .-

Debe funcionar al menos 12 horas diarias, de acuerdo a programación que organice el Concesionario durante la operación de la carretera.

Debe dotarse de personal suficientemente entrenado para esta función.

Las básculas utilizadas, deben tener una capacidad de 70 Tons con una precisión de más ó menos 1%. y sistema automático de impresión del peso.

Deben cumplir con un tiempo de atención que permitan cumplir con el máximo de cola admitido en el reglamento.

Deben pesarse al menos el 50% de los vehículos de carga por año

Los registros del peso deberán servir simultáneamente, para la liquidación de sanciones, para lo cual deben estar a disposición de la Policía Vial y el Instituto Nacional de Vías.

Debe tener un equipo permanente de vigilancia.

Debe dotarse de señalización especial el área de las básculas, para ordenamiento y seguridad de la operación.

Debe mantener registros de pesajes a disposición del Instituto Nacional de Vías. Registros que deben ser condensados en resúmenes diarios y enviados semanalmente al Interventor y al Instituto Nacional de Vías.

Habrá control operacional del servicio para la comparación entre el tráfico atendido y el propuesto.

Antes de iniciar la operación debe presentar al Instituto Nacional de Vías, el Reglamento de Operación de las estaciones de pesaje, con instrucciones para casos rutinarios y especiales, que incluirá entre otras cosas, señalización, controles, fiscalización, elaboración de mapas estadísticos de tráfico, registro de novedades, localización de equipos de trabajo, control y vigilancia de equipos e instalaciones, atención al usuario y sistema de control para el cumplimiento de estas normas.

6.- ATENCION A PERSONAS ACCIDENTADAS.

El Concesionario prestará el servicio de acuerdo con la organización y procedimientos establecidos en su propuesta.

7.- ATENCION A VEHICULOS

7.1 INFRAESTRUCTURA.- Es una actividad esencial de la operación, debiendo estar disponible las 24 horas del día, con unidades móviles denominadas carros grúas con un conductor-mecánico y equipo adecuado.

El servicio de grúa prestará primeros auxilios para casos de fallas mecánicas, eléctricas y cambios de llantas, retirando el vehículo de la vía lo más rápidamente posible y trasladándolo a los sitios de servicio más cercano.

El Concesionario deberá disponer de instalaciones necesarias para el funcionamiento del servicio, como estacionamiento, retornos operacionales y equipo que asegure el cumplimiento de los objetivos propuestos.

El servicio de grúa debe remover los vehículos accidentados, abandonados, o retenidos por la Policía Vial, que no estén en condiciones de movilizarse. El Concesionario se obliga a removerlos a su cargo hasta el sitio más cercano fuera de la calzada, que para estos efectos se denomina el sitio de recolección.

Los vehículos utilizados para el servicio de grúa, deben estar dotados de accesorios de seguridad, como lámparas intermitentes, equipo de comunicación y equipo de apoyo como extintores de incendio. Debe disponerse de grúa con capacidad de movilización de vehículos pesados.

7.2 PROCEDIMIENTOS DE ATENCION.-

El concesionario debe presentar un manual de procedimientos para este tipo de servicio.

La calidad del servicio será establecida, por el tiempo de llegada al sitio y el tiempo de traslado al centro de reparación.

Debe registrarse todas las novedades a este respecto, resumiendo el numero de vehículos atendidos y tiempos de atención, para entrega en informes

mensuales, así como consulta de otras autoridades.

8.- INSPECCION DEL TRAFICO.-

8.1 INFRAESTRUCTURA.- Es una actividad esencial de la operación, debiendo ser realizada en las 24 horas del día, con vehículos y personal apropiado.

La inspección será efectuada en forma preventiva tanto para el tránsito, como para los aspectos de mantenimiento vial.

Los vehículos utilizados para el servicio deben ser estar dotados de accesorios de seguridad, como lámparas intermitentes, equipo de comunicación y señalización de emergencia y equipo de apoyo como extintores de incendio.

Debe registrarse todas las novedades a este respecto, resumiendo el número de situaciones atendidas y tiempos de atención, para entrega de informes mensuales.

9.- CONDICIONES PARA EL PAVIMENTO.-

El Concesionario deberá realizar los trabajos de conservación, reparación y reconstrucción, necesarios para cumplir con las Normas de Mantenimiento de Carreteras Concesionadas, y un Índice de Estado no menor de cuatro (4)

10. SEÑALIZACION.-

Debe ser instalada de acuerdo con las indicaciones del Manual de señalización de Calles y Carreteras del antiguo Ministerio de Obras Públicas y Transporte versión 1992 y las especificaciones particulares de este pliego de condiciones, con relación a materiales utilizados, reflectividad y limpieza.

La sustitución de señalización o dispositivos de señalización dañados debe hacerse en el tiempo mínimo posible. En caso de dispositivos cuya falta, avería o reflectividad menor a la especificada generen peligro de accidentes, la sustitución debe ser inmediata, colocándose una provisional.

La señalización horizontal debe ser inspeccionada cada cuatro meses, como parte del control del mantenimiento de las obras, para comprobar las condiciones de reflectividad de las marcas viales. En caso que esta sea inferior a lo especificado en las normas de mantenimiento para carreteras concesionadas, la señalización debe ser nuevamente elaborada en un término no mayor a 30 días calendario.

11.- CARGAS SOBREDIMENSIONADAS Y PELIGROSAS

El transporte de cargas sobredimensionadas y peligrosas será autorizado por el Instituto Nacional de Vías, previo acuerdo con El Concesionario.

