

**OTROSÍ MODIFICATORIO No. 15 al CONTRATO DE CONCESIÓN No. TC - LPN - 004
SUSCRITO ENTRE TRANSCARIBE S.A. Y SOTRAMAC S.A.S.**



Entre los suscritos: **HUMBERTO JOSE RIPOLL DURANGO**, identificado con la C.C. No. 9,147.783 expedida en Cartagena, actuando en su calidad de Gerente General de TRANSCARIBE S.A., empresa por acciones de naturaleza pública, del orden Distrital, identificada con NIT No. 806014488-5, nombrado mediante Acta de Junta Directiva No. 116 del 18 de marzo de 2016 y debidamente posesionado tal como consta en Acta No. 001 del 22 de marzo de 2016, quien para efectos del presente contrato se denominara TRANSCARIBE S.A., o Contratante, por una parte; y por la otra, **SEBASTIÁN NIETO SALAZAR**, identificado con la C.C. 10.014.383 expedida en Pereira, actuando en nombre y representación de **SOTRAMAC SAS** identificada con Nit. 900.298.305-5, quien en adelante se denominará **EL CONCESIONARIO**, y junto con TRANSCARIBE serán referidos conjuntamente como las "Partes" e individualmente como la "Parte", HEMOS convenido celebrar el presente Otrosí No. 15 al contrato cuyo objeto es la concesión no exclusiva y conjunta con otros concesionarios para la Operación de hasta doscientos veintidós (222) vehículos del Sistema de Transporte Público Masivo de Pasajeros del Distrito de Cartagena de Indias, según la distribución de tipologías vehiculares prevista en el pliego de condiciones de la Licitación Pública TC - LPN - 004 de 2013, por su cuenta y riesgo, y bajo la supervisión, control e implementación de TRANSCARIBE S.A., en los términos, bajo las condiciones y con las limitaciones previstas en el pliego de condiciones, sus adendas, el contrato de concesión y en todos los demás documentos que forman parte del proceso de selección y del contrato, (en adelante **El Contrato**), celebrado y suscrito entre las Partes, el día 20 de agosto de 2014, el cual se regirá por las disposiciones legales vigentes y aplicables.

El presente Otrosí No. 15, se suscribe previas las siguientes consideraciones:

- a) Que el 1º de diciembre de 2014 se suscribió el Otrosí No. 1, cuyo objeto fue prorrogar el plazo establecido en la cláusula 8 del Contrato de Concesión por el término de dos (2) meses, esto es, que la fecha límite para acreditar el cierre financiero sería el 3 de febrero de 2015, de acuerdo con las consideraciones allí plasmadas.
- b) Que el 3 de febrero de 2015 se suscribió el Otrosí No. 2, cuyo objeto consistió en prorrogar el plazo establecido en la cláusula 8 del Contrato de Concesión por el término de un (1) mes, esto es, que la fecha límite para acreditar el cierre financiero sería el 3 de marzo de 2015
- c) Que el 2 de marzo de 2015 se suscribió el Otrosí No. 3 cuyo objeto consistió en modificar la distribución del cierre financiero, prorrogando la obtención de aquél para el 30 de abril de 2015 sin alterar la fecha de inicio de la operación pedagógica.
- d) Que el 3 de junio de 2015 se suscribió el Otrosí No. 4 cuyo objeto consistió en modificar el Apéndice 6 relacionado con el tema del combustible, de manera que se precisaran aspectos necesarios para la selección del proveedor del gas y de las adecuaciones técnicas necesarias a implementar en el patio portal para esos efectos.
- e) Que el 2 de septiembre de 2015 se suscribió el Otrosí No. 5 mediante el cual se modificó el Apéndice 13 del contrato de concesión.
- f) Que el 13 de octubre de 2015 se suscribió el Otrosí No. 6 al contrato de concesión, mediante el cual se introdujo un ajuste a la cláusula 10.

