

**RESOLUCIÓN NÚMERO 095**  
**del 5 de julio de 2017**

**"Por la cual se impone una multa al concesionario CONSORCIO COLCARD, con ocasión del contrato de concesión No. TC – LPN – 005 de 2010"**

**EL GERENTE GENERAL**

En uso de sus facultades legales, y en especial por lo dispuesto en el artículo 17 de la Ley 1150 de 2007 y el artículo 86 de la Ley 1474 de 2011, en concordancia con lo previsto en los estatutos de la Asociación, y

**CONSIDERANDO**

Que TRANSCARIBE S.A es una Sociedad Anónima entre entidades públicas del orden Distrital, constituida con aportes públicos, autorizada por medio del Acuerdo N° 004 del 19 de febrero de 2003 del Concejo Municipal de Cartagena, dotada de personería jurídica, autonomía administrativa y capital independiente, y constituida por medio de Escritura Pública, número 0654 de julio 15 de 2003 ante la Notaría Sexta del Círculo de Cartagena.

Que TRANSCARIBE S.A. tiene por objeto social principal ejercer la titularidad sobre el Sistema Integrado de Transporte Masivo de Pasajeros del Distrito de Cartagena de Indias, que servirá al Distrito y a su respectiva área de influencia.

Que siendo TRANSCARIBE S.A. el titular del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Pasajeros del Distrito de Cartagena de Indias, tiene el deber de control y vigilancia sobre los contratos que celebre para crear, desarrollar y ejecutar dicho sistema.

Que tras agotar un proceso de licitatorio, el 14 de abril de 2011, TRANSCARIBE S.A. y CONSORCIO COLCARD suscribieron el Contrato de Concesión No. TC-LPN-005-2010, en el cual se estableció en la cláusula primera el objeto del contrato de la siguiente forma:

**"Cláusula 1. OBJETO DEL CONTRATO**

*El objeto del contrato es 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 los términos, bajo las condiciones y con las limitaciones previstas en el contrato.-*

*El alcance del objeto anteriormente descrito comprende pero no se limita a:*

*1.1. El diseño, suministro, implementación (montaje y puesta en correcto funcionamiento), mantenimiento, reposición, soporte, actualización tecnológica y la operación del Sistema de Recaudo del Sistema Transcaribe.*

1.2. El diseño, suministro, implementación, mantenimiento, reposición, soporte y actualización tecnológica del Sistema de Gestión y Control de la Operación del Sistema TRANSCARIBE.

1.3. La realización de las actividades de recaudo de los recursos que se generen por la venta del pasaje por el uso del Sistema Transcaribe.

1.4. La administración de la infraestructura recibida en forma no exclusiva para la instalación, operación, administración y mantenimiento del Sistema de Recaudo.

1.5. La administración de la infraestructura recibida en forma no exclusiva para la instalación y mantenimiento del Sistema de Gestión y Control de la Operación."

Que la Compañía SEGUREXPO DE COLOMBIA S.A. emitió la garantía única de cumplimiento a favor de entidades estatales número 100959, la cual se encuentra vigente, incluyendo las modificaciones por los otrosíes que han sido suscritos entre las partes.

Que el artículo 17 de la Ley 1150 de 2007 establece que "el debido proceso será un principio rector en materia sancionatoria de las actuaciones contractuales. En desarrollo de lo anterior y del deber de control y vigilancia sobre los contratos que corresponde a las entidades sometidas al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, tendrán la facultad de imponer las multas que hayan sido pactadas con el objeto de conminar al contratista a cumplir con sus obligaciones. Esta decisión deberá estar precedida de audiencia del afectado que deberá tener un procedimiento mínimo que garantice el derecho al debido proceso del contratista y procede sólo mientras se halle pendiente la ejecución de las obligaciones a cargo del contratista. Así mismo podrán declarar el incumplimiento con el propósito de hacer efectiva la cláusula penal pecuniaria incluida en el contrato" (Resaltado fuera del texto).

Que por su parte, el artículo 86 de la Ley 1474 de 2011, por medio de la cual se dictan normas orientadas a fortalecer los mecanismos de prevención, investigación y sanción de actos de corrupción y la efectividad del control de la gestión pública, dispone que:

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

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

naturaleza del contrato y la periodicidad establecida para el cumplimiento de las obligaciones contractuales. En el evento en que la garantía de cumplimiento consista en póliza de seguros, el garante será citado de la misma manera; (Nota: Ver Decreto 734 de 2012, artículo 8.1.10, parágrafo 2º.).

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

c) Hecho lo precedente, mediante resolución motivada en la que se consigne lo ocurrido en desarrollo de la audiencia y la cual se entenderá notificada en dicho acto público, la entidad procederá a decidir sobre la imposición o no de la multa, sanción o declaratoria de incumplimiento. Contra la decisión así proferida sólo procede el recurso de reposición que se interpondrá, sustentará y decidirá en la misma audiencia. La decisión sobre el recurso se entenderá notificada en la misma audiencia;

d) En cualquier momento del desarrollo de la audiencia, el jefe de la entidad o su delegado, podrá suspender la audiencia cuando de oficio o a petición de parte, ello resulte en su criterio necesario para allegar o practicar pruebas que estime conducentes y pertinentes, o cuando por cualquier otra razón debidamente sustentada, ello resulte necesario para el correcto desarrollo de la actuación administrativa. En todo caso, al adoptar la decisión, se señalará fecha y hora para reanudar la audiencia. La entidad podrá dar por terminado el procedimiento en cualquier momento, si por algún medio tiene conocimiento de la cesación de situación de incumplimiento" (Resaltado fuera del texto).

Que el Contrato de Concesión No. TC-LPN-005-2010 del 14 de abril de 2011, celebrado entre TRANSCARIBE S.A. y CONSORCIO COLCARD se estableció en la cláusula 109 lo siguiente:

**"CLÁUSULA 109. MULTAS DEL CONTRATO**

TRANSCARIBE S.A., directamente o a través del interventor, ejercerá la supervisión, control y vigilancia del contrato de concesión y, en consecuencia, verificará el cumplimiento de la totalidad de las obligaciones, requisitos y responsabilidades a cargo del CONCESIONARIO en virtud de lo dispuesto en el presente Contrato.

TRANSCARIBE S.A. podrá imponer las multas correspondientes de acuerdo con lo previsto en las cláusulas incluidas en el presente capítulo en los eventos en que EL CONCESIONARIO incumpla las obligaciones,

requisitos, parámetros y responsabilidades en cuanto a los plazos o condiciones establecidos en el contrato de concesión.

La multa será impuesta mediante acto administrativo motivado, previo el seguimiento de un procedimiento cuya finalidad es garantizar el derecho de defensa y el debido proceso del CONCESIONARIO, de conformidad con lo establecido en el artículo 17 de la Ley 1150 de 2007 y la norma que la reglamenta.-

TRANSCARIBE S.A. podrá imponer multas sucesivas hasta cuando EL CONCESIONARIO cumpla satisfactoriamente la obligación, parámetro, requisito o responsabilidad del contrato de concesión debida, si conforme a la naturaleza de la infracción, la restitución del incumplimiento fuera posible.

Cuando se trate de incumplimiento o infracción de una obligación de ejecución inmediata cuyo cumplimiento no sea posible restituir, se podrán imponer tantas multas como infracciones de ejecución inmediata haya cometido EL CONCESIONARIO, cuantificadas en cada caso por una sola vez.

En todo caso, la introducción, modificación o supresión de multas no afectará las multas que se hayan impuesto hasta el día en que aquellas sean vinculantes y exigibles.

EL CONCESIONARIO expresamente y en forma voluntaria acepta y autoriza, con la firma del presente Contrato, a TRANSCARIBE S.A. a compensar las sumas que adeude por concepto de multas, conforme a lo estipulada en el presente capítulo". (Resaltado fuera del texto)

Que el CONSORCIO COLCARD, de acuerdo con el informe del supervisor del contrato remitido a TRANSCARIBE S.A., ha presuntamente incumplido las siguientes obligaciones:

- (i) **El presunto incumplimiento contractual del Concesionario de Operación de Recaudo – en lo referente a la no habilitación del viaje a crédito para el usuario general, tal como fue solicitado por Transcaribe S.A. y se encuentra consagrado en el contrato de Concesión y sus respectivos Apéndices. (Cargo 1)**

Apéndice No. 2 Especificaciones Técnicas.

6. Especificaciones generales que deben tener las tarjetas a ser utilizadas en el Sistema como Medio de Pago.

Este depósito realizado por el usuario al adquirir su tarjeta recargable le permitirá ingresar eventualmente y esporádicamente al Sistema bajo la modalidad de crédito, válido para un único acceso. Una vez el usuario haga uso de la opción de un acceso a crédito al Sistema, la tarjeta quedará en estado "suspendido" hasta que el usuario la recargue por un mínimo de 2 viajes en cualquiera de los puntos de venta del Sistema. Este crédito, brindado para un acceso al Sistema a los usuarios que tengan tarjeta recargable, se debitará de su tarjeta en la recarga siguiente (...)



- (ii) **El presunto incumplimiento contractual del Concesionario de Operación de Recaudo – en lo relacionado con la no habilitación del transbordo múltiple para máximo 4 usuarios, tal como fue solicitado por Transcaribe S.A. y se encuentra consagrado en el contrato de concesión y sus respectivos apéndices. (Cargo 2).**

Apéndice No. 2 Especificaciones Técnicas.

6.2. Estructura y condiciones de flexibilidad para aplicaciones adicionales a la de Transporte Masivo.

(...) El medio de pago debe soportar la acumulación de transbordos en una misma tarjeta cuando esta sea usada para validar dos o más viajes consecutivos (viajes en grupo con la misma tarjeta). En este caso la validación en el transbordo debe ser consecutiva y dentro del límite de tiempo y correspondencia servicio-estación previamente establecidos por Transcaribe S.A.