El transportador interesado se dirigirá al Instituto Nacional de Vías, con los datos referentes al transporte que desea realizar. El Instituto solicitará al Concesionario el análisis técnico pertinente, para establecer las condiciones en las cuales deberá ser hecho el transporte y la tarifa a ser cobrada. Estas condiciones serán sometidas al Instituto Nacional de Vías que analizará y decidirá sobre su aprobación. Una vez aprobada la solicitud, se oficializará el permiso de tránsito, debiendo El Concesionario garantizar el apoyo material humano y logístico necesario para acompañar la operación.

Debe disponer de un Plan de Contingencias para la atención de accidentes de vehículos que transportan cargas peligrosas.

12.- PAISAJISMO.-

En las áreas no construidas, de la Zona de Carretera, deberá haber recubrimiento vegetal. Debe mantenerse vegetación con altura no mayor a 30

cms. en zonas cercanas a la vía, que puedan constituirse en obstáculo para la visibilidad. El producto de la poda debe ser retirado en el termino de 24 horas como máximo.

13.- ILUMINACION.-

El sistema de iluminación de las estaciones de peaje pesaje y áreas de servicio al público debe presentar una eficiencia mínima del 95 % calificada por mes, en función de lámparas en funcionamiento, frente al número de lámparas existentes; medida en número de horas

14.- LIMPIEZA.-

La vía debe estar permanentemente libre de basuras, desperdicios o desechos de cualquier tipo. El concesionario debe garantizar la colocación de los materiales, producto de la limpieza, en un sitio apropiado, de acuerdo con las normas relativas a la protección del medio ambiente. En este servicio podrá utilizar medios mecanicos y personal o la contratación de microempresas para la ejecución por medios manuales.

15.- VIGILANCIA.-

15.1.- COBERTURA.- El Concesionario debe mantener un cuerpo de vigilancia que preste servicio en todas las instalaciones de la vía. Esta vigilancia será permanente en los puestos de peaje y permanente o rotativa en las demás instalaciones

15.2.- POLICIA VIAL.- El Concesionario debe establecer un sistema de coordinación con la Policía Vial de manera que ésta pueda desempeñar sus funciones de Ley. Para ello se podrá establecer un convenio de operación con el fin de acordar el soporte logístico que este cuerpo policial requiere para prestar su servicio

15.2.1.- ORGANIZACION.- Se mantendrá en este proyecto la siguiente organización:

- Un oficial
- Un suboficial
- Doce agentes
- Cuatro vehículos de patrulla, de cilindraje superior a 1.300 c.c.
- Ocho motocicletas, con cilindraje mínimo de 250 c.c.
- Equipos de radiocomunicación para vehículos, de acuerdo a la propuesta.
- Cuatro alcoholímetros
- Cuatro radares para control de velocidad
- Ocho vallas
- Cincuenta conos de señalización
- Treinta chalecos reflectivos
- Cuarenta y ocho linternas con caperuza roja
- Dieciseis altoparlantes
- Dieciseis cajas de herramienta

Los equipos de velocidad y alcohol deben estar acompañados de impresoras para la expedición de las boletas de infracción.

15.2.2.- SUMINISTROS.- El concesionario debe atender como mínimo lo siguiente:

A.- Viáticos para el personal indicado en el numeral 15.2.1, por treinta días al mes para cada unidad de personal en servicio en la vía según tabla de valores establecida a la fecha en el Decreto No 57 del 10 de Enero de 1994, incluida en el Volumen IV Anexos, de los pliegos incrementados en la misma proporción del crecimiento del salario mínimo

a. la fecha de causación.

B. - Suministro de los vehículos y equipo indicado en el numeral 15.2.1, considerando un promedio de vida útil de cuatro años.

C. - Mantenimiento y gastos de operación los vehículos y el equipo indicado en el numeral 15.2.1.

Los suministros para la Policía Vial deberán efectuarse así:

El cincuenta por ciento a partir de Cuatro meses de la fecha de suscripción del acta de iniciación de la Etapa de Construcción y el ciento por ciento a partir de la operación completa del proyecto

16.- INFORMES

El Concesionario enviará al Instituto Nacional de Vías los siguientes informes:

INFORME UNIDAD DE TIEMPO PERIODICIDAD

Recaudos de peaje día semanal

Casetas en servicio hora semanal

Volumen de tránsito en los peajes por categorías de vehículos hora semanal

Vehículos en el pesaje día semanal

Traslado de accidentados día mensual

Servicio de grúa día mensual

Inspección de la vía día mensual

Mantenimiento de la vía semana mensual

Servicio de comunicación semana mensual

Problemas generales de la operación por evento mensual

El Concesionario se obliga además a entregar al Instituto Nacional de Vías, los estados financieros del fideicomiso debidamente firmados por el revisor fiscal, trimestralmente, dentro de los veinte (20) días siguientes a la finalización de cada trimestre, acompañados de los anexos

17.- INICIACION DE LA OPERACION.-

La operación del proyecto y de sus servicios conexos, se iniciará cuando el Instituto Nacional de Vías haya autorizado previamente su funcionamiento, una vez que hubiese verificado que los trabajos de construcción estén terminados en su totalidad o por tramos completos según se haya aceptado en la oferta y se hayan llenado los requisitos a que se refiere este reglamento

Para este, el Concesionario notificará por escrito la terminación de los trabajos y haber cumplido los requisitos mencionados. El Instituto Nacional de Vías por medio de los representantes que para tal efecto designe, verificará dentro de los diez (10) días hábiles siguientes que los trabajos estén debidamente terminados y llenados los requisitos para la operación y explotación del

[Handwritten signature]

proyecto.
De ser así, el Instituto Nacional de Vías autorizará a El Concesionario el inicio de la operación y explotación del proyecto, levantándose el acta correspondiente.