- g) Que el 14 de octubre de 2015 se suscribió el Otrosí No. 7 al contrato de concesión mediante el cual se introdujeron modificaciones en torno a las cláusulas de toma de posesión y otras relacionadas con solicitudes de los financiadores del CONCESIONARIO.
- h) Que el 5 de noviembre de 2015 se suscribió el Otrosí No. 8 al contrato de concesión mediante el cual se precisó la cláusula de toma de posesión en razón a un error en la impresión del documento.
- i) Que el 25 de noviembre de 2015 se suscribió el Otrosí No. 9 al contrato de concesión mediante el cual se precisa la redacción de dicho procedimiento de toma de posesión con el fin de dejar claros los términos de la toma de posesión del Prestamista mediante la compra indirecta de las acciones del Concesionario ya que por un error en el uso de las herramientas de Word por parte del CONCESIONARIO SOTRAMAC y sus Asesores Externos, se omitió la impresión de parte del texto de la mencionada cláusula.
- j) Que el 23 de diciembre de 2015 se suscribió el Otrosí No. 10 al contrato de concesión mediante el cual se amplió la etapa de operación pedagógica, las cláusulas de solicitud de flota y el Apéndice 13.
- k) Que el 29 de enero de 2016 se suscribió el Otrosí No. 11 al contrato de concesión, mediante el cual se amplió la etapa de operación pedagógica hasta el 26 de marzo de 2016, pactando remuneración desde el 15 de febrero de 2016, hasta el 26 de marzo de 2016.
- l) Que el 30 de mayo de 2017 se suscribió el Otrosí No. 12 al contrato de concesión mediante el cual se modificó la condición para la viabilización de los recursos del VEFU y aportes al Fondo de Operadores, bajo el supuesto de necesidad de uso de los recursos.
- m) Que el 7 de noviembre de 2017 se suscribió el Otrosí No. 13 al contrato de concesión mediante el cual se amplió la Fase Intermedia hasta el 30 de noviembre de 2017, bajo la expectativa de suscripción del otrosí modificatorio integral a las Fases de implementación del Sistema.
- n) Que el 30 de noviembre de 2017 se suscribió el Otrosí No. 14 al contrato de concesión mediante el cual se amplió la Fase Intermedia hasta el 10 de noviembre de 2018; se reorganizó la Fase Intermedia respecto a la incorporación completa de los pedidos #1 y #2 de flota a la prestación del servicio, así como la realización completa de los desembolsos #1, #2, #3 y #4; y se establecen reglas especiales, sin que se entiendan en orden de prevalencia, que viabilizan la desvinculación y desintegración de los vehículos del TPC en condiciones más eficiente.
- o) Que en el proceso de revisión relacionado con la distribución de los recursos provenientes del recaudo de la tarifa, los concesionarios del Sistema, junto con Transcaribe, advirtieron la necesidad de ajustar los Fondos de distribución del Sistema, de manera (i) que se precise la destinación de los recursos en los contratos de concesión haciéndola homogénea en todos ellos en función de las necesidades del Sistema, y (ii) se incluya el manejo de los recursos provenientes

7

del Fondo de Estabilización Tarifaria una vez sea reglamentado por el Gobierno Distrital y cuente con recursos para su utilización.

- p) Que de acuerdo con la reglas de la contratación estatal, las modificaciones contractuales son viables siempre que no se afecten los principios que rigen aquella, por lo que, en el asunto en revisión, de acuerdo con la verificación técnica y financiera que sustenta la decisión, la modificación se ajusta a los parámetros definidos en la Ley y en la jurisprudencia de la Corte Constitucional aplicable al asunto. En efecto, de acuerdo con la sustentación contenida en el estudio que justifica este documento, la Corte Constitucional se ha pronunciado estableciendo como presupuesto para modificar un contrato estatal que ésta sea necesaria para alcanzar los fines del Estado y la debida prestación de los servicios públicos. Al respecto, manifiesta el Alto Tribunal:

“Por regla general, los contratos estatales pueden ser modificados cuando sea necesario para lograr su finalidad y en aras de la realización de los fines del Estado, a los cuales sirve el contrato. Así lo prevén por ejemplo los artículos 14 y 16 de la ley 80, los cuales facultan a las entidades contratantes a modificar los contratos de común acuerdo o de forma unilateral, para evitar la paralización o la afectación grave de los servicios públicos a su cargo y asegurar la inmediata, continua y adecuada prestación, entre otros”¹.

- q) Que sobre los límites y requisitos para llevar a cabo una modificación ha definido el Consejo de Estado:

“Según el actor, la norma demandada violenta el inciso segundo del párrafo del artículo 40 de la Ley 80 de 1993, al permitir la adición indiscriminada de los contratos de interventoría sin tener en consideración que el precepto legal estatuye que ningún contrato podrá adicionarse en más de un 50% de su valor inicial.