- (iii) **El presunto incumplimiento contractual del Concesionario de Operación de Recaudo – en lo relacionado con la no habilitación de las recargas de pasajes fuera de línea, tal como fue solicitado por Transcaribe S.A. y se encuentra consagrado en el contrato de concesión y sus respectivos apéndices. (Cargo 3).**

Apéndice No. 2 Especificaciones Técnicas.

6.1. Especificaciones generales que deben tener las tarjetas a ser utilizadas en el Sistema como Medio de Pago.

3.5. Recarga del Crédito

b) Los equipos de recarga en los puntos de venta externa deben poder trabajar en modo off-line hasta agotar el cupo de venta inicialmente autorizado. Durante la operación off-line los equipos de recarga deben almacenar la totalidad de las transacciones ejecutadas y deben transmitirlos al sistema central al momento de restablecer la conexión on-line.

Equipos de venta y recarga de tarjetas

b) Recarga de tarjetas: la recarga de tarjetas del sistema además de las condiciones técnicas establecidas como referencia indicadas en los presentes pliegos, deben ser de amplia respuesta comercial en su uso, durabilidad y por lo tanto, facilitar el acceso de la población. En este sentido las recargas de las mismas. Es necesario que el concesionario, en los puntos de recarga, permitan que esta pueda hacerse mediante operaciones comerciales. El usuario podrá así recargar (sic) en los equipos de recarga el monto deseado en su tarjeta pagando en efectivos, además de las formas de pago que establezca el concesionario. Estos equipos de recarga deben permitir la venta/recarga de las tarjetas, aun si no cuentan con comunicación con los servidores de procesamiento central, hasta y un límite de crédito (viaje crédito) y número de transacciones predeterminada. La información necesaria como la tabla de tarifas, lista de tarjetas inhabilitadas, etc., debe ser descargado al menos una vez al día desde los servidores de

procesamiento central del concesionario de recaudo a cada equipo de recarga, lo cual reforzará la seguridad de operación del sistema de recaudo y le dará mayor flexibilidad. En caso de falla de comunicaciones con los servidores de procesamiento central, el equipo de recarga debe tener la capacidad para almacenar la totalidad de las transacciones realizadas y enviarlas automáticamente una vez se restablezca la comunicación con los servidores de procesamiento central.

- (iv) **El presunto incumplimiento contractual del Concesionario de Operación de Recaudo – en lo relacionado con la no respuesta a los requerimientos de información formulados por el Gestor dentro de sus facultades, direccionadas a través del comunicado TC-DO-07.01-0678-2016 de 11 de mayo de 2016. (Carga 4).**

Contrato de Concesión No. TC-LPN-005 de 2010

**"Clausula 96. INTERVENTORÍA Y CONTROL DEL CONCESIONARIO**

TRANSCARIBE S. A. en cumplimiento de vigilar la correcta ejecución del objeto del contrato y de proteger sus derechos, los del contratista y aquellos de los terceros que puedan verse afectados por la ejecución del contrato, ejercerá la supervisión técnica, operativa y administrativa del desarrollo y ejecución del contrato y en general el cumplimiento de las obligaciones legales y contractuales.

TRANSCARIBE S. A. en ejercicio de su deber y facultad de vigilancia y control podrá acceder en cualquier momento a las instalaciones físicas y a los documentos e información que soportan la labor del CONCESIONARIO, para lo cual asume el compromiso de confidencialidad sobre la información a la que tenga acceso, el cual que se entiende adquirido por TRANSCARIBE S. A. con la firma del presente contrato, dentro de las limitaciones que para el efecto establezca la ley.

El CONCESIONARIO no podrá oponer derechos de autor o acuerdos de confidencialidad internos o con terceros que limiten o impidan que TRANSCARIBE S.A. o su designado accedan a la información del CONCESIONARIO para el ejercicio de sus facultades de control y vigilancia.

**Clausula 97. FACULTADES DE VIGILANCIA Y CONTROL**

TRANSCARIBE S. A. ejercerá las actividades de vigilancia y control de la ejecución del contrato que le corresponden, directamente o a través de terceros, y tendrá las siguientes facultades básicas:

97.1 Exigir al CONCESIONARIO la información que considere necesaria para verificar la correcta ejecución del presente contrato, la correcta operación y control del sistema de recaudo y del Sistema de Programación y Control de la Operación y para ejercer de manera general el control del Sistema. El CONCESIONARIO estará obligado a suministrar la información solicitada inmediatamente, a no ser que se convenga un plazo cuando la naturaleza de la información exigida así lo requiera."

Que los presuntos incumplimientos por parte del CONSORCIO COLCARD, afectan el correcto desarrollo de la etapa de operación regular y, en general, la buena prestación del servicio de transporte público.

Que como consecuencia de lo anterior, de conformidad con el artículo 17 de la Ley 1150 de 2007 y el artículo 86 de la Ley 1474 de 2011, se procedió a iniciar el procedimiento de imposición de multas en contra del CONCESIONARIO COLCARD para determinar si realmente incumplió las obligaciones mencionadas anteriormente, y si se debe imponer multa en el presente caso.

Que antes de dar inicio formal al proceso de multa, se remitió comunicación el 6 de mayo de 2016. Radicación No.: TC-DO-07.01-0671-2016. Por medio de la cual se hace un requerimiento contractual por la identificación de obligaciones que no se han desarrollado bajo las condiciones y necesidades operacionales del Contrato, específicamente se hacen mención de las siguientes:

1. Ingreso de personas al Sistema por casusas imputables al concesionario.

Se identificaron dos situaciones en las cuales por fallas técnicas de los validadores – torniquetes o ante la ausencia de fluido eléctrico y no contar con el respaldo para la situación generadora, ingresaron usuarios sin pagar a las estaciones Bazurto y Chambacú.

2. Ingreso de personas por acumulación de transbordos.

Se identificaron que no se ha habilitado la acumulación de transbordos para el ingreso de grupos de usuarios.

3. Viaje a crédito general

Se identificaron que no se ha implementado el viaje a crédito para los usuarios del Sistema, afectando el correcto ingreso de los usuarios.

4. Recargas de pasajes fuera de línea en POS

Se identificaron que en los puntos de ventas externos, estos no realizan la recarga de tarjetas cuando no hay comunicación con el Sistema.

Que mediante comunicación del 10 de mayo de 2016. Oficio No.: 000101-2016. Radicado de entrada No.: 000841 del 11 de mayo de 2016, se dio respuesta a la comunicación TC-DO-07.01-0671-2016 sobre los requerimientos contractuales uno por uno:

1. Ingreso de personas al Sistema por casusas imputables al concesionario.

En un primer evento no se reportan fallas de los validadores – torniquetes. En el segundo evento si se reporta una parada del servicio en un lapso de tiempo. No obstante lo anterior, es poco probable que hayan pasado por los tres torniquetes de la estación, la cantidad de personas que se acusan en la comunicación.

2. Ingreso de personas por acumulación de transbordos.

La posibilidad de ofrecer la funcionalidad de viaje en grupo con trasbordo sin cobro para un grupo de 4 personas, independientemente de si se trata de un adulto mayor con 3 niños o simplemente de 4 adultos, puede resultar pernicioso para el sistema porque esta funcionalidad abre una posibilidad cierta de que el usuario pueda cometer fraude.

El Concesionario está dispuesto a implementar el viaje en grupo con integración hasta para 4 personas, siempre que Transcaribe lo autorice y exima a este concesionario de las pérdidas que se puedan generar por este tipo de fraude.

### 3. Viaje a crédito general

En el PMI aceptado por Transcaribe tanto en el 2011 como en el de ahora, se estableció que el viaje a crédito se podía garantizar para usuarios registrados, que cualquier ciudadano no registrado que haga uso de esta funcionalidad, puede simplemente comprar la tarjeta, viajar a crédito y botar la tarjeta. Por otro lado, el precio de venta de las tarjetas autorizado por Transcaribe no alcanza para cubrir el viaje a crédito más el costo de la tarjeta. Si un usuario hace uso de esta facilidad y bota la tarjeta, habría un detrimento al patrimonio del sistema de varios millones de pesos.

El concesionario solicita autorización expresa del ente gestor para liberar esta funcionalidad en los términos solicitados por Transcaribe y la exención de responsabilidad del concesionario sobre este tipo de fraude que se puede cometer en el Sistema, y que en consecuencia Transcaribe asuma el costo si se llegara a presentar.

### 4. Recargas de pasajes fuera de línea en POS

Si bien Colcard tiene la responsabilidad sobre la venta y distribución del medio de pago, no queda muy claro de nuestro contrato, cómo legalmente podemos establecer convenios con puntos de venta externos para vender un bien del ente gestor, máxime cuando estos terceros reclamarán una comisión por venta de tarjetas que Colcard no está autorizado a ofrecer.

La recarga off-line es una funcionalidad que debe ser liberada en los puntos de venta externos, una vez se tenga un histórico del comportamiento de recargas por punto de venta. Nuestro sistema funciona con base en cuentas corrientes individuales por punto de venta, a los que se les asignan créditos de manera diaria en función de su record de ventas. Para minimizar los riesgos de falta de pago por parte de terceros y/o que se queden sin saldo en sus cuentas corrientes, es necesario tener al menos conocimiento de 2 o 3 semanas de ventas. Después de ese lapso se libera en esos puntos de venta, la funcionalidad de venta offline.

Por lo anterior, Transcaribe en Comunicación del 16 de junio de 2016. Radicación No.: TC-DO-07.01-0881-2016, responde a la comunicación Oficio 000101-2016 sobre las respuestas a los requerimientos contractuales de Transcaribe, en los siguientes términos:

### 1. Ingreso de personas al Sistema por casusas imputables al concesionario.

Según los reportes de estadística de utilización por horario de la Estación Bazurto y Chambacú los equipos validadores no presentan total normalidad en algunos períodos de tiempo.