17.1 MANTENIMIENTO DE LAS CALZADAS EXISTENTES.-

Si los tramos de carretera concesionados incluyen calzadas existentes, el Concesionario deberá iniciar el mantenimiento y conservación de la misma, en la fecha en que se firme el acta de iniciación de la construcción.

17.2 SISTEMA DE CASETAS DE PEAJE PARA LA OPERACION.-

El Concesionario incorporará en la operación del proyecto el sistema de cobro, y el esquema tarifario establecido en su propuesta y aprobado por el Instituto Nacional de Vías.

El Concesionario podrá utilizar las casetas existentes en el proyecto, dentro del sistema de cobro que establezca en su propuesta.

17.3 MANEJO COMERCIAL DE LAS TARIFAS.-

El Concesionario manejará libremente la comercialización del cobro del peaje, pudiendo establecer sistemas de prepago o postpago o tarifas diferenciales de acuerdo con la hora de uso de la vía, o cualquier otro.

18.- AREAS DE SERVICIOS AL PUBLICO.-

Se tendrán dos áreas de servicios que deben incluir, al menos:

- Teléfonos públicos 2 unidades
- Cafetería 20 mts2
- Sanitarios 8 unidades
- Puestos de parqueo. 8 vehículos

Estas áreas debe ubicarse, en lo posible, a más de un kilómetro de cualquier caseta de cobro de peaje o estación de pesaje y para su construcción se utilizarán predios de la zona adquirida para la carretera.

19.- PARADEROS.-

Se deberán disponer de 24 paraderos para automotores de transporte público de pasajeros, en sitios que lo ameriten por la demanda, de acuerdo con la oferta del Concesionario.

Los paraderos estarán ubicados fuera de las calzadas, en un sobreaancho, con sus correspondientes carriles de salida y retorno a la circulación de la vía, según el anteproyecto y dispondrán de un área cubierta, de mínimo 8 mts 2.

20.- SEGUROS.-

Con el pago de la cuota de peaje el Concesionario suministrará durante el recorrido del tramo de la vía objeto de la Concesión, un seguro que ampare a los vehículos por daños totales o parciales superiores a \$ 500.000 causados por: actos de grupos subversivos o terroristas, derrumbes, caídas de piedras y rocas, caídas o daños de puentes y túneles, daño súbito de la carretera, avalanchas aluviones Este seguro tendrá como límite máximo de

64

de

18

indemnización por vehiculo la suma de \$ 5.000.000.

Por la muerte o incapacidad total y permanente de ocupantes de los vehiculos amparados este seguro tendrá como limite máximo de indemnización por vehiculo la suma de \$ 5.000.000.

Estas sumas se incrementarán al termino de cada año calendario con el incremento porcentual del Indice de Precios al Consumidor del año calendario inmediatamente anterior.

La obligación del Concesionario de suministrar el seguro será efectiva cuando inicie directamente el recaudo del peaje, tendrá en cuenta el volumen de tránsito para la garantía de demanda para el sector donde se ubica la caseta de peaje, tendrá cobertura para todo el tramo concesionado y lo contabilizará como un gasto de la operación del proyecto.

21.- SUPERVISION DEL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS.-

El interventor representante del Instituto Nacional de Vías supervisará que la obra en todas sus partes se conserve en un nivel óptimo de servicio conforme con los requisitos exigidos, y solicitará por escrito a El Concesionario, la corrección de las deficiencias que hubiese observado.

22.- EXPLOTACION DE LOS PREDIOS DE LA ZONA DE CARRETERA.-

El Concesionario no podrá explotar predios de la zona de carretera sin previa autorización por escrito y para cada instalación en particular del Instituto Nacional de Vías.

Las instalaciones a que se refiere el párrafo anterior incluyen paradores, zonas de mantenimiento y talleres, gasolineras, restaurantes, hoteles y cualquier otra instalación que represente un servicio o una actividad complementaria a la operación del proyecto concesionado.

Para la instalación de cualquier servicio complementario, el Concesionario solicitará por escrito al Instituto Nacional de Vías autorización en la que debe incluir las especificaciones de operación y mantenimiento del servicio.

El Instituto Nacional de Vías, dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes a la fecha de presentación de la solicitud, autorizará por escrito, si lo considera procedente, la instalación y explotación del respectivo servicio.

El Instituto Nacional de Vías está facultado para verificar, a través de los representantes que para tal efecto designe, que las instalaciones correspondientes a las actividades o servicios complementarios, satisfagan los requisitos de operación y mantenimiento estipulados en las especificaciones con las que fue aprobada su instalación, quedando obligado el Concesionario a disponer lo necesario para subsanar las deficiencias que hubieren observado los representantes del Instituto Nacional de Vías.

En igual forma no podrán construirse edificios, colocarse postes, vallas publicitarias, cercas y demás obras dentro de los predios de la zona de carretera, distintos a los especificado en los pliegos de condiciones y en la propuesta, sin la autorización expresa y por escrito del Instituto Nacional de Vías.

23.- RESPONSABILIDAD.-

El Concesionario será directamente responsable de los accidentes o daños a personas y bienes que resulten por actos propios o de su personal, maquinaria o equipos, debidos a la deficiencias en la operación, mantenimiento, conservación o reparación de la obra concesionada, previa declaración judicial.

