

ADENDA No. 2 A LOS PLIEGOS DE CONDICIONES

1. JUSTIFICACIÓN GENERAL PARA LA EXPEDICIÓN DE LA PRESENTE ADENDA

De conformidad con lo dispuesto en los artículos 3 y 5 del Decreto 2474 de 2008 en concordancia con el numeral 1 del artículo 30 de la Ley 80 de 1993, Transcaribe S.A. mediante resolución No. 342 del 16 de septiembre de 2010, ordenó la apertura del proceso de contratación No. TC-LPN-002 de 2010, cuyo objeto es *“contratar la Concesión del Diseño, Operación y Explotación del Sistema de Recaudo y Suministro del Sistema de Gestión y Control de la Operación del Sistema de Transporte Masivo de la ciudad de Cartagena, Transcaribe, por su cuenta y riesgo, y bajo la supervisión y control de TRANSCARIBE S.A.”* En la misma fecha ordenó la publicación de los Pliegos Definitivos de la mencionada licitación.

EL Acto Administrativo de apertura del proceso licitatorio en su artículo primero (1), estableció el cronograma del proceso de selección.

El pasado diecisiete (17) de septiembre de 2010, se llevó a cabo Audiencia para la revisión de asignación de riesgos, y definición de su distribución, de conformidad con el cronograma establecido en los Pliegos de Condiciones y la Resolución de Apertura. En dicha diligencia se presentaron observaciones por parte de los interesados en el proceso, relacionados con los riesgos identificados y expuestos en la audiencia. Igualmente, y dentro de la oportunidad otorgada por la entidad se presentaron observaciones remitidas directamente y por escrito a ésta. Frente a dichas observaciones la entidad estableció la necesidad de analizar las mismas, y dar plena aplicación a la política de distribución de riesgos en los contratos de concesión en el Estado Colombiano.

La distribución de riesgos del Contrato de Concesión que nos ocupa está fundamentada en la Política Estatal sobre el manejo de riesgo contractual del Estado en proyectos de participación privada en infraestructura contenido en el documento CONPES 3107 de 2001 y el CONPES 3133 de septiembre 2003, específicamente por lo establecido en el numeral VII del primer documento que señala expresamente que su objetivo es delinear los lineamientos de política de riesgo contractual para entre otros sectores, el de Transporte.

De conformidad con dichos documentos la tipificación y asignación de los mismos se estructuró sobre el principio según el cual, *cada RIESGO DEBE SER ASIGNADO A AQUEL SUJETO CONTRACTUAL QUE MEJOR LOS CONTROLA*”, y por ello los riesgos señalados en el Anexo No. 4 de los pliegos de condiciones fueron fijados a aquella parte que está en mejor disposición de evaluarlos, controlarlos y administrarlos; y/o la que disponga de mejor acceso a los instrumentos de protección, mitigación y/o diversificación del riesgo; identificándose claramente en dicho documento, la descripción del riesgo, el mecanismo

general de mitigación, los eventos, los mecanismos específicos de manejo, su asignación y la valoración sobre la base de los conceptos de probabilidad e impacto.

No obstante lo anterior y obedeciendo a causas que serán explicadas para cada caso en concreto, se hace necesario modificar el Pliego de Condiciones, el Anexo No. 4 relativo a la asignación, tipificación y distribución de riesgos previsibles y el Anexo No. 1 minuta del contrato de concesión, como sigue:

2. SE MODIFICAN LOS SIGUIENTES NUMERALES DEL PLIEGO DE CONDICIONES:

2.1 SE MODIFICA EL NUMERAL 1.5.49 DEL GLOSARIO – *NUMERAL 1.5* - PERTENECIENTE AL NUMERAL 1 – *INFORMACIÓN GENERAL* - , DEL CAPITULO I CONDICIONES GENERALES DE LOS PLIEGOS DE CONDICIONES – RIESGO DE FUERZA MAYOR O CASO FORTUITO, el cual quedará de la siguiente manera:

***“1.5.49 Riesgo de Fuerza Mayor:** Es la contingencia que consiste en el impacto adverso que tengan aquellos eventos previsibles, sobre la ejecución del Contrato.”*

JUSTIFICACION: Se modifica el concepto del riesgo de fuerza mayor teniendo en cuenta que los eventos que deben constar en esta matriz son los de fuerza mayor previsibles, asegurables, los cuales serán asumidos por el concesionario.