Así las cosas, durante los eventos el concesionario no tomó las medidas de contingencia necesarias para que no hubiese una reducción en la capacidad de servicio al usuario, especialmente en la validación de tarjetas, como se evidencia en el sistema de recaudo, por tanto, se incumple el literal 1.3, capítulo 1, sección 1, apéndice No. 6.



## 2. Ingreso de personas por acumulación de transbordos.

El ingreso de personas por acumulación de transbordos obedece a una obligación contractual del concesionario de recaudo, ya conocida por el Concesionario y el cual debe ejecutar dentro de las funcionalidades establecidas en los documentos anexos al contrato. Por lo que, es sabido que el contrato de recaudo ha mantenido estas obligaciones las cuales fueron aceptadas al momento de la suscripción del mismo y hacen parte de los riesgos asumidos por el Contratista.

Es importante resaltar que de acuerdo con el contrato el Concesionario debe incorporar los mecanismos y procedimientos de control del fraude en cualquier punto de las áreas que integran el sistema de recaudo, así como identificar y controlar las fuentes de fraude internas y externas. En especial, el concesionario deberá identificar y excluir del sistema a los usuarios que evadieron el pago de la tarifa al usuario por la violación de las barreras de control de acceso o cualquier otro procedimiento.

## 3. Viaje a crédito general

La modalidad del viaje a crédito es una funcionalidad contemplada en el contrato para todo tipo de usuario, en el cual no se hace ninguna discriminación o tipo de usuario. En este sentido se solicita se habilite la funcionalidad del viaje a crédito tal como se contemplan en los documentos anexos al contrato, hasta tanto el concesionario Colcard funcionalmente tenga la posibilidad de realizar una jornada de personalización masiva de tarjetas.

## 4. Recargas de pasajes fuera de línea en POS

Este punto no tiene discusión alguna para Transcaribe y el concesionario de recaudo debe garantizar en todo momento la recarga de pasajes, incluso cuando se encuentren los diferentes elementos fuera de línea.

Que, adicionalmente a lo anterior, el 11 de mayo de 2016, con radicación No.: TC-DO-07.01-0678-2016, Transcaribe solicita la revisión y ajuste de los informes de recaudo radicados en Transcaribe, específicamente, se hace referencia a 8 solicitudes de aclaración, revisión o ajuste, dependiendo del caso. La cual no fue respondida sino hasta el 28 de julio de 2016, mediante comunicado Oficio No. 00232-2016.

Que como consecuencia de todo lo anterior, se remitió comunicación el 7 de julio de 2016 radicada bajo el número TC-DJ-07.01-0964-2016 al CONSORCIO COLCARD, mediante la cual se presentaron las obligaciones presuntamente incumplidas, indicando la consecuencia que se podría derivar para el CONSORCIO COLCARD en desarrollo del procedimiento conminatorio, si se llegara a probar la presunta mora en el cumplimiento de la obligación. Este documento hace parte integral del expediente administrativo relacionado con el procedimiento de imposición de multa.

Que en el término de 10 días, que se otorgó para que el CONSORCIO COLCARD se pronunciara respecto del contenido del informe, se presentó comunicación el 21 de julio de 2016 radicado Oficio No. 00222-2016, por medio de la cual se presentaron objeciones al informe de supervisión No. TC-DO.01-002-2016 del 30 de junio de 2016, las cuales rezan de la siguiente manera:

En primer lugar, el Concesionario hace alusión a la excepción de contrato no cumplido. Manifiesta que con fundamento en lo anterior, Colcard no está en mora de cumplir obligación alguna, toda vez que Transcaribe no ha cumplido con sus obligaciones en la forma y tiempo debidos y oportunos, por lo tanto, el informe del supervisor como insumo de un procedimiento de imposición de multa, es improcedente y contrario a derecho, pues todas las acusaciones hechas en el informe depende de dos componentes que Transcaribe no ha cumplido, lo cual es la entrega de la infraestructura del centro de control de flota y fibra óptica, entre otras obligaciones.

- (i) **El presunto incumplimiento contractual del Concesionario de Operación de Recaudo – en lo referente a la no habilitación del viaje a crédito para el usuario general, tal como fue solicitado por Transcaribe S.A. y se encuentra consagrado en el contrato de Concesión y sus respectivos Apéndices.**

El PMI del otrosí No. 6 señala que el viaje a crédito es para el ciudadano registrado, pues para el no registrado "no permite viaje a crédito", por lo tanto, Colcard no se encuentra incumpliendo el contrato, pues contrario a lo que dice Transcaribe, no existe viaje a crédito para todo tipo de usuario, ya que según el PMI del otrosí No. 6 no lo reguló así, por lo tanto no existe incumplimiento alguno.

Ahora bien, en cuanto al registro o personalización de ciudadano, para permitir la funcionalidad de viaje a crédito, recordamos que la falta de la infraestructura del Patio Portal, que nos permitirá cerrar el anillo de fibra óptica por donde viajará toda la información transaccional del sistema, nos impide la instalación adecuada de un centro de atención al usuario que sea capaz de prestar todos los servicios, incluido el registro y personalización de usuarios. Esta actividad requiere de una conexión física a la red del sistema. Hacerlo por vía celular, como nos hemos visto obligados a implementar genera dificultades técnicas en cuanto a los tiempos de respuesta de los servidores de autenticación, por lo que la personalización en masa generaría una carga que las condiciones actuales de implementación no pueden soportar.

De otra parte, tenemos las dificultades en la estructuración financiera de los fondos del SITM, pues para evitar traumatismos financieros al SITM, al existir contradicción entre los diferentes contratos de concesión en relación con los fondos y su manejo, no es clara actualmente la solución para fondear el viaje a crédito y la compra de tarjetas frente a las tarjetas gratuitas.

- (ii) **El presunto incumplimiento contractual del Concesionario de Operación de Recaudo – en lo relacionado con la no habilitación del transbordo múltiple para máximo 4 usuarios, tal como fue solicitado por Transcaribe S.A. y se encuentra consagrado en el contrato de concesión y sus respectivos apéndices.**

Se ratificó lo dicho en la comunicación Oficio No.: 000101-2016, sobre lo siguiente:

Existe el riesgo de un eventual fraude en la acumulación de transbordo para grupos de pasajeros, y que dicho fraude se le hace al SITM y no al medio de pago: el medio de pago es utilizado legalmente y sin violarlo.

Que el incremento en la posibilidad de dicho fraude se da por la falta de la infraestructura física del portal, pues al no existir la infraestructura de transbordo físico se incrementa el transbordo virtual.

Además de lo expuesto, es importante indicar que este tipo de funcionalidad solamente debería estar operativa para tarjetas personificadas, puesto que así, la identificación de los agentes de fraude en el sistema es más efectiva, además de comprometer el usuario a proteger su tarjeta para que no sea utilizada de manera inadecuada.

- (iii) **El presunto incumplimiento contractual del Concesionario de Operación de Recaudo – en lo relacionado con la no habilitación de las recargas de pasajes fuera de línea, tal como fue solicitado por Transcaribe S.A. y se encuentra consagrado en el contrato de concesión y sus respectivos apéndices.**

No se hace alusión al cargo presentado. Por el contrario se manifiesta que se viene prestando el servicio de acuerdo con el PMI del Otrosí No. 6, que no existe incumplimiento por parte del concesionario, que debido a la deficiente planificación de Transcaribe se han generado traumatismos al contratista, que Transcaribe no puede alegar su propia culpa por la no implementación de la etapa pedagógica, y que por lo tanto Colcard no está en mora de cumplir alguna obligación, por el incumplimiento previo de Transcaribe.

- (iv) **El presunto incumplimiento contractual del Concesionario de Operación de Recaudo – en lo relacionado con la no respuesta a los requerimientos de información formulados por el Gestor dentro de sus facultades, direccionadas a través del comunicado TC-DO-07.01-0678-2016 de 11 de mayo de 2016.**

La respuesta a la comunicación TC-DO-07.01-0678-2016 del 11 de mayo de 2016 está siendo objeto de preparación y estructuración por parte del concesionario.

Que para el efecto, se remitió comunicación del 8 de agosto de 2016, radicación No.: TC-DJ-07.01-1091-2016, al CONSORCIO COLCARD, mediante la cual se notificó al consorcio la continuación del procedimiento de imposición de multa y se cita para audiencia el día 17 de agosto de 2016 a las 10:00 horas, indicando la consecuencia que se podría derivar para el CONSORCIO COLCARD en desarrollo del procedimiento sancionatorio, si se llegara a probar el presunto incumplimiento de la obligación. Este documento hace parte integral del expediente administrativo relacionado con el procedimiento de imposición de multa.

Que, en igual sentido, mediante comunicación del 8 de agosto de 2016, radicación No.: TC-DJ-07.01-1092-2016, se notificó a la Compañía de Seguros sobre la continuación del procedimiento, remitiendo, de acuerdo con la comunicación, copia del documento enviado al CONCESIONARIO, así como de los demás soportes pertinentes. Este documento hace parte integral del expediente administrativo relacionado con el procedimiento de imposición de multa.

Que en la fecha y hora citada, esto es, el 19 de agosto de 2016 siendo las 10:00 AM, se dio inicio a la audiencia del procedimiento de imposición de multa, siguiendo para el efecto, el siguiente procedimiento:

1. Se hizo presente el Dr. NIXON NAVARRO BARRAZA, en calidad de representante legal suplente, quien concede poder en la audiencia al Dr. WILMAR DIAZ RODRIGUEZ,

identificado en debida forma por la Jefe de la Oficina Asesora Jurídica, cedula 1.128.058.783 y T.P. 196335 del C.S.J.