24. REVERSION

Al vencimiento de la etapa de operación, los bienes afectados a la vía en concesión tales como los predios de la zona de carretera, calzadas, separadores, intersecciones, estructuras, obras de drenaje, obras de arte y señales, las casetas de peaje y sus áreas de servicio y los equipos instalados para la operación de la carretera, revertirán al Instituto Nacional de Vías, sin costo alguno, libres de todo gravamen y con un Índice de Estado que alcance una calificación mínima de 4.0 puntos de acuerdo con las Normas para Mantenimiento de Carreteras concesionadas y el procedimiento para determinar el Índice de Estado de un pavimento de concreto asfáltico, anexas a los Pliegos de Condiciones.

Podrá reconocer las mejoras realizadas en los predios de la zona de carretera tales como estaciones de servicio, restaurantes, hoteles paradores etc.

25. - DISPOSICIONES LEGALES. -

Todo lo establecido en este reglamento, debe cumplirse sin perjuicio de las demás obligaciones que el Concesionario tenga en cumplimiento de las leyes vigentes de la República de Colombia.

26. - AJUSTE A LA MONEDA CIRCULANTE

Para considerar la disponibilidad de dinero fraccionario en moneda legal, en los ajustes de las tarifas de peaje, de acuerdo al procedimiento establecido en los pliegos de condiciones, se aproximará el resultado al cien más cercano.

POR EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS

POR EL CONCESIONARIO

GUILLERMO GAVIRIA CORREA
Director General



ERNESTO BURGOS RAMÍREZ
Representante Legal

ANEXO AL CONTRATO No. 145 DE CARRETERA SANTA MARTA - RIOHACHA - PARAGUACHON CUADRO CON VOLUMENES DE TRANSITO PARA LA GARANTIA SECTOR MAMATOCO - PARQUE TAYRONA

ANOS	TPDS TOTAL	AUTOS	BUSES	CAMIONES	C-2P	C-2G	C-3-4	C-5	>C5
1993	1500	675	315	510	71	143	41	51	204
1994	1530	689	321	520	73	146	42	52	208
1995	1561	702	328	531	74	149	42	53	212
1996	1592	716	334	541	76	152	43	54	216
1997	1624	731	341	552	77	155	44	55	221
1998	1656	745	348	563	79	158	45	56	225
1999	1689	760	355	574	80	161	46	57	230
2000	1723	775	362	586	82	164	47	59	234
2001	1757	791	369	598	84	167	48	60	239
2002	1793	807	376	609	85	171	49	61	244
2003	1828	823	384	622	87	174	50	62	249
2004	1865	839	392	634	89	178	51	63	254
2005	1902	856	399	647	91	181	52	65	259
2006	1940	873	407	660	92	185	53	66	264
2007	1979	891	416	673	94	188	54	67	269
2008	2019	908	424	686	96	192	55	69	275
2009	2059	927	432	700	98	196	56	70	280
2010	2100	945	441	714	100	200	57	71	286
2011	2142	964	450	728	102	204	58	73	291
2012	2185	983	459	743	104	208	59	74	297
2013	2229	1003	468	758	106	212	61	76	303



POR EL CONCESIONARIO

REPRESENTANTE LEGAL

DIRECTOR GENERAL

**ANEXO AL CONTRATO No. 145 DE
CARRERA SANTAMARÍA - RIOHACHA - PARAGUACHON
CUADRO DE VOLUMENES DE TRANSITO PARA LA GARANTIA
SECTOR CAMARONES - RIOHACHA**

ANO	TPD TOTAL	AUTOS	BUSES	CAMIONES	C-2P	C-2G	C3-4	C-5	>C-5
1993	1899	1140	266	494	104	138	30	49	173
1994	1956	1174	274	509	107	142	31	51	178
1995	2015	1209	282	524	110	147	31	52	183
1996	2075	1245	291	540	113	151	32	54	189
1997	2138	1283	299	556	117	156	33	56	195
1998	2202	1321	308	572	120	160	34	57	200
1999	2268	1361	318	590	124	165	35	59	206
2000	2336	1402	327	607	128	170	36	61	213
2001	2406	1444	337	626	131	175	38	63	219
2002	2478	1487	347	644	135	180	39	64	226
2003	2553	1532	357	664	139	186	40	66	232
2004	2629	1577	368	684	144	191	41	68	239
2005	2708	1625	379	704	148	197	42	70	246
2006	2789	1674	390	725	152	203	44	73	254
2007	2873	1724	402	747	157	209	45	75	261
2008	2959	1775	414	769	162	215	46	77	269
2009	3048	1829	427	792	166	222	48	79	277
2010	3139	1884	440	816	171	229	49	82	286
2011	3233	1940	453	841	177	235	50	84	294
2012	3330	1998	466	866	182	242	52	87	303
2013	3430	2058	480	892	187	250	54	89	312

POR EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS

POR EL CONCESIONARIO



REPRESENTANTE LEGAL

DIRECTOR GENERAL

Handwritten signature and initials at the bottom right.