Los no asegurables son imprevisibles y por tanto serán eliminados de la matriz de riesgos. Para estos casos se dará aplicación a la teoría de la imprevisión en los términos previstos en la normatividad que regula la materia y en los antecedentes jurisprudenciales del Consejo de Estado.-

2.2 SE ELIMINA EL NUMERAL 1.5.55 DEL GLOSARIO – *NUMERAL 1.5* - PERTENECIENTE AL NUMERAL 1 – *INFORMACIÓN GENERAL* - , DEL CAPITULO I CONDICIONES GENERALES DE LOS PLIEGOS DE CONDICIONES – RIESGO TRIBUTARIO, teniendo en cuenta que se eliminara de la matriz el riesgo, el riesgo cambiario, por las razones que con posterioridad se señalaran, se hace necesario eliminar el aparte del Pliego de Condiciones que establece su definición, atendiendo que es innecesaria.

3. SE MODIFICAN LOS SIGUIENTES NUMERALES DEL ANEXO No. 4 ASIGNACIÓN DE RIESGOS:

3.1 SE MODIFICA EL DOCUMENTO RIESGOS EN LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO – NUMERAL 1, CONDICIONES DE TIPIFICACIÓN Y ASIGNACIÓN DE LOS RIESGOS, el cual quedara así:

FACTOR DE RIESGO	DESCRIPCION	RESPONSABLE
Riesgo de demanda	Es la contingencia que consiste en la eventual disminución o aumento en el número de los viajes que constituyen pago en el Sistema TRANSCARIBE frente a los que fueron estimados por el CONCESIONARIO, al momento de estructurar su propuesta económica dentro de la Licitación Pública convocada por TRANSCARIBE S.A.	Concesionario
Riesgo de Financiabilidad	Es la contingencia que consiste en que los organismos, instituciones financieras o proveedores le concedan o no, total o parcialmente, a EL CONCESIONARIO la financiación necesaria o adecuada para cumplir con las obligaciones de inversión que le impone el presente Contrato de Concesión.	Concesionario
Riesgo Financiero	Es la contingencia que surge de la movilidad en el costo de la operación o de la financiación del CONCESIONARIO como resultado de la posible variación de las tasas de interés, de la tasa de cambio o de cualquier otro factor, respecto de los márgenes estimados por EL CONCESIONARIO al momento de presentar su propuesta.	Concesionario
Riesgo de Fuerza Mayor	Es la contingencia que consiste en el impacto adverso que tengan aquellos eventos previsibles, sobre la ejecución del presente contrato.	Concesionario
Riesgo de Implantación del Sistema	Es la contingencia que consiste en el impacto que en los costos, en el costo de oportunidad y en el retorno de la inversión previstos por EL CONCESIONARIO puedan tener factores internos o externos al Sistema TRANSCARIBE que dificulten, retrasen o dilaten el proceso de implantación o puesta en marcha del mismo.	ASIGNACION AL CONCESIONARIO O A TRANSCARIBE SEGÚN EVENTO
Riesgo Político	Es la contingencia que consiste en la posibilidad de que se presenten cambios en la situación política del país o en las condiciones macroeconómicas que afecten los flujos del CONCESIONARIO.	Concesionario
Riesgo Regulatorio	Es la contingencia que consiste en los cambios regulatorios, administrativos, legales o constitucionales que afecten al Sistema, con excepción de aquellas que se deriven del “Hecho del Príncipe”.	Concesionario