2. Se hizo presente apoderada de la Compañía de Seguro, Dra. CAROLINA CABALLERO, quien allega poder debidamente conferido, con nota de presentación personal, y es identificado en debida forma por la Jefe de la Oficina Asesora Jurídica, cedula 55.167.681 y T.P. 90.671 del C.S.J.

Se hizo lectura del acta, y de todos los elementos exigidos por el artículo 86 de la Ley 1474 de 2011, tal como consta en el acta elevada para dejar constancia de lo ocurrido en la audiencia.

El apoderado del consorcio hace entrega de los descargos. Los documentos aportados por el apoderado se incorporan al expediente para que haga parte del mismo.

Se le concede el uso de la palabra a la apoderada de la aseguradora, quien solicita la suspensión por diez (10) días hábiles contados a partir del recibo de los documentos aportados por el concesionario, a efectos de conocer su contenido y así poder presentar los descargos.

Como consecuencia de lo anterior, y para efectos de garantizar el debido proceso y el derecho de defensa y contradicción, así como para analizar los documentos incorporados al expediente, se ordenó suspender la audiencia, reanudándose el día 2 de septiembre a las 10:00 A.M.

Sobre lo anterior, el documento de descargos del proceso de multa No. 5 reitera lo dicho en las objeciones al informe de supervisión

En seguida, se continuó la audiencia de imposición de multa las cuales se constatan mediante las siguientes actas:

#### **Acta No. 2 del 2 de septiembre de 2016**

La apoderada de la aseguradora solicita la reprogramación de la audiencia.

#### **Acta No. 3 del 22 de septiembre de 2016**

Se manifiesta que se presentaron los descargos por parte de la aseguradora el 2 de septiembre y se decretaron las pruebas solicitadas por el Concesionario y la aseguradora.

#### **Acta No. 4 del 3 de marzo de 2017**

Se practicaron los siguientes testimonios:

*re* - Juan Andrés Rondón Olivares:

Se interroga sobre lo siguiente: (i) Si la habilitación del viaje a crédito requiere de la infraestructura del CCO y fibra óptica para personalizar a los usuarios; (ii) Si la funcionalidad y seguridad del transbordo múltiple depende de la infraestructura del CCO; (iii) Si la funcionalidad y seguridad del transbordo múltiple tal y como la requiere TRANSCARIBE genera un riesgo de fraude al sistema; y (iv) Si la funcionalidad de recargas



fuera de línea tiene existencia y posibilidad inmediata de habilitación ante la falta del CCO definitivo.

#### **Acta No. 5 del 3 de marzo de 2017**

Se practica la inspección judicial con el objeto de verificar la existencia y posibilidad inmediata de habilitación de la funcionalidad del transbordo múltiple.

Que de acuerdo con la revisión contractual respecto de las obligaciones pactadas en relación con cada uno de los cargos antes indicados, se encuentra lo siguiente:

**Cargo 1. El presunto incumplimiento contractual del Concesionario de Operación de Recaudo – en lo referente a la no habilitación del viaje a crédito para el usuario general, tal como fue solicitado por Transcaribe S.A. y se encuentra consagrado en el contrato de Concesión y sus respectivos Apéndices.**

##### **(i) Pronunciamiento de Transcaribe**

Se identificaron que no se ha implementado el viaje a crédito para los usuarios del Sistema, afectando el correcto ingreso de los usuarios.

La modalidad del viaje a crédito es una funcionalidad contemplada en el contrato para todo tipo de usuario, en el cual no se hace ninguna discriminación o tipo de usuario. En este sentido se solicita se habilite la funcionalidad del viaje a crédito tal como se contemplan en los documentos anexos al contrato, hasta tanto el concesionario Colcard funcionalmente tenga la posibilidad de realizar una jornada de personalización masiva de tarjetas.

De esta forma, se encontró que se incumplieron las siguientes obligaciones contractuales:

Apéndice No. 2 Especificaciones Técnicas.

6.1 Especificaciones generales que deben tener las tarjetas a ser utilizadas en el Sistema como Medio de Pago.

Este depósito realizado por el usuario al adquirir su tarjeta recargable le permitirá ingresar eventualmente y esporádicamente al Sistema bajo la modalidad de crédito, válido para un único acceso. Una vez el usuario haga uso de la opción de un acceso a crédito al Sistema, la tarjeta quedará en estado "suspendido" hasta que el usuario la recargue por un mínimo de 2 viajes en cualquiera de los puntos de venta del Sistema. Este crédito, brindado para un acceso al Sistema a los usuarios que tengan tarjeta recargable, se debitará de su tarjeta en la recarga siguiente (...)

##### **(ii) Objeciones de Colcard**

El PMI del otrosí No. 6 señala que el viaje a crédito es para el ciudadano registrado, pues para el no registrado "no permite viaje a crédito", por lo tanto, Colcard no se encuentra incumpliendo el contrato, pues contrario a lo que dice Transcaribe, no existe viaje a crédito para todo tipo de usuario, ya que según el PMI del otrosí No. 6 no lo reguló así, por lo tanto no existe incumplimiento alguno.

Ahora bien, en cuanto al registro o personalización de ciudadano, para permitir la funcionalidad de viaje a crédito, recordamos que la falta de la infraestructura del Patio Portal, que nos permitirá cerrar el anillo de fibra óptica por donde viajará toda la información transaccional del sistema, nos impide la instalación adecuada de un centro de atención al usuario que sea capaz de prestar todos los servicios, incluido el registro y personalización de usuarios. Esta actividad requiere de una conexión física a la red del sistema. Hacerlo por vía celular, como nos hemos visto obligados a implementar genera dificultades técnicas en cuanto a los tiempos de respuesta de los servidores de autenticación, por lo que la personalización en masa generaría una carga que las condiciones actuales de implementación no pueden soportar.

De otra parte, tenemos las dificultades en la estructuración financiera de los fondos del SITM, pues para evitar traumatismos financieros al SITM, al existir contradicción entre los diferentes contratos de concesión en relación con los fondos y su manejo, no es clara actualmente la solución para fondear el viaje a crédito y la compra de tarjetas frente a las tarjetas gratuitas.

### (iii) Conclusiones

El Contrato de Concesión No. TC-LPN-005 de 2010 establece lo siguiente:

*"1.59 Fondo de respaldo para viajes a crédito (FREVIC): Es un fondo que se conformará con los recursos provenientes de la venta del lote inicial del medio de pago exigido al Concesionario, cuya destinación específica, es respaldar el ingreso de los usuarios a crédito, en rutas alimentadoras y en horarios y lugares de difícil acceso a los puntos de venta externos" (Resaltado fuera de texto).*

De lo anterior se encuentra que el Contrato de Concesión contempla los viajes a créditos para el ingreso de los usuarios, sin hacer diferenciación entre registrados o no.

Por su parte, el Apéndice No. 2. Especificaciones Técnicas dice:

*"6.1 Especificaciones generales que deben tener las tarjetas a ser utilizadas en el Sistema como Medio de Pago.*

*(...)*

*Este depósito realizado por el usuario al adquirir su tarjeta recargable le permitirá ingresar eventualmente y esporádicamente al Sistema bajo la modalidad de crédito, válido para un único acceso. Una vez el usuario haga uso de la opción de un acceso a crédito al Sistema, la tarjeta quedará en estado "suspendido" hasta que el usuario la recargue por un mínimo de 2 viajes en cualquiera de los puntos de venta del Sistema. Este crédito, brindado para un acceso al Sistema a los usuarios que tengan tarjeta recargable, se debitará de su tarjeta en la recarga siguiente (...)"*

El Apéndice reglamenta los viajes a crédito y los limita a los usuarios que adquieran una tarjeta recargable. De esta forma, se conciben los viajes a crédito únicamente para las tarjetas recargables.

Respecto al PMI modificado por el Otrosí No. 6 lo contenido en la página 32 del mismo no significa que se derogue o sustituya lo establecido en el Apéndice No. 2 – Especificaciones

Técnicas, por lo tanto, la funcionalidad se viene incumpliendo desde el inicio de la operación.

Sobre esta particular cabe aclarar que el contrato estatal es un contrato solemne, el cual requiere que conste por escrito<sup>1</sup>. Así pues, cualquier modificación relativa al mismo, deberá constar también por escrito so pena de que no se entienda modificado el contrato. De esta manera, no se entenderá modificado el contrato mientras no conste la modificación por escrito, sea por mutuo acuerdo o por acto administrativo<sup>2</sup>.

Por lo anterior, no es de recibo el argumento de una modificación implícita del Apéndice No. 2, en la medida que el PMI del Otrosí No. 6 no modificó, sustituyó o eliminó expresamente lo expresando en el Apéndice No. 2. En definitiva, el numeral del Apéndice No. 2 sigue vigente y es de obligatorio cumplimiento para el concesionario.

Por último, el informe del peritaje expresa que se debe mantener como premisa el registro del usuario en el sistema para poder habilitar el beneficio del viaje a crédito. Los controles internos con la activación de viajes a crédito y el registro de usuarios, evitarán fraudes en el sistema y pérdidas importantes en las ventas de créditos y tarjetas. Se pueden realizar jornadas para la personalización de los usuarios. Los viajes a crédito son recursos controlados desde el centro de control del recaudo (CCR). La transmisión por fibra óptica es vital en cualquier sistema de procesamiento de datos, según acuerdos adquiridos entre el Consorcio Colcard y la empresa Transcaribe, están transmitiendo datos por la red GSM, el proceso de viaje a crédito, puede incorporarse tomando las previsiones del caso.

Conforme lo anterior, se encuentra que el registro es un mecanismo para evitar el fraude, más no un requisito para habilitar la funcionalidad del viaje a crédito para las tarjetas recargables. Así pues, se encuentra que el Contrato contempla la obligación a cargo del contratista de implementar los viajes a crédito para todos los usuarios que adquieran una tarjeta recargable, esté o no personalizada (registrada), sin perjuicio de los mecanismos de control adicionales que implemente. No habiendo habilitado esta funcionalidad, el Concesionario incumplió el contrato y, por consiguiente, se le impondrá multa por este concepto.