ANEXO AL CONTRATO No. 145 DE CARRETERA SANTA SANTA MARTA - PARAGUACHON CUADRO CON VOLUMENES DE TRANSITO PARA LA GARANTIA SECTOR RIOHACHA - CRUCE EL PAJARO

ANOS	TOTAL	AUTOS	BUSIS	CAMIONES	C-2P	C-2C	C-1-1	C-5	>C-5
1993	21000	1380	294	420	122	143	25	25	105
1994	2163	1428	303	433	125	147	26	26	108
1995	2228	1470	312	446	129	151	27	27	111
1996	2295	1515	321	459	133	156	28	28	115
1997	2364	1560	331	473	137	161	28	28	118
1998	2434	1607	341	487	141	166	29	29	122
1999	2508	1655	351	502	145	171	30	30	125
2000	2583	1705	362	517	150	176	31	31	129
2001	2660	1756	372	532	154	181	32	32	133
2002	2740	1808	384	548	159	186	33	33	137
2003	2822	1863	395	564	164	192	34	34	141
2004	2907	1919	407	581	169	198	35	35	145
2005	2994	1976	419	599	174	204	36	36	150
2006	3084	2035	432	617	179	210	37	37	154
2007	3176	2096	445	635	184	216	38	38	159
2008	3272	2159	458	654	190	222	39	39	164
2009	3370	2224	472	674	195	229	40	40	168
2010	3471	2291	486	694	201	236	42	42	174
2011	3575	2360	501	715	207	243	43	43	179
2012	3682	2430	516	736	214	250	44	44	184
2013	3793	2503	531	759	220	258	46	46	190



INSTITUTO NACIONAL DE VIAS
DIRECTOR GENERAL

REPRESANTANTE ELEGAL

Handwritten signature and initials.

**ANEXO AL CONTRATO No. 145 DE
CARRERA SANTA MARTA RIOHACHA - PARAGUACHON
CUADRO CON VOLUMENES DE TRANSITO PARA LA GARANTIA
SECTOR MAICAO - PARAGUACHON**

ANO	TPD	AUTOS	BUSES	C-2P	C-2G	C3-4	C-5	>C-5
1993	4436	3505	222	525	114	28	14	14
1994	4569	3610	228	541	117	29	15	15
1995	4706	3718	235	557	120	30	15	15
1996	4848	3830	242	574	124	31	16	16
1997	4993	3944	250	591	128	32	16	16
1998	5143	4063	257	609	132	33	17	17
1999	5297	4185	265	627	136	34	17	17
2000	5456	4310	273	646	140	35	18	18
2001	5620	4440	281	665	144	36	18	18
2002	5788	4573	289	685	148	37	19	19
2003	5962	4710	298	706	153	38	19	19
2004	6141	4851	307	727	157	39	20	20
2005	6325	4997	316	749	162	40	20	20
2006	6513	5147	326	771	167	42	21	21
2007	6710	5301	336	794	172	43	22	22
2008	6911	5460	346	818	177	44	23	23
2009	7119	5624	356	843	182	46	24	24
2010	7332	5793	367	868	188	47	25	25
2011	7552	5966	378	894	193	48	25	25
2012	7779	6145	389	921	199	50	26	26
2013	8012	6330	401	949	205	51	26	26

REPRESANTANTE LEGAL

[Handwritten Signature]



DIRECTOR GENERAL

[Handwritten Signature]

POREI CONCESIONARIO

POREI INSTITUTO NACIONAL DE VIAS

**ANEXO AL CONTRATO No. 145 DE
CARETERA SANTA MARTA - RIOHACHA - PARAGUACHON
CUADRO DE VOLUMEN DE TRANSITO MAXIMO APORTANTE A LA CONCESION
SECTOR RIOHACHA CRUCE EL PAJARO**

ANOS	TOTAL	AUTOS	BUSSES	CAMIONES	C-2P	C-2G	C-3-4	C-5	>C-5
1993	2520	1663	353	504	146	171	30	30	126
1994	2596	1713	363	519	151	177	31	31	130
1995	2673	1764	374	535	155	182	32	32	134
1996	2754	1817	386	551	160	187	33	33	138
1997	2836	1872	397	567	165	193	34	34	142
1998	2921	1928	409	584	169	199	35	35	146
1999	3009	1986	421	602	175	205	36	36	150
2000	3099	2046	434	620	180	211	37	37	155
2001	3192	2107	447	638	185	217	38	38	160
2002	3288	2170	460	658	191	224	39	39	164
2003	3387	2235	474	677	196	230	41	41	169
2004	3488	2302	488	698	202	237	42	42	174
2005	3593	2371	503	719	208	244	43	43	180
2006	3701	2442	518	740	215	252	44	44	185
2007	3812	2516	534	762	221	259	46	46	191
2008	3926	2591	550	785	228	267	47	47	196
2009	4044	2669	566	809	235	275	49	49	202
2010	4165	2749	583	833	242	283	50	50	208
2011	4290	2831	601	858	249	292	51	51	215
2012	4419	2916	619	884	256	300	53	53	221
2013	4551	3004	637	910	264	309	55	55	228

POR EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS

POR EL CONCESIONARIO



REPRESENTANTE LEGAL

**ANEXO AL CONTRATO No. 145 DE
CARRERA SANTAMARTA RIOHACHA - PARAGUACHON
CUADRO DE VOLUMEN DE TRANSITO MAXIMO APORTANTE A LA CONCESION
SECTOR CAMARONES - RIOHACHA**