Riesgo por Obligaciones Ambientales	Es la contingencia derivada del cumplimiento, incumplimiento, modificaciones o pasivos que se deriven de las licencias ambientales o de los planes de manejo ambiental (o de los permisos o licencias que los reemplacen), a los que haya lugar con ocasión o como consecuencia del desarrollo del presente contrato; de la falta de tales licencias o de los planes o de la violación o incumplimiento de las normas ambientales que fueren aplicables.	SE COMPARTIRÁ EL RIESGO ENTRE TRANSCARIBE Y EL CONCESIONARIO
Riesgo de Retorno de la Inversión	Es la contingencia que consiste en la eventual imposibilidad de recuperar todo o parte de la inversión por parte del CONCESIONARIO en el tiempo estimado.	Concesionario
Riesgo Cambiario	Es la contingencia que surge de la movilidad de la tasa de cambio de la eventual devaluación o revaluación del peso colombiano frente al dólar o cualquier otra moneda, sin importar si esa situación coincide o no con cualquier pre cálculo efectuado por los proponentes adjudicatarios.	Concesionario
Riesgo de flujo de caja	Es la contingencia que consiste en que por cualquier razón ordinaria o extraordinaria, se llegue a generar un menor valor de ingresos respecto de lo presupuestado por los proponentes adjudicatarios del presente proceso licitatorio. Este riesgo se encuentra asociado al riesgo de Demanda.	Concesionario
Riesgo de Operación	Es la contingencia que consiste en el eventual mayor costo en la operación, en el mantenimiento o en la disponibilidad de los insumos de operación o variación del precio o costo de los mismos, con relación a las proyecciones estimadas por los proponentes adjudicatarios del presente proceso licitatorio.	Concesionario
Riesgo de Variación de las Tarifas por Orden de la Autoridad Municipal Competente:	Es la contingencia que consiste en el detrimento que en los ingresos del Sistema TRANSCARIBE pueda causar una modificación en la tarifa al usuario, provocada por un acto de autoridad que pueda ser considerado como "Hecho del Príncipe".	TRANSCARIBE S.A.
Hallazgos arqueológicos y descubrimientos	Los efectos favorables y desfavorables derivados de hallazgos arqueológicos y descubrimientos de tesoros, minas u otros yacimientos.	TRANSCARIBE S.A.
Estados de conmoción interior o de huelgas y protestas	Las pérdidas directas y no consecuenciales derivadas de las huelgas internas, nacionales o regionales, en las cuales no participe directamente EL CONCESIONARIO ni sean promovidas por éste o sus empleados de dirección, manejo o confianza.	TRANSCARIBE S.A.

3.2 SE ELIMINA DEL DOCUMENTO ANEXO No. 4 – MATRIZ DE RIESGO RECAUDO, LITERAL A - RIESGO DE DEMANDA, lo siguiente:

3.2.1 EVENTO: VARIACIÓN DE LA DEMANDA POR MEDIO DE TRANSPORTE ALTERNATIVO INFORMAL O NO REGULADO, el Mecanismo Específico de Manejo, que reza de la siguiente manera: “*Podrá celebrar convenios o acuerdos con la policía para controlar la prestación ilegal del servicio (D. 42222/06)*”.-

JUSTIFICACIÓN: SE ELIMINA ESTE MECANISMO ESPECIFICO DE MANEJO TODA VEZ QUE LA COMPETENCIA PARA CONTROLAR LA PRESTACION ILEGAL DE SERVICIOS DE TRANSPORTE ES LA ADMINISTRACION DISTRITAL A TRAVES DE LA GERENCIA DE ESPACIO PUBLICO Y MOVILIDAD Y EL DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRANSITO Y TRANSPORTE, DATT.-

3.2.2 EVENTO: DEFICIENCIAS EN LA OPERACIÓN Y EN EL SERVICIO Y POR TANTO EL MECANISMO ESPECIFICO DE MANEJO.-

JUSTIFICACIÓN: SE ELIMINA TODA VEZ QUE ESTE ES UN RIESGO QUE DEPENDE DEL CONTROL Y MANEJO DEL CONCESIONARIO DE OPERACIÓN DEL TRANSPORTE.-