**Cargo 2. El presunto incumplimiento contractual del Concesionario de Operación de Recaudo – en lo relacionado con la no habilitación del transbordo múltiple para máximo 4 usuarios, tal como fue solicitado por Transcaribe S.A. y se encuentra consagrado en el contrato de concesión y sus respectivos apéndices.**

**(i) Pronunciamiento de Transcaribe**

Se identificaron que no se habilitó la acumulación de transbordos para el ingreso de grupos de usuarios.

<sup>1</sup> LEY 80 DE 1993. Artículo 39. DE LA FORMA DEL CONTRATO ESTATAL. Los contratos que celebren las entidades estatales constarán por escrito y no requerirán ser elevados a escritura pública, con excepción de aquellos que impliquen mutación del dominio o imposición de gravámenes y servidumbres sobre bienes inmuebles y, en general, aquellos que conforme a las normas legales vigentes deban cumplir con dicha formalidad. Las entidades estatales establecerán las medidas que demande la preservación, inmutabilidad y seguridad de los originales de los contratos estatales.

<sup>2</sup> CONSEJO DE ESTADO. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Tercera. Subsección B. Sentencia del 8 de julio de 2016. Radicación No.: 35555. Consejero ponente: Ramiro Pazos Guerrero.

El ingreso de personas por acumulación de transbordos obedece a una obligación contractual del concesionario de recaudo, ya conocida por el Concesionario y el cual debe ejecutar dentro de las funcionalidades establecidas en los documentos anexos al contrato. Por lo que, es sabido que el contrato de recaudo ha mantenido estas obligaciones las cuales fueron aceptadas al momento de la suscripción del mismo y hacen parte de los riesgos asumidos por el Contratista.

Es importante resaltar que el contrato que el Concesionario debe incorporar los mecanismos y procedimientos de control del fraude en cualquier punto de las áreas que integran el sistema de recaudo, así como identificar y controlar las fuentes de fraude internas y externas. En especial, el concesionario deberá identificar y excluir del sistema a los usuarios que evadieron el pago de la tarifa al usuario por la violación de las barreras de control de acceso o cualquier otro procedimiento.

De esta forma, se encontró que se incumplieron las siguientes obligaciones contractuales:

Apéndice No. 2 Especificaciones Técnicas.

6.2. Estructura y condiciones de flexibilidad para aplicaciones adicionales a la de Transporte Masivo.

(...) El medio de pago debe soportar la acumulación de transbordos en una misma tarjeta cuando esta sea usada para validar dos o más viajes consecutivos (viajes en grupo con la misma tarjeta). En este caso la validación en el transbordo debe ser consecutiva y dentro del límite de tiempo y correspondencia servicio-estación previamente establecidos por Transcaribe S.A.

## **(ii) Objeciones de Colcard**

Existe el riesgo de un eventual fraude en la acumulación de transbordo para grupos de pasajeros, y que dicho fraude se le hace al SITM y no al medio de pago: el medio de pago es utilizado legalmente y sin violarlo.

Que el incremento en la posibilidad de dicho fraude se da por la falta de la infraestructura física del portal, pues al no existir la infraestructura de transbordo físico se incrementa el transbordo virtual.

Además de lo expuesto, se indica que este tipo de funcionalidad solamente debería estar operativa para tarjetas personificadas, puesto que así, la identificación de los agentes de fraude en el sistema es más efectiva, además de comprometer el usuario a proteger su tarjeta para que no sea utilizada de manera inadecuada.

La posibilidad de ofrecer la funcionalidad de viaje en grupo con transbordo sin cobro para un grupo de 4 personas, independientemente de si se trata de un adulto mayor con 3 niños o simplemente de 4 adultos, puede resultar pernicioso para el sistema porque esta funcionalidad abre una posibilidad cierta de que el usuario pueda cometer fraude.

El Concesionario está dispuesto a implementar el viaje en grupo con integración hasta para 4 personas, siempre que Transcaribe lo autorice y exima a este concesionario de las pérdidas que se puedan generar por este tipo de fraude.



(iii) Conclusiones

El Contrato de Concesión No. TC-LPN-005 de 2010 establece lo siguiente:

"59.10 Tablas de transferencia aceptadas en las barreras de control de acceso: Transcaribe S.A. reportará al Concesionario la relación de estaciones del Sistema Transcaribe entre las cuales debe habilitarse y validarse la posibilidad de transbordos virtuales. Se entiende por transbordos virtuales, la posibilidad de que un usuario del Sistema Transcaribe, con el objeto de realizar un transbordo, pueda salir de un bus alimentador, desplazarse fuera del sistema y reintegrarse a este a través de una estación sin realizar pagos adicionales y viceversa" (Resaltado fuera del texto).

Por lo anterior se evidencia la posibilidad de realizar transbordos, tanto al interior del sistema, como por fuera, denominados transbordos virtuales.

El Apéndice No. 2 expresamente manifiesta qué:

"6.2. Estructura y condiciones de flexibilidad para aplicaciones adicionales a la de Transporte Masivo.

(...) El medio de pago debe soportar la acumulación de transbordos en una misma tarjeta cuando esta sea usada para validar dos o más viajes consecutivos (viajes en grupo con la misma tarjeta). En este caso la validación en el transbordo debe ser consecutiva y dentro del límite de tiempo y correspondencia servicio-estación previamente establecidos por Transcaribe S.A" (Resaltado fuera del texto).

No solo se concibe la posibilidad de realizar transbordos dentro del sistema, sino también el medio de pago debe tener la funcionalidad de acumular dichos transbordos, siempre y cuando se realicen consecutivamente y dentro de un límite temporal.

Respecto al PMI modificado por el Otrosí No. 6 lo contenido en la página 32 del mismo no significa que se derogue o sustituya lo establecido en el Apéndice No. 2 – Especificaciones Técnicas, numeral 6.2, por lo tanto, la funcionalidad se viene incumpliendo desde el inicio de la operación.

Sobre esta particular cabe aclarar que el contrato estatal es un contrato solemne, el cual requiere que conste por escrito<sup>3</sup>. Así pues, cualquier modificación relativa al mismo, deberá constar también por escrito so pena de que no se entienda modificado el contrato. De esta manera, no se entenderá modificado el contrato mientras no conste la modificación por escrito, sea por mutuo acuerdo o por acto administrativo<sup>4</sup>.

Por lo anterior, no es de recibo el argumento de una modificación implícita del Apéndice No. 2, en la medida que el PMI del Otrosí No. 6 no modificó, sustituyó o eliminó

<sup>3</sup> LEY 80 DE 1993. Artículo 39. DE LA FORMA DEL CONTRATO ESTATAL. Los contratos que celebren las entidades estatales constarán por escrito y no requerirán ser elevados a escritura pública, con excepción de aquellos que impliquen mutación del dominio o imposición de gravámenes y servidumbres sobre bienes inmuebles y, en general, aquellos que conforme a las normas legales vigentes deban cumplir con dicha formalidad. Las entidades estatales establecerán las medidas que demande la preservación, inmutabilidad y seguridad de los originales de los contratos estatales.

<sup>4</sup> CONSEJO DE ESTADO. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Tercera. Subsección B. Sentencia del 8 de julio de 2016. Radicación No.: 35555. Consejero ponente: Ramiro Pazos Guerrero.

expresamente lo expresando en el Apéndice No. 2. En definitiva, el numeral del Apéndice No. 2 sigue vigente y es de obligatorio cumplimiento para el concesionario.

Por último, el informe del peritaje expresa que la funcionalidad y seguridad del trasbordo múltiple depende del centro de control del recaudo (CCR). Este beneficio puede ser habilitado de forma inmediata en el sistema. También se dice que se puede generar un riesgo de fraude al sistema de transporte, si no se supervisa.

De todo lo anterior se concluye que la funcionalidad se encuentra contemplada en el Contrato y los Apéndices. Que es una obligación en cabeza del Concesionario, la cual no ha cumplido en la medida que no ha habilitado dicha funcionalidad. Adicionalmente, se encuentra que es posible habilitar la funcionalidad de forma inmediata y que es posible mitigar los eventos de fraude si el Concesionario implementa mecanismos de supervisión y control.

Así las cosas se encuentra que Concesionario ha incumplido el contrato y se le impondrá multa por este concepto.

**Cargo 3. El presunto incumplimiento contractual del Concesionario de Operación de Recaudo – en lo relacionado con la no habilitación de las recargas de pasajes fuera de línea, tal como fue solicitado por Transcaribe S.A. y se encuentra consagrado en el contrato de concesión y sus respectivos apéndices.**

**(i) Pronunciamiento de Transcaribe**

Se identificaron que en los puntos de ventas externos no se realizan las recargas de tarjetas cuando no hay comunicación con el Sistema.

El concesionario de recaudo debe garantizar en todo momento la recarga de pasajes, incluso cuando se encuentren los diferentes elementos fuera de línea.

De esta forma, se encontró que se incumplieron las siguientes obligaciones contractuales:

Apéndice No. 2 Especificaciones Técnicas.

1.1. Especificaciones generales que deben tener las tarjetas a ser utilizadas en el Sistema como Medio de Pago.

3.5. Recarga del Crédito

b) Los equipos de recarga en los puntos de venta externa deben poder trabajar en modo off-line hasta agotar el cupo de venta inicialmente autorizado. Durante la operación off-line los equipos de recarga deben almacenar la totalidad de las transacciones ejecutadas y deben transmitirlos al sistema central al momento de restablecer la conexión on-line.