ANO	TPD TOTAL	AUTOS	BUSES	CAMIONES	C-2P	C-2G	C3-4	C-5	>C-5
1993	2279	1368	319	593	124	166	36	59	207
1994	2348	1409	329	610	128	171	37	61	214
1995	2418	1451	339	629	132	176	38	63	220
1996	2491	1494	349	648	136	181	39	65	227
1997	2565	1539	359	667	140	187	40	67	233
1998	2642	1585	370	687	144	192	41	69	240
1999	2721	1633	381	708	149	198	42	71	248
2000	2803	1682	392	729	153	204	44	73	255
2001	2887	1732	404	751	158	210	45	75	263
2002	2974	1784	416	773	162	216	46	77	271
2003	3063	1838	429	796	167	223	48	80	279
2004	3155	1893	442	820	172	230	49	82	287
2005	3250	1950	455	845	177	237	51	84	296
2006	3347	2008	469	870	183	244	52	87	305
2007	3447	2068	483	896	188	251	54	90	314
2008	3551	2131	497	923	194	259	55	92	323
2009	3657	2194	512	951	200	266	57	95	333
2010	3767	2260	527	979	206	274	59	98	343
2011	3880	2328	543	1009	212	282	61	101	353
2012	3997	2398	560	1039	218	291	62	104	364
2013	4116	2470	576	1070	225	300	64	107	375

POR EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS



DIRECTOR GENERAL

REPRESENTANTE LEGAL

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

**ANEXO AL CONTRATO No. 145 DE
CARRERA SANTA MARTA - RIOHACHA - PARAGUACHON
SECTOR MAMATOCO - PARQUE TAYRONA**

ANOS	TPDS	TOTAL	AUTOS	BUSES	CAMIONES	C-2P	C-3-4	C-5	>C-5
1993	1800	1800	810	378	612	86	171	61	245
1994	1836	1836	826	386	624	87	175	62	250
1995	1873	1873	843	393	637	89	178	64	255
1996	1910	1910	860	401	649	91	182	65	260
1997	1948	1948	877	409	662	93	185	66	265
1998	1987	1987	894	417	676	95	189	68	270
1999	2027	2027	912	426	689	96	193	69	276
2000	2068	2068	930	434	703	98	197	70	281
2001	2109	2109	949	443	717	100	201	72	287
2002	2151	2151	968	452	731	102	205	73	293
2003	2194	2194	987	461	746	104	209	75	298
2004	2238	2238	1007	470	761	107	213	76	304
2005	2283	2283	1027	479	776	109	217	78	310
2006	2328	2328	1048	489	792	111	222	79	317
2007	2375	2375	1069	499	808	113	226	81	323
2008	2423	2423	1090	509	824	115	231	82	329
2009	2471	2471	1112	519	840	118	235	84	336
2010	2520	2520	1134	529	857	120	240	86	343
2011	2571	2571	1157	540	874	122	245	87	350
2012	2622	2622	1180	551	892	125	250	89	357
2013	2675	2675	1204	562	909	127	255	91	364

POR EL CONCESIONARIO

REPRESENTANTE LEGAL



DIRECTOR GENERAL

642

**ANEXO AL CONTRATO No. 145 DE
CARRETERA SANTA MARTA - RIOHACHA - PARAGUACHON
CUADRO DE VOLUMEN DE TRANSITO MAXIMO APORTANTE A LA CONCESION
SECTOR MAICAO - PARAGUACHON**

ANO	TPD	AUTOS	BUSES	CAMIONES	C-2P	C-2C	C3-4	C-5	>C-5
1993	5323	4206	266	852	630	136	34	34	17
1994	5483	4332	274	877	649	140	35	35	18
1995	5648	4462	282	904	669	145	36	36	18
1996	5817	4595	291	931	689	149	37	37	19
1997	5992	4733	300	959	709	153	38	38	19
1998	6171	4875	309	987	731	158	39	39	20
1999	6356	5022	318	1017	753	163	41	41	20
2000	6547	5172	327	1048	775	168	42	42	21
2001	6744	5327	337	1079	798	173	43	43	22
2002	6946	5487	347	1111	822	178	44	44	22
2003	7154	5652	358	1145	847	183	46	46	23
2004	7369	5821	368	1179	872	189	47	47	24
2005	7590	5996	379	1214	899	194	49	49	24
2006	7818	6176	391	1251	926	200	50	50	25
2007	8052	6361	403	1288	953	206	52	52	26
2008	8294	6552	415	1327	982	212	53	53	27
2009	8543	6749	427	1367	1011	219	55	55	27
2010	8799	6951	440	1408	1042	225	56	56	28
2011	9063	7160	453	1450	1073	232	58	58	29
2012	9335	7374	467	1494	1105	239	60	60	30
2013	9615	7596	481	1538	1138	246	62	62	31

POR EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS

REPRESENTANTE LEGAL



DIRECTOR GENERAL

[Handwritten signature]

[Handwritten initials]

**ANEXO AL CONTRATO No. 115 DE
CUADROS DE CANTIDADES DE OBRA, PRECIOS UNITARIOS Y VALOR TOTAL
CARRETERA SANTA MARIA- RIOHACHA - PARAGUACHON**