3.2.3 EVENTO: DEFICIENCIAS REDUCCIÓN DE OFERTA DE TRANSPORTE PÚBLICO Y POR TANTO EL MECANISMO ESPECIFICO DE MANEJO.-

JUSTIFICACIÓN: SE ELIMINA TODA VEZ QUE ES AJENO AL CONCESIONARIO DE RECAUDO EL MANEJO Y CONTROL DE ESTE EVENTO.-

EL ESQUEMA FINAL DEL RIESGO SERA EL SIGUIENTE:

A. <u>RIESGO DE DEMANDA</u> . ASIGNACION AL CONCESIONARIO						
DESCRIPCION	MECANISMO GENERAL DE MITIGACION	EVENTOS	MECANISMO ESPECIFICO DE MANEJO	VALORACION		
				PROBABILIDAD	IMPACTO	VALOR

Es la contingencia que consiste en la eventual disminución o aumento en el número de los viajes que constituyen pago en el Sistema TRANSCARIBE frente a los que fueron estimados por el CONCESIONARIO, al momento de estructurar su propuesta económica dentro de la Licitación Pública convocada por TRANSCARIBE S.A.	Adecuada evaluación y estimación de la demanda a fin de obtener certeza sobre el margen de variación de la misma. Realizar estudios previos de demanda y actualizar los estudios de demanda existentes.	Inadecuada estimación de la demanda por parte del concesionario.	El concesionario como profesional de la actividad de diseño y operación del sistema de recaudo y de gestión y control, y de las condiciones de experiencia acreditadas en su propuesta, debe apoyarse en su experiencia, en profesionales especializados en la materia y efectuar un estudio serio que arrojen sus propias estimaciones sobre la demanda y sobre las condiciones del negocio.	BAJA	ALTO	3
		Variación de la demanda por externalidades. (Variación en las preferencias del consumidor)	El concesionario como profesional de la actividad de diseño y operación del sistema de recaudo y de gestión y control, y de las condiciones de experiencia acreditadas en su propuesta, debe apoyarse en su experiencia, en profesionales especializados en la materia y efectuar un estudio serio que arroje sus propias estimaciones sobre la demanda y las condiciones del negocio, adoptando las medidas para enfrentar este riesgo. Igualmente debe establecer márgenes de movilidad de la demanda.	BAJA	BAJO	1

		Variación de la demanda por medios de transporte alternativo informal o no regulado.	El concesionario debe efectuar sus propias estudios y estimaciones sobre la demanda y el negocio.	MEDIA	ALTO	6
--	--	--	---	-------	------	---

3.3 SE ELIMINA DEL DOCUMENTO ANEXO No. 4 – MATRIZ DE RIESGO RECAUDO, LITERAL D - RIESGO DE FUERZA MAYOR O CASO FORTUITO, LOS EVENTOS: RIESGOS DE FUERZA MAYOR NO ASEGURABLES Y RIESGOS DE FUERZA MAYOR POLÍTICOS NO ASEGURABLES, Y POR TANTO LOS MECANISMOS ESPECIFICOS DE MANEJO, toda vez que los no asegurables son imprevisibles y por tanto se debe dar aplicación a la teoría de la imprevisión en los términos previstos en la normatividad que regula la materia y en los antecedentes jurisprudenciales del Consejo de Estado.-

EL ESQUEMA FINAL DEL RIESGO SERA EL SIGUIENTE:

D. RIESGO DE FUERZA MAYOR O CASO FORTUITO. ASIGNACION SEGÚN EVENTO						
DESCRIPCION	MECANISMO GENERAL DE MITIGACION	EVENTOS	MECANISMO ESPECIFICO DE MANEJO	VALORACION		
				PROBABILIDAD	IMPACTO	VALOR
Es la contingencia que consiste en el impacto adverso que tengan aquellos eventos imprevisibles o irresistibles, sobre la ejecución del presente contrato.	Mecanismos de prevención y de traslado de Riesgos a través de coberturas de seguros.	Riesgos de fuerza mayor asegurables	Debe asumir los costos el CONCECIONARIO	Bajo	Alto	3