1.2.2. Equipos de venta y recarga de tarjetas

b) Recarga de tarjetas: la recarga de tarjetas del sistema además de las condiciones técnicas establecidas como referencia indicadas en los presentes pliegos, deben ser de amplia respuesta comercial en su uso, durabilidad y por lo tanto, facilitar el acceso de la

población. En este sentido las recargas de las mismas. Es necesario que el concesionario, en los puntos de recarga, permitan que esta pueda hacerse mediante operaciones comerciales. El usuario podrá así recargar (sic) en los equipos de recarga el monto deseado en su tarjeta pagando en efectivo, además de las formas de pago que establezca el concesionario. Estos equipos de recarga deben permitir la venta/recarga de las tarjetas, aun si no cuentan con comunicación con los servidores de procesamiento central, hasta y un límite de crédito (viaje crédito) y número de transacciones predeterminada. La información necesaria como la tabla de tarifas, lista de tarjetas inhabilitadas, etc., debe ser descargado al menos una vez al día desde los servidores de procesamiento central del concesionario de recaudo a cada equipo de recarga, lo cual reforzará la seguridad de operación del sistema de recaudo y le dará mayor flexibilidad. En caso de falla de comunicaciones con los servidores de procesamiento central, el equipo de recarga debe tener la capacidad para almacenar la totalidad de las transacciones realizadas y enviarlas automáticamente una vez se restablezca la comunicación con los servidores de procesamiento central.

## (ii) Objeciones de Colcard

Se manifiesta que se viene prestando el servicio de acuerdo con el PMI del Otrosí No. 6, que no existe incumplimiento por parte del concesionario, que debido a la deficiente planificación de Transcaribe se han generado traumatismos al contratista, que Transcaribe no puede alegar su propia culpa por la no implementación de la etapa pedagógica, y que por lo tanto Colcard no está en mora de cumplir alguna obligación, por el incumplimiento previo de Transcaribe.

Si bien Colcard tiene la responsabilidad sobre la venta y distribución del medio de pago, no queda muy claro de nuestro contrato, cómo legalmente podemos establecer convenios con puntos de venta externos para vender un bien del ente gestor, máxime cuando estos terceros reclamarán una comisión por venta de tarjetas que Colcard no está autorizado a ofrecer.

La recarga off-line es una funcionalidad que debe ser liberada en los puntos de venta externos, una vez se tenga un histórico del comportamiento de recargas por punto de venta. Nuestro sistema funciona con base en cuentas corrientes individuales por punto de venta, a los que se les asignan créditos de manera diaria en función de su record de ventas. Para minimizar los riesgos de falta de pago por parte de terceros y/o que se queden sin saldo en sus cuentas corrientes, es necesarios tener al menos conocimiento de 2 o 3 semanas de ventas. Después de ese lapso se libera en esos puntos de venta, la funcionalidad de venta offline.

## (iii) Conclusiones

El Apéndice No. 2 expresamente manifiesta qué:

"3.5. Recarga del Crédito

(...)

**b) Los equipos de recarga en los puntos de venta externa deben poder trabajar en modo off-line hasta agotar el cupo de venta inicialmente autorizado.** Durante la operación off-line los equipos de recarga deben almacenar la totalidad de las transacciones

ejecutadas y deben transmitirlos al sistema central al momento de restablecer la conexión on-line.

(...)

#### 4.2.2. Equipos de venta y recarga de tarjetas

(...)

##### 4.2.2.1 Características Generales de los Equipos de Venta y Recarga de Tarjetas

b) Recarga de tarjetas: la recarga de tarjetas del sistema además de las condiciones técnicas establecidas como referencia indicadas en los presentes pliegos, deben ser de amplia respuesta comercial en su uso, durabilidad y por lo tanto, facilitar el acceso de la población. En este sentido las recargas de las mismas. Es necesario que el concesionario, en los puntos de recarga, permitan que esta pueda hacerse mediante operaciones comerciales. **El usuario podrá así recargar (sic) en los equipos de recarga el monto deseado en su tarjeta pagando en efectivos, además de las formas de pago que establezca el concesionario. Estos equipos de recarga deben permitir la venta/recarga de las tarjetas, aun si no cuentan con comunicación con los servidores de procesamiento central, hasta y un límite de crédito (viaje crédito) y número de transacciones predeterminada.** La información necesaria como la tabla de tarifas, lista de tarjetas inhabilitadas, etc., debe ser descargado al menos una vez al día desde los servidores de procesamiento central del concesionario de recaudo a cada equipo de recarga, lo cual reforzará la seguridad de operación del sistema de recaudo y le dará mayor flexibilidad. En caso de falla de comunicaciones con los servidores de procesamiento central, el equipo de recarga debe tener la capacidad para almacenar la totalidad de las transacciones realizadas y enviarlas automáticamente una vez se restablezca la comunicación con los servidores de procesamiento central" (Resaltado fuera de texto).

Como se puede observar, tanto en los puntos de venta, como en los externos, se debe tener habilitada la funcionalidad de recarga de pasajes fuera de línea. Esto con el objetivo de permitirles a los usuarios recargar sus tarjetas en todo momento, aun cuando no haya conexión con los servidores de procesamiento central.

Respecto al PMI modificado por el Otrosí No. 6 su contenido no significa que se derogue o sustituya lo establecido en el Apéndice No. 2 – Especificaciones Técnicas, por lo tanto, la funcionalidad se viene incumpliendo desde el inicio de la operación. El PMI no modificó la funcionalidad Offline.

Sobre esta particular cabe aclarar que el contrato estatal es un contrato solemne, el cual requiere que conste por escrito<sup>5</sup>. Así pues, cualquier modificación relativa al mismo, deberá constar también por escrito so pena de que no se entienda modificado el

<sup>5</sup> LEY 80 DE 1993. Artículo 39. DE LA FORMA DEL CONTRATO ESTATAL. Los contratos que celebren las entidades estatales constarán por escrito y no requerirán ser elevados a escritura pública, con excepción de aquellos que impliquen mutación del dominio o imposición de gravámenes y servidumbres sobre bienes inmuebles y, en general, aquellos que conforme a las normas legales vigentes deban cumplir con dicha formalidad. Las entidades estatales establecerán las medidas que demande la preservación, inmutabilidad y seguridad de los originales de los contratos estatales.



contrato. De esta manera, no se entenderá modificado el contrato mientras no conste la modificación por escrito, sea por mutuo acuerdo o por acto administrativo<sup>6</sup>.

Por lo anterior, no es de recibo el argumento de una modificación implícita del Apéndice No. 2, en la medida que el PMI del Otrosí No. 6 no modificó, sustituyó o eliminó expresamente lo expresando en el Apéndice No. 2. En definitiva, el numeral del Apéndice No. 2 sigue vigente y es de obligatorio cumplimiento para el concesionario.

Por último, el informe del peritaje expresa que la funcionalidad de recargas fuera de línea tiene existencia y la posibilidad de habilitación en el sistema de recaudo.

Conforme a lo anterior, se encuentra claramente incluida la obligación del Concesionario de habilitar la funcionalidad de recargas fuera de línea para todos los puntos de venta, tanto externos como en las estaciones del sistema. Al no habilitar esta función, se encuentra incumplido el contrato y se le impondrá una multa al concesionario por este concepto.

**Cargo 4. El presunto incumplimiento contractual del Concesionario de Operación de Recaudo – en lo relacionado con la no respuesta a los requerimientos de información formulados por el Gestor dentro de sus facultades, direccionadas a través del comunicado TC-DO-07.01-0678-2016 de 11 de mayo de 2016.**

**(i) Pronunciamiento de Transcaribe**

No se dio respuesta a la comunicación TC-DO-07.01-0678-2016 de 11 de mayo de 2016. De esta manera, se encontró que se incumplieron las siguientes obligaciones contractuales:

Contrato de Concesión No. TC-LPN-005 de 2010

*"Clausula 96. INTERVENTORÍA Y CONTROL DEL CONCESIONARIO*

*TRANSCARIBE S. A. en cumplimiento de vigilar la correcta ejecución del objeto del contrato y de proteger sus derechos, los del contratista y aquellos de los terceros que puedan verse afectados por la ejecución del contrato, ejercerá la supervisión técnica, operativa y administrativa del desarrollo y ejecución del contrato y en general el cumplimiento de las obligaciones legales y contractuales.*

*TRANSCARIBE S. A. en ejercicio de su deber y facultad de vigilancia y control podrá acceder en cualquier momento a las instalaciones físicas y a los documentos e información que soportan la labor del CONCESIONARIO, para lo cual asume el compromiso de confidencialidad sobre la información a la que tenga acceso, el cual que se entiende adquirido por TRANSCARIBE S. A. con la firma del presente contrato, dentro de las limitaciones que para el efecto establezca la ley.*

*El CONCESIONARIO no podrá oponer derechos de autor o acuerdos de confidencialidad internos o con terceros que limiten o impidan que TRANSCARIBE S.A. o su designado accedan a la información del CONCESIONARIO para el ejercicio de sus facultades de control y vigilancia.*

<sup>6</sup> CONSEJO DE ESTADO. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Tercera. Subsección B. Sentencia del 8 de julio de 2016. Radicación No.: 35555. Consejero ponente: Ramiro Pazos Guerrero.

#### Clausula 97. FACULTADES DE VIGILANCIA Y CONTROL

TRANSCARIBE S. A. ejercerá las actividades de vigilancia y control de la ejecución del contrato que le corresponden, directamente o a través de terceros, y tendrá las siguientes facultades básicas:

97.1 Exigir al CONCESIONARIO la información que considere necesaria para verificar la correcta ejecución del presente contrato, la correcta operación y control del sistema de recaudo y del Sistema de Programación y Control de la Operación y para ejercer de manera general el control del Sistema. El CONCESIONARIO estará obligado a suministrar la información solicitada inmediatamente, a no ser que se convenga un plazo cuando la naturaleza de la información exigida así lo requiera"

#### (ii) Objeciones de Colcard

La respuesta a la comunicación TC-DO-07.01-0678-2016 del 11 de mayo de 2016 está siendo objeto de preparación y estructuración por parte del concesionario.