CUADRO No. 1

ITEM DE PAGO No.	ESPECIFICACIONES		DESCRIPCION	UNIDAD	CANTIDAD	VR. UNITARIO	VR. TOTAL
	GENERAL	PARTICULAR					
1.4		1P1	Limpieza de alcantarillas	U	550	104,650	57,557,500
1.5		1P1	Limpieza de pontones	U	80	200,333	16,026,640
3	3	3P	Conformacion y reconstruccion de taludes de terraplenes	m3	68,400	14,612	999,460,800
4.1		4P	Excavacion para reparacion de pavimento existente	m3	7,480	6,796	50,834,080
4.8		4P3	Sello de grietas en pavimento asfaltico	K	146,300	1,525	223,107,500
13.1		13P	Base Asfaltica de gradacion abierta	m3	62,580	67,650	4,233,537,000
16.3		16P	Transporte materiales petreos para concreto asfaltico	m3-Km	9,027,740	479	4,324,287,460
16.4		16P	Transporte de material petreo para base asfaltica de gradacion abierta	m3-Km	3,870,720	479	1,854,074,880
23.1	23	23P	Concreto asfaltico para parcheo	m3	7,480	95,838	716,868,240
23.2	23	23P	Concreto Asfaltico capa de rodadura	m3	117,240	78,925	9,253,167,000
32.6	32	32	Concreto class F (f'c= 140 k/cm2)	m3	700	226,296	158,407,200
47.1	47	47P	Suministro e instalacion de defensas metalicas.	m	4,000	97,032	388,128,000
47.2	47	47P	Terminales para defensas metalicas	U	100	24,797	2,479,700
49	49	49P	Empradizacion	m2	456,000	565	257,100,000
51		51P	Suministro e Instalacion de senales verticales	U	900	102,603	92,342,700
51.1		51P	Delineadores de ruta	u	8,280	33,825	280,071,000
51.2		51P2	Tachas Reflectivas	U	75,600	7,622	576,223,200
52.1		52P1	Reparacion juntas de dilatacion	m	200	28,188	5,637,600
55.1		55P	Lineas de demarcacion continuas	m	358,000	563	201,554,000
55.2		55P	Lineas de demarcacion discontinuas	m	72,000	563	40,536,000
70.1		70P	Estudio, diseno y construccion puentes peatonales	u	6	112,750,000	676,500,000
VALOR TOTAL							24,408,440,500

NOTA: PRECIOS DE JUNIO DE 1994

POR EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS



DIRECTOR GENERAL

64P

REPRESENTANTE LEGAL

528

LA SUSCRITA DIRECTORA DE INTERVENTORÍA AL CONTRATO DE CONCESIÓN No. 445 DE 1994 CELEBRADO ENTRE EL INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES (INCO), HOY AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA (ANI) Y LA SOCIEDAD "CONCESIÓN SANTA MARTA PARAGUACHÓN S.A.

SE PERMITE CONSTATAR QUE

Entre la **CONCESIÓN SANTA MARTA PARAGUACHÓN S.A.**, sociedad comercial legalmente constituida mediante Escritura Pública No. 2387 otorgada en la Notaría 45 del Círculo Notarial de Bogotá D.C., inscrita en la Cámara de Comercio de Bogotá el 25 de julio de 1994 bajo el No. 456210 del Libro IX, con matrícula mercantil No. 606234 e identificada con el NIT. 800.235.278-1, y el INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES (INCO), hoy **AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA (ANI)**, se suscribió el 02 de agosto de 1994, el Contrato de Concesión No. 445 de 1994, cuyo objeto en concordancia con la Cláusula Primera del Contrato, se cita a continuación:

"CLÁUSULA PRIMERA.- OBJETO. EL CONCESIONARIO se obliga a ejecutar por el sistema de concesión, según lo establecido por el artículo 32, numeral 4º de la ley 80 de 1993, realizar por el sistema de concesión los estudios, diseños definitivos, las obras de rehabilitación, de construcción, la operación y el mantenimiento de los sectores Rio Palomino – Riohacha y Riohacha – Paraguachón y el mantenimiento y la operación del sector Santa Marta – Rio Palomino, ruta 90 en los Departamentos del Magdalena y La Guajira. Las actividades incluidas para cumplir el objeto del contrato son: Estudios y diseños finales, financiación, construcción, suministro, instalación, montaje y prueba de los equipos, puesta en funcionamiento y operación del proyecto, las cuales deben hacerse en un todo de acuerdo con las condiciones, términos, alcances y obligaciones establecidas en este documento, en la oferta del CONCESIONARIO negociada y aceptada por el Instituto Nacional de Vías, en el pliego de condiciones anexo a la invitación a presentar oferta dentro del proceso de contratación directa, y en los pliegos de la licitación pública No. 095-93."

Que entre las partes, el 25 de marzo de 2009 se suscribió el OTROSI No. 10, documento en virtud del cual se adicionó el alcance físico del Contrato de Concesión No. 445 de 1994, con el propósito de incluir las siguientes actividades: a) *Diseño de la rehabilitación del Paso Nacional por el Municipio de Riohacha;* b) *Rehabilitación Paso Nacional por el Municipio de Riohacha;* c) *Diseño de la rehabilitación y mejoramiento Riohacha – La Florida;* d) *Rehabilitación y mejoramiento Riohacha – La Florida;* e) *Revisión de los diseños del sector Maicao – Carraipia – Paradero;* f) *Incluir dentro de los tramos viales de la concesión, el sector Maicao – Carraipia – Paradero;* g) *Ejecución de las actividades de excavación para reparación de pavimento y colocación de mezcla asfáltica en el sector Florida – Cuestecitas en una longitud de 34 Kms;* y h) *Adicionar la suma de \$8.000 millones para el pago de las obras encargadas al CONCESIONARIO en el adicional No. 9 del contrato principal, suscrito el 12 de septiembre de 2007.*

Que en virtud de la adición al alcance físico al Contrato de Concesión No. 445 de 1994, el término de ejecución total del proyecto corresponderá al que transcurra entre la suscripción del acta de inicio, y la fecha de terminación del mismo, el cual **no podrá superar el 27 de julio de 2030.**

Que el Contrato de Concesión No. 445 de 1994 suscrito entre la **CONCESIÓN SANTA MARTA PARAGUACHÓN S.A.**, y el INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES (INCO), hoy **AGENCIA**

NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA (ANI), no ha sido objeto de nuevas adiciones con posterioridad a la arriba mencionada.