3.4 SE MODIFICA DEL DOCUMENTO ANEXO No. 4 – MATRIZ DE RIESGO RECAUDO, LITERAL E - RIESGO DE IMPLANTACIÓN DEL SISTEMA EN EL SENTIDO DE SEÑALAR LA ASIGNACIÓN AL CONCESIONARIO O A TRANSCARIBE SEGÚN EL EVENTO – ESQUEMA FINAL

Se aclara en el texto de la matriz, la parte a la cual se le asigna cada evento. El esquema final quedará de la siguiente manera:

E. RIESGO IMPLANTACION DEL SISTEMA. ASIGNACION AL CONCESIONARIO O A TRANSCARIBE SEGÚN EVENTO						
DESCRIPCION	MECANISMO GENERAL DE MITIGACION	EVENTOS	MECANISMO ESPECIFICO DE MANEJO	VALORACION		
				PROBABILIDAD	IMPACTO	VALOR
Es la contingencia que consiste en el impacto que en los costos, en el costo de oportunidad y en el retorno de la inversión previstos por EL CONCESIONARIO puedan tener factores internos o externos al Sistema TRANSCARIBE que dificulten, retrasen o dilaten el proceso de implantación o puesta en marcha del mismo.	Este riesgo tiene su esquema de mitigación en la planeación y coordinación de todos los elementos que hacen parte del Sistema Transcaribe, de las gestiones necesarias para la toma de decisiones gubernamentales, para la celebración de convenios Inter administrativos, para la elaboración y preparación de documentos que instrumenten las decisiones de las autoridades competentes de tránsito relacionadas con rutas, parque automotor, obras, contratación, etc.	Que el sistema de recaudo no se encuentre habilitado en tiempo para operar (retraso en la entrega de los equipos, dispositivos, componentes y elementos del Sistema de Gestión y Control de la Operación, por parte del concesionario de recaudo). Será asumido por el CONSECIONARIO.	Adecuado seguimiento e interventoría por parte de Transcaribe S.A. , al contrato de recaudo. Coordinación de los cronogramas de avance de los diferentes elementos. Infomes de interventoría son colocados a disposición para conocimiento. Informar sobre el cierre financiero, del concesionario de recaudo.	BAJO	ALTO	3
		Que el sistema de recaudo no pueda entrar en operación por factores externos a la capacidad tecnológica. Será asumido por TRANSCARIBE S.A.		BAJO	ALTO	3

		Que el sistema de recaudo no se considere tecnológicamente operativo. Será asumido por el CONSECIONARIO.		BAJO	ALTO	3
		Que el sistema de recaudo no pueda ponerse en funcionamiento, cuando la flota ya se encuentre en capacidad de operar. Será asumido por el CONSECIONARIO.		BAJO	ALTO	3

JUSTIFICACIÓN: Esta modificación se justifica en la necesidad que tiene la administración de aclarar el texto de los documentos que integran los pliegos de condiciones tras observaciones presentadas por los posibles oferentes, con el fin de que los proponentes identifiquen e interpreten correctamente la necesidad y la intención de la Entidad, y así presenten una propuesta u oferta que pueda ser evaluada integralmente.

3.5 SE MODIFICA DEL DOCUMENTO ANEXO No. 4 – MATRIZ DE RIESGO RECAUDO, LITERAL F - RIESGO POLÍTICO. ASIGNACIÓN CONSECIONARIO, en el sentido de incluir los siguientes **EVENTOS** en los cuales acaece el riesgo: “Nacionalización de sectores de la economía: expropiación de bienes; limitación o variación sustancial en los de derechos de remitir utilidades al exterior o repatriar capitales; revocación unilateral, por parte del Estado, de contratos celebrados con empresas extranjeras”.