#### (iii) Conclusiones

Mediante comunicación del 27 de julio de 2016 con radicación Oficio No.: 00232-2016 recibida en las oficinas de Transcaribe el 28 de julio de 2016 con radicado interno No.: 001524, se dio respuesta al comunicado TC-DO-07.01-0678-2016 del 11 de mayo de 2016.

De esta forma, se encuentra que el presunto incumplimiento ha sido superado.

Que en ese orden, y no obstante los argumentos presentados por el CONCESIONARIO, se encuentra procedente la aplicación de la multa en los términos previstos en la cláusula del contrato de concesión. Lo anterior, considerando que el artículo 86 de la Ley 1474 de 2011 prevé con claridad que el procedimiento de imposición de multas se aplicará cuando esté pendiente de cumplimiento las obligaciones, como en el asunto bajo revisión. En los descargos presentados no se justifica de manera suficiente las razones para sustentar los presuntos incumplimientos endilgados.

Que en relación con la imposición de multas, de acuerdo con el artículo 177 de la Ley 1150 de 2007, ante la mora o retardo del contratista en el cumplimiento de sus obligaciones, las entidades estatales pueden imponer multas previamente pactadas en los contratos, con el fin de conminar al contratista a cumplir.

Que en relación con la posibilidad de las entidades de imponer multas y la finalidad de las mismas, el Consejo de Estado ha señalado:

<sup>7</sup> **Artículo 17.** Del derecho al debido proceso. El debido proceso será un principio rector en materia sancionatoria de las actuaciones contractuales. En desarrollo de lo anterior y del deber de control y vigilancia sobre los contratos que corresponde a las entidades sometidas al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, **tendrán la facultad de imponer las multas que hayan sido pactadas con el objeto de conminar al contratista a cumplir con sus obligaciones.** Esta decisión deberá estar precedida de audiencia del afectado que deberá tener un procedimiento mínimo que garantice el derecho al debido proceso del contratista y **procede sólo mientras se halle pendiente la ejecución de las obligaciones a cargo del contratista.** (...) (Resaltado fuera del texto)

"De la norma transcrita se destaca la supremacía del principio de la autonomía de la voluntad, en cuanto que la cláusula de multas es facultativa, aspecto que la Ley 1150 de 2007 enfatiza de manera expresa a diferencia de los anteriores estatutos de contratación administrativa; en consecuencia, la entidad pública contratante tan sólo estará facultada para imponer multas, de manera unilateral y obtener su pago, por cualquiera de los mecanismos establecidos en la misma ley, si éstas se hubieren pactado en el respectivo contrato.

**La norma es enfática en determinar el carácter conminatorio de la multa cuyo ejercicio está supeditado a que tenga tal condición, es decir, que con la Ley 1150, de manera explícita, las multas encuentran su verdadera esencia y finalidad orientados a apremiar al contratista para que éste de cumplimiento a sus obligaciones en la oportunidad y términos pactados.**

De otra parte, con la expedición de la Ley 1150 de 2007, la Administración recobra uno de los medios importantes para lograr la correcta ejecución del contrato y sobre todo de imponer los correctivos para encauzarlo en el momento oportuno, apremiando al contratista a culminar el objeto contractual y evitando que el contrato sea incumplido definitivamente y, como consecuencia, se deba producir la declaratoria de caducidad, medida que en la mayoría de los casos conduce a que el contrato celebrado no cumpla su finalidad pública, que es el interés general representado en el beneficio que su ejecución reporta a la comunidad."<sup>8</sup> (Destacado fuera del texto)

Que en este orden de ideas la misma Corporación ha mencionado lo siguiente:

"En el ejercicio genérico de ese poder sancionatorio en materia contractual se han identificado varios tipos de sanciones a saber: (i) pecuniarias, como la efectividad de las cláusulas penales; (ii) rescisorias, que le permiten a la administración sancionar a su contratista y poner fin al contrato en razón del incumplimiento total y grave de las obligaciones a cargo de este último, como el decreto de la caducidad del contrato y (iii) coercitivas o compulsorias, que tienen por objeto que el contrato se pueda cumplir dentro del término y en las condiciones pactadas, como la imposición de multas.

Por regla general las multas tienen una finalidad de constreñimiento, coerción o coacción para presionar, compeler o apremiar en forma legítima al contratista a dar cumplimiento al contrato, cuando quiera que se verifique la inobservancia por parte de este en el desarrollo de las obligaciones a su cargo, o esté en mora o retardo en su ejecución conforme a los plazos convenidos. No tienen por objeto indemnizar o reparar con su imposición un daño, razón por la cual para su aplicación

<sup>8</sup> CONSEJO DE ESTADO, SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO, SECCION TERCERA . Sentencia del 23 de septiembre de 2009. Radicación número: 25000-23-26-000-2001-01219-01(24639) C.P.: Myriam Guerrero De Escobar

no se exige la demostración del mismo<sup>9</sup>, sino simplemente se trata de un mecanismo coercitivo ante la tardanza o el incumplimiento parcial del contratista, para compelerlo a que se ponga al día en sus obligaciones y obtener así en oportunidad debida el objeto contractual.

Es decir, las multas cumplen una función sancionatoria y no indemnizatoria, pues no tienen como propósito reparar los perjuicios sufridos por la entidad ante el incumplimiento. Son medidas disuasorias destinadas a superar la infracción de las obligaciones contractuales y, por tanto, su función principal es apremiar al contratista para que dé cumplimiento a las mismas, dado que cuando a un contratista se le aplica una multa por incurrir en mora en el cumplimiento de su obligación o por cumplirla defectuosamente, las reglas de la experiencia indican que al ejercerse este medio de presión adecuará su conducta a los términos del contrato para evitar que en lo sucesivo ello vuelva a ocurrir, con mayor razón cuando la infracción contractual reiterada y la consiguiente imposición de multas genera inhabilidad para contratar con el Estado<sup>10, 11</sup>

Que en virtud de lo anterior, la finalidad conminatoria de las multas implica que estas sanciones sólo proceden mientras se halle pendiente la ejecución de las obligaciones que el contratista está en mora de cumplir. Este aspecto se puede corroborar como cumplido en el asunto que se resuelve en este acto administrativo.

Que en el asunto en revisión se encuentra que las obligaciones están pendientes de cumplimiento, en tanto quedó probado que:

- (i) **El presunto incumplimiento contractual del Concesionario de Operación de Recaudo – en lo referente a la no habilitación del viaje a crédito para el usuario general, tal como fue solicitado por Transcaribe S.A. y se encuentra consagrado en el contrato de Concesión y sus respectivos Apéndices. (Cargo 1).**

Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, sentencias de 28 de abril de 2005, exp. 14.393 y de 14 de julio de 2005, exp. 14.289.

<sup>10</sup> En este sentido es preciso citar el artículo 90 de la ley 1474 de 2011 que establece:

**"Artículo 90. Inhabilidad por incumplimiento reiterado.** Quedará inhabilitado el contratista que incurra en alguna de las siguientes conductas:

- a) Haber sido objeto de imposición de cinco (5) o más multas durante la ejecución de uno o varios contratos, durante una misma vigencia fiscal con una o varias entidades estatales;
- b) Haber sido objeto de declaratorias de incumplimiento contractual en por los menos dos (2) contratos durante una misma vigencia fiscal, con una o varias entidades estatales;
- c) Haber sido objeto de imposición de dos (2) multas y un (1) incumplimiento durante una misma vigencia fiscal, con una o varias entidades estatales.

La inhabilidad se extenderá por un término de tres (3) años, contados a partir de la inscripción de la última multa o incumplimiento en el Registro Único de Proponentes, de acuerdo con la información remitida por las entidades públicas. La inhabilidad pertinente se hará explícita en el texto del respectivo certificado.

**Parágrafo.** La inhabilidad a que se refiere el presente artículo se extenderá a los socios de sociedades de personas a las cuales se haya declarado esta inhabilidad, así como las sociedades de personas de las que aquellos formen parte con posterioridad a dicha declaratoria".

<sup>11</sup> CONSEJO DE ESTADO, SALA DE CONSULTA Y SERVICIO CIVIL. Sentencia del 10 de octubre de 2013. Radicación número: 11001-03-06-000-2013-00384-00 (2157). C.P.: Alvaro Namen Vargas.



Hoy, junio de 2017 de acuerdo a la funcionalidad establecida en el anexo de especificaciones técnicas del contrato, aún no se habilita en las TISC ya distribuidas al público, el viaje a crédito. Incluso, ni las nuevas TISC que se distribuyen tienen la posibilidad de viaje a crédito. **(Incumplido).**

- (ii) **El presunto incumplimiento contractual del Concesionario de Operación de Recaudo – en lo relacionado con la no habilitación del transbordo múltiple para máximo 4 usuarios, tal como fue solicitado por Transcaribe S.A. y se encuentra consagrado en el contrato de concesión y sus respectivos apéndices. (Cargo 2).**

Hoy, junio de 2017 de acuerdo a la funcionalidad establecida en el anexo de especificaciones técnicas del contrato, aún no se habilita en las TISC ya distribuidas, el transbordo múltiple para máximo 4 usuarios. Incluso, ni las nuevas TISC que se distribuyen tienen la posibilidad del transbordo múltiple. **(Incumplido).**

- (iii) **El presunto incumplimiento contractual del Concesionario de Operación de Recaudo – en lo relacionado con la no habilitación de las recargas de pasajes fuera de línea, tal como fue solicitado por Transcaribe S.A. y se encuentra consagrado en el contrato de concesión y sus respectivos apéndices. (Cargo 3).**

Hoy, junio de 2017 de acuerdo a la funcionalidad establecida en el anexo de especificaciones técnicas del contrato, aún el Concesionario Colcard no ha presentado a Transcaribe la evidencia de la habilitación de la funcionalidad offline (fuera de línea) de los equipos en operación del sistema de Recaudo, externos ni en estaciones. **(Incumplido).**

- (iv) **El presunto incumplimiento contractual del Concesionario de Operación de Recaudo – en lo relacionado con la no respuesta a los requerimientos de información formulados por el Gestor dentro de sus facultades, direccionadas a través del comunicado TC-DO-07.01-0678-2016 de 11 de mayo de 2016. (Cargo 4).**

Incumplimiento ha sido superado.