Que conforme a lo dispuesto por el Artículo 1º del Decreto Reglamentario 1950 de 2017 por medio del cual se adiciona el Capítulo 17 al Título 1 de la Parte 3 del Libro 1 del Decreto 1625 de 2016, Único Reglamentario en Materia Tributaria, en concordancia con lo señalado en el Artículo 1.3.1.14.4 "Procedimiento de aplicación del régimen de transición del impuesto sobre las ventas – IVA" numeral 3º literal e) del Decreto 1625, se verificó que entre **CONSTRUCCIONES EL CONDOR S.A.** (en calidad de Contratista), sociedad comercial identificada con el NIT. 800.235.278-1, y la **CONCESIÓN SANTA MARTA PARAGUACHÓN S.A.** (en calidad de contratante), se suscribieron los siguientes Contratos de obra:

Contrato de Construcción No. 015 de 2018

Objeto: En virtud del presente Contrato, el Contratista se obliga para con el Contratante a ejecutar todas las actividades relacionadas con la construcción de pavimentos, obras de mantenimiento, manejo de tráfico, y todas aquellas actividades relacionadas con colocación de la Mezcla asfáltica de acuerdo con las especificaciones técnicas contenidas en el Anexo 3.01 del presente Contrato en cumplimiento de los estándares y requisitos establecidos por este Contrato, el Contrato de Concesión, las Leyes Aplicables, los Parámetros Técnicos, las Disposiciones Ambientales y las Buenas Prácticas (todo lo anterior conjuntamente considerado como las "obras").

Vigencia: Desde la Fecha de Suscripción y hasta la expiración del Periodo de Garantía del último Tramo recibido por el Contratante.

Consideraciones: El Contrato No. 015 de 2018 menciona en sus CONSIDERACIONES, que la **CONCESIÓN SANTA MARTA PARAGUACHÓN S.A.** (en calidad de contratante), celebra con **CONSTRUCCIONES EL CONDOR S.A.** (en calidad de Contratista) el Contrato, en virtud de la entrega que el Instituto Nacional de Vías (posteriormente INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES (INCO) – hoy **AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA**) hizo a la Concesionaria, para la ejecución de los estudios, los diseños definitivos, las obras de rehabilitación y de construcción, la operación y el mantenimiento de los sectores Rio Palomino – Riohacha – Paraguachón, y el mantenimiento y operación del Sector Santa Marta – Rio Palomino, Ruta 90 en los departamentos del Magdalena y la Guajira.

Segundo Contrato.-

Contrato No. 011 de 2018

Objeto: El CONTRATISTA se obliga con EL CONTRATANTE a realizar por su exclusiva cuenta y riesgo y bajo la modalidad de precios unitarios fijos, es decir, sin lugar a reajuste de los precios unitarios, de todas las actividades necesarias para intervención de la estructura del pavimento existente del sector 88-01 de la vía Maicao PR100+930 – Paraderos PR66+250, en una longitud de 34.68 kilómetros, a fin que permanezca en las condiciones exigidas en el Contrato de Concesión para su uso, aplicando para el efecto las cantidades, alcance y condiciones técnicas descritas en los estudios y diseños indicados en la Cláusula 1.3., que serán puestos a disposición por el CONTRATANTE y que hacen parte del presente contrato.

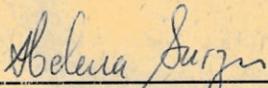
Alcance del objeto: Se ejecutará en dos (2) etapas, a saber: (i) Etapa 1: Ejecución de actividades de parcheo, incluyendo, entre otros: Fresado, excavación para bacheo, base granular para bacheo, imprimación, suministro e instalación de mezcla asfáltica MDC-19 para parcheo. (ii) Etapa 2: Ejecución de actividades para ejecución de sobrecarpeta asfáltica, incluyendo, entre otros: el Suministro e instalación de mezcla asfáltica MDC-19 para sobre carpeta.

Plazo: El plazo de duración de la Etapa 1 será el que transcurra entre la suscripción del Acta de Inicio del presente contrato y el 03 de septiembre de 2018.

Que la sociedad comercial **3B PROYECTOS S.A.S.**, identificada con el NIT. 900.504.398-4, ejecuta la INTERVENTORÍA al Contrato de Concesión No. 445 de 1994 suscrito entre la **CONCESIÓN SANTA MARTA PARAGUACHÓN S.A.**, identificada con el NIT. 800.235.278-1, y el INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES (INCO), hoy **AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA (ANI)**, en virtud del Contrato No. 720 suscrito el 03 de diciembre del año 2015, el cual finaliza su plazo de ejecución el 25 de diciembre de 2018.

El presente documento se expide el día 30 de Noviembre de 2018 a solicitud de la **CONCESIÓN SANTA MARTA PARAGUACHÓN S.A.**, con destino a **CONSTRUCCIONES EL CONDOR S.A.**, para los fines del régimen de transición del IVA aplicable a contratos de construcción e interventoría, derivados de los contratos de concesión de infraestructura de transporte suscritos por entidades públicas o estatales, con anterioridad a la fecha de entrada en vigencia de la Ley 1819 de 2016.

Atentamente,



HELENA GARZÓN CASTAÑEDA
Directora Interventoría
3B PROYECTOS S.A.S.