JUSTIFICACIÓN: El documento CONPES 3107 establece: “Se refiere a diferentes eventos de cambios de ley, de situación política o de condiciones macroeconómicas que tengan impacto negativo en el proyecto, como por ejemplo riesgos de repatriación de dividendos y/o convertibilidad de divisas. En proyectos de participación privada en Colombia, tradicionalmente, este riesgo es asumido por el inversionista privado”. Acogiendo esta recomendación la matriz de riesgos estableció que los eventos de RIESGO POLITICO serán asumidos por el concesionario. No obstante, para mayor claridad del contratista, y en concordancia con lo establecido en el CONPES citado, se hace necesario a identificar los eventos en los cuales acaece el riesgo.

EL ESQUEMA FINAL DEL RIESGO SERA EL SIGUIENTE:

F. RIESGO POLITICO. ASIGNACION CONCESIONARIO						
DESCRIPCION	MECANISMO GENERAL DE MITIGACION	EVENTOS	MECANISMO ESPECIFICO DE MANEJO	VALORACION		
				PROBABILIDAD	IMPACTO	VALOR
Es la contingencia que consiste en la posibilidad de que se presenten cambios en la situación política del país o en las condiciones macroeconómicas que afecten los flujos del CONCESIONARIO.		Nacionalización de sectores de la economía; expropiación de bienes; limitación o variación sustancial en los de derechos de remitir utilidades al exterior o repatriar capitales; revocación unilateral, por parte del Estado, de contratos celebrados con empresas extranjeras.		Bajo	Bajo	1

3.6 SE MODIFICA DEL DOCUMENTO ANEXO No. 4 – MATRIZ DE RIESGO RECAUDO, LITERAL H - RIESGO POR OBLIGACIONES AMBIENTALES. ASIGNACIÓN AL CONCESIONARIO, en el sentido de compartir la asignación del mismo entre Transcaribe S.A. y el Concesionario.

JUSTIFICACIÓN: Se modifica en atención a que las obligaciones ambientales del contratista son de medio y no de resultado.

EL ESQUEMA FINAL DEL RIESGO SERA EL SIGUIENTE:

H. RIESGO POR OBLIGACIONES AMBIENTALES. ASIGNACION AL CONCESIONARIO Y A TRANSCARIBE S.A.						
DESCRIPCION	MECANISMO GENERAL DE MITIGACION	EVENTOS	MECANISMO ESPECIFICO DE MANEJO	VALORACION		
				PROBABILIDAD	IMPACTO	VALOR
Es la contingencia derivada del cumplimiento, incumplimiento, modificaciones o pasivos que se deriven de las licencias ambientales o de los planes de manejo ambiental (o de los permisos o licencias que los reemplacen), a los que haya lugar con ocasión o como consecuencia del desarrollo del presente contrato; de la falta de tales licencias o de los planes o de la violación o incumplimiento de las normas ambientales que fueren aplicables.	Asesoría adecuada y necesaria para la obtención de las licencias y permisos que se requieran .-	El concesionario debe vincular a personal con experiencia en estos trámites para que prepare en forma completa la documentación que se debe presentar para la obtención de las licencias y estar atento a dicho trámite. Las obligaciones del concesionario en esta materia son de medio y no de resultado. TRANSCARIBE FACILITARA LAS GESTIONES Y TRAMITES		Bajo	Alto	3
		El concesionario debe vincular a personal con experiencia en temas ambientales para que lo asesore en el cumplimiento de la normativa ambiental.		Bajo	Alto	3

NOTA 1: En caso de requerirse modificaciones de las licencias ambientales por solicitud del inversionista privado, el costo será asumido por el inversionista privado.