Que la aplicación de la multa se realiza en los siguientes términos:

Concepto de Multa 1 – Cargo 1		
no habilitación del viaje a crédito para el usuario general		
Cálculo de tiempo	Fecha inicial	27/03/2016
	Fecha Final	15/06/2017
	Total días	445
Tasación de cada multa	Número de SMMLV	300
	Número de días	445
	Total de salarios mínimos	133.500
	Valor del SMMLV	737.717
	Total calculado multa ítem	98.485.219.500

	individual	
	Total calculado multa	98.485.219.500
	Valor multa	4.284.149
Valor total de la multa		4.284.149
Concepto de Multa 2 – Cargo 2		
no habilitación del transbordo múltiple para máximo 4 usuarios		
Cálculo de tiempo	Fecha inicial	27/03/2016
	Fecha Final	15/06/2017
	Total días	445
Tasación de cada multa	Número de SMMLV	300
	Número de días	445
	Total de salarios mínimos	133.500
	Valor del SMMLV	737.717
	Total calculado multa ítem individual	98.485.219.500
	Total calculado multa	98.485.219.500
	Valor multa	4.284.149
Valor total de la multa		4.284.149
Concepto de Multa 3 – Cargo 3		
no habilitación de las recargas de pasajes fuera de línea		
Cálculo de tiempo	Fecha inicial	27/03/2016
	Fecha Final	15/06/2017
	Total días	445
Tasación de cada multa	Número de SMMLV	300
	Número de días	445
	Total de salarios mínimos	133.500
	Valor del SMMLV	737.717
	Total calculado multa ítem individual	98.485.219.500
	Total calculado multa	98.485.219.500
	Valor multa	4.284.149
Valor total de la multa		4.284.149

Número de multas	Valor
Multa 1	4.284.149
Multa 2	4.284.149
Multa 3	4.284.149
<b>Total</b>	<b>12.852.448</b>

Que de acuerdo con lo anterior, la multa total a imponer asciende a la suma de **DOCE MILLONES OCHOCIENTOS CINCUENTA Y DOS MIL CUATROCIENTOS CUARENTA Y OCHO PESOS M/CTE (\$12.852.448)**, de acuerdo con la liquidación prevista en el considerando anterior.

Que el artículo 90 de la Ley 1474 de 2011 prevé lo siguiente:

*"ARTÍCULO 90. INHABILIDAD POR INCUMPLIMIENTO REITERADO. Quedará inhabilitado el contratista que incurra en alguna de las siguientes conductas:*

a) Haber sido objeto de imposición de cinco (5) o más multas durante la ejecución de uno o varios contratos, durante una misma vigencia fiscal con una o varias entidades estatales;

b) Haber sido objeto de declaratorias de incumplimiento contractual en por los menos dos (2) contratos durante una misma vigencia fiscal, con una o varias entidades estatales;

c) Haber sido objeto de imposición de dos (2) multas y un (1) incumplimiento durante una misma vigencia fiscal, con una o varias entidades estatales.

**La inhabilidad se extenderá por un término de tres (3) años, contados a partir de la inscripción de la última multa o incumplimiento en el Registro Único de Proponentes, de acuerdo con la información remitida por las entidades públicas. La inhabilidad pertinente se hará explícita en el texto del respectivo certificado.**

Parágrafo. La inhabilidad a que se refiere el presente artículo se extenderá a los socios de sociedades de personas a las cuales se haya declarado esta inhabilidad, así como las sociedades de personas de las que aquellos formen parte con posterioridad a dicha declaratoria.

Que para efectos de lo anterior, TRANSCARIBE S.A. remitirá copia de este acto administrativo a la Cámara de Comercio, para dar publicidad a la decisión adoptada mediante este acto administrativo.

Que TRANSCARIBE S.A. adelantó la actuación administrativa tendiente a la imposición de la multa, con plena observancia del derecho al debido proceso, derecho de defensa y contradicción, de los cuales es titular el CONCESIONARIO incumplido, de acuerdo con lo establecido en el artículo 29 de la Constitución Política, el artículo 17 de la Ley 1150 de 2007 y el artículo 86 de la Ley 1474 de 2011.

Que en mérito de lo expuesto,

#### **RESUELVE**

**ARTÍCULO PRIMERO:** DECLARAR el incumplimiento de la obligación contractual relacionada con la **no habilitación del viaje a crédito para el usuario general**, en virtud del contrato de concesión TC – LPN – 005 – 2010 suscrito entre CONSORCIO COLCARD y TRANSCARIBE S.A., por las razones expuestas en la parte motiva de este acto administrativo.

**ARTÍCULO SEGUNDO:** DECLARAR el incumplimiento de la obligación contractual relacionada con la **no habilitación del transbordo múltiple para máximo 4 usuarios**, en virtud del contrato de concesión TC – LPN – 005 – 2010 suscrito entre CONSORCIO COLCARD y TRANSCARIBE S.A., por las razones expuestas en la parte motiva de este acto administrativo.

**ARTÍCULO TERCERO:** DECLARAR el incumplimiento de la obligación contractual relacionada con la no **habilitación de las recargas de pasajes fuera de línea**, en virtud del contrato de concesión TC – LPN – 005 – 2010 suscrito entre CONSORCIO COLCARD y TRANSCARIBE S.A., por las razones expuestas en la parte motiva de este acto administrativo.

**ARTÍCULO CUARTO:** ABSTENERSE DE DECLARAR el incumplimiento de la obligación contractual en lo referente a la **no respuesta a los requerimientos de información formulados por el Gestor dentro de sus facultades, direccionadas a través del comunicado TC-DO-07.01-0678-2016 de 11 de mayo de 2016**, en virtud del contrato de concesión TC – LPN – 005 – 2010 suscrito entre CONSORCIO COLCARD y TRANSCARIBE S.A., en atención a que las cuentas sólo fueron habilitadas cuando se suscribió el pagaré por parte del Ente Gestor.

**ARTÍCULO QUINTO:** IMPONER una multa de apremio al CONSORCIO COLCARD, identificada con Nit No. 900.433.374 – 2, por cuenta de los incumplimientos antes declarados, tal como quedó enunciado en la parte motiva de esta Resolución.

**ARTÍCULO SEXTO:** Como consecuencia de lo anterior, LIQUIDAR el valor a pagar por concepto de la multa que se impone, el cual estará a cargo del CONCESIONARIO en la cuantía que sea definida de acuerdo con lo indicado en la parte motiva de la presente resolución, una vez en firme este acto administrativo.

**ARTÍCULO SÉPTIMO:** ORDENAR al CONCESIONARIO el pago inmediato de la suma que se liquide por concepto de la imposición de la multa, so pena de iniciar el procedimiento de cobro coactivo que corresponda.

**ARTÍCULO OCTAVO:** NOTIFICAR personalmente al representante legal de CONSORCIO COLCARD, y de la Compañía de Seguros SEGUREXPO DE COLOMBIA S.A., del contenido de la presente resolución.

**ARTÍCULO NOVENO:** Disponer la remisión de este acto administrativo a la Cámara de Comercio de las sociedades que integran el CONSORCIO COLCARD, para lo de su competencia, en los términos del artículo 90 de la Ley 1474 de 2011.

**ARTÍCULO DÉCIMO:** La presente resolución rige a partir de la fecha de su expedición, y contra ella procede recurso de reposición, en los términos previstos en el artículo 86 de la Ley 1474 de 2011.

Dada en Cartagena de Indias Distrito Turístico y Cultural a los Cinco (5) días del mes de julio de 2017.

7

**NOTIFÍQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE**



**HUMBERTO RIPOLL DURANGO**  
Gerente General




Proyecto. DE VIVEROS Y ASOCIADOS. Asesores jurídicos externos.  
Dirección de Operaciones.

Reviso y aprobó:  Ercilia Barrios Florez. Jefe Oficina Asesora Jurídica.

### DILIGENCIA DE NOTIFICACIÓN PERSONAL

En Cartagena de Indias, a los 5 días del mes de Julio de 2017, se notificó la presente Resolución a Wilmar Pat. Anacleto Colcord, identificada(o) con cédula de ciudadanía No. 11 28058783 de C/Seue, quien enterada(o) firma, y se le informó que contra ella procede recurso de reposición. Se hace entrega de copia íntegra, auténtica y gratuita.

NOTIFICADO

  
C.C. No. 11 28058783

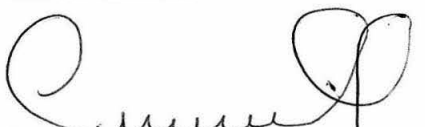
NOTIFICADOR

  
ERCILIA BARRIOS FLOREZ  
Jefe Oficina Asesora Jurídica

### DILIGENCIA DE NOTIFICACIÓN PERSONAL

En Cartagena de Indias, a los 5 días del mes de Julio de 2017, se notificó la presente Resolución a Castro Cabello, Anacleto Expres identificada(o) con cédula de ciudadanía No. 55.167.681 de Neiva, quien enterada(o) firma, y se le informó que contra ella procede recurso de reposición. Se hace entrega de copia íntegra, auténtica y gratuita.

NOTIFICADO

  
C.C. No. 55167681

NOTIFICADOR

  
ERCILIA BARRIOS FLOREZ  
Jefe Oficina Asesora Jurídica