NOTA 2: Si durante la ejecución, la operación y el mantenimiento de las obras se configuran pasivos ambientales causados por el incumplimiento o la mala gestión de la licencia ambiental y/o plan de manejo ambiental, el responsable de asumirlos es el inversionista privado.-

3.7 SE ELIMINA DEL DOCUMENTO ANEXO No. 4 – MATRIZ DE RIESGO RECAUDO, EL LITERAL J - RIESGO TRIBUTARIO, toda vez que este riesgo es una medida que se ajusta a la noción del denominado "*Hecho del Príncipe*". Para estos casos se dará aplicación a la normatividad que regula la materia y en los antecedentes jurisprudenciales del Consejo de Estado.-

4. SE MODIFICAN LOS SIGUIENTES NUMERALES DEL ANEXO No. 1 – MINUTA DEL CONTRATO

4.1 SE MODIFICA LA CLÁUSULA PRIMERA – DEFINICIONES – NUMERAL 1.96, RIESGO POR OBLIGACIONES AMBIENTALES, el cual quedará de la siguiente manera:

***“1.96 Riesgo por obligaciones ambientales:** Es la contingencia derivada del cumplimiento, incumplimiento, modificaciones o pasivos que se deriven de las licencias ambientales o de los planes de manejo ambiental (o de los permisos o licencias que los reemplacen), a los que haya lugar con ocasión o como consecuencia del desarrollo del presente contrato; de la falta de tales licencias o de los planes o de la violación o incumplimiento de las normas ambientales que fueren aplicables. Este riesgo será compartido entre el CONCESIONARIO Y TRANSCARIBE S.A.”.*

4.2 SE MODIFICA LA CLÁUSULA PRIMERA – DEFINICIONES – NUMERAL 1.101, RIESGO DE FUERZA MAYOR O CASO FORTUITO, el cual quedará de la siguiente manera:

***“1.101. Riesgo de fuerza mayor:** Es la contingencia que consiste en el impacto adverso que tengan aquellos eventos previsibles, sobre la ejecución del presente contrato. La asignación de este riesgo se establece en la cláusula 105 del presente contrato.”.*

4.3 SE ELIMINA DE LA CLÁUSULA PRIMERA – DEFINICIONES – EL NUMERAL 1.107, RIESGO TRIBUTARIO.

4.4 SE MODIFICA LA CLÁUSULA 103. RIESGOS DEL CONTRATO ATRIBUIDOS AL CONCESIONARIO, la cual quedará de la siguiente manera:

“Clausula 103. RIESGOS DEL CONTRATO ATRIBUIDOS AL CONCESIONARIO

El CONCESIONARIO asumirá en su totalidad los riesgos que se deriven del cumplimiento de las obligaciones derivadas del contrato de concesión, y será responsable frente a TRANSCARIBE S. A., como una obligación de resultado, por la regularidad y el cumplimiento de las condiciones requeridas para las actividades de recaudo y de las actividades del Sistema de Programación y Control de la Operación del SISTEMA TRANSCARIBE, asumiendo, por lo tanto, los costos, gastos y medios que se requieran a dicho efecto.

Mediante el presente contrato, el CONCESIONARIO asume expresamente los riesgos propios de la actividad económica de las actividades de recaudo del SISTEMA TRANSCARIBE.

Entre los riesgos asumidos totalmente por el CONCESIONARIO, como riesgos propios del giro de los negocios y que asumirá por la suscripción del presente Contrato de Concesión se encuentran los siguientes: el de demanda, el de operación, el financiero, el de financiabilidad, el de flujo de caja, el de retorno de su inversión, el riesgo regulatorio, y el riesgo político y todos aquellos que en forma expresa no le hayan sido asignados a TRANSCARIBE S. A.

Los riesgos de implantación del sistema y el de fuerza mayor o caso fortuito serán asignados al CONCESIONARIO o a TRANSCARIBE S.A., según el evento.-

El riesgo ambiental será compartido entre TRANSCARIBE S.A. y el CONCESIONARIO.

Para todos los efectos legales, para que proceda cualquier reclamación por parte del CONCESIONARIO para la aplicación del mecanismo general de mitigación de los efectos derivados de la ocurrencia de los eventos de riesgo asignados a TRANSCARIBE S.A. deberá hacer uso del procedimiento establecido en el Anexo No. 4 de los pliegos de condiciones”.-

Dado en Cartagena D.T. y C., a los un (1) días del mes de Octubre de 2010.-