*La Sala acogerá la pretensión formulada en atención a que como ya ha sostenido la jurisprudencia de esta Corporación las expresiones utilizadas por la ley ('adicionar' y 'valor inicial'), hacen referencia a la necesidad de operar **modificaciones** en algunos negocios jurídicos, lo cual implica una variación en el valor pactado. En este evento, se trata de obras nuevas o distintas indispensables para alcanzar la finalidad perseguida con el acuerdo de voluntades. No obstante lo anterior, la legislación vigente contempla una limitante: el valor de lo adicionado no puede sobrepasar la mitad de lo inicialmente pactado, asegurándose su actualización mediante las variaciones que presenta el salario mínimo legal mensual. La prohibición expresada por el legislador en el artículo 40 del Estatuto de contratación estatal, **es una medida que no solo busca que no se burlen los procedimientos de selección, sino que además asegura principios como la transparencia, la selección objetiva y la planeación**”². (Negrilla fuera del texto).*

CORTE CONSTITUCIONAL. Sentencia C-300 de 2012. M.P. Jorge Ignacio Pretelt Chaljub.

² CONSEJO DE ESTADO. SALA DE CONSULTA Y SERVICIO CIVIL. Concepto del 9 de septiembre de 2008. Rad. 1920. M.P. Enrique José Arboleda Perdomo.



- r) Que en ese mismo sentido, la Corte Constitucional, con fundamento en el concepto elaborado por la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado en 2009, estableció que además del valor máximo establecido por el inciso segundo del párrafo del artículo 40 para adicionar a un contrato, es necesario cumplir con otra serie de requisitos y respetar algunas restricciones. Al respecto, manifiesta el Alto Tribunal:

*"Ahora bien, como se indicó en ese concepto, el que la mutabilidad de los contratos estatales sea posible **no significa que pueda llevarse a cabo por la mera voluntad de las partes o de la entidad contratante; por el contrario, la modificación del contrato debe ser excepcional en virtud de los principios de planeación y seguridad jurídica. Por ello la Corte concuerda con la Sala de Consulta y Servicio Civil en que la modificación debe obedecer a una causa real y cierta autorizada en la ley, sustentada y probada, y acorde con los fines estatales a los que sirve la contratación estatal.** (Negrilla fuera del texto).*

(...)

El Consejo de Estado, en su jurisprudencia, ha señalado que el plazo es un elemento accidental del contrato –no de su esencia ni de su naturaleza- y por ello puede ser materia de modificaciones.

(...)

Lo mismo ocurre con el precio, cuya adición, de conformidad con esta misma providencia, es además expresamente autorizada por el artículo 40 de la ley 80, siempre y cuando no exceda el 50% del valor inicial.

(...)

***La reforma del objeto del contrato, en tanto elemento de su esencia, debe tener lugar en un nuevo contrato; permitir lo contrario conllevaría autorizar su sustitución sin el cumplimiento de las formalidades propias del contrato estatal y en perjuicio de los principios que persiguen tales reglas.** Esto no significa que el objeto no pueda ser complementado, siempre y cuando se trate de la adición de actividades necesarias para su adecuada realización. En este sentido debe entenderse el citado concepto del 18 de julio de 2002 sobre el contrato de obra. Ciertamente, en el caso de ese contrato en particular, es posible la inclusión de mayores cantidades de obra sin que ello siempre signifique la transformación del objeto. Esto lleva a la Corte a recordar que el objeto de un contrato debe analizarse en cada caso, a la luz de la normativa que rige cada tipo de negocio y de las cláusulas pactadas y los demás documentos que hacen parte del contrato"³. (Negrilla fuera del texto).*

s) Que es claro que para modificar un contrato estatal se requiere: i) acreditar su necesidad de acuerdo con los fines de la administración y/o debida prestación de los servicios públicos; ii) en caso de que se requiera una adición presupuestal la

³ CORTE CONSTITUCIONAL. Sentencia C-300 de 2012. M.P. Jorge Ignacio Pretelt Chaljub.

re

misma no podrá superar el 50% del valor inicial del contrato; y iii) no es posible modificar el objeto del contrato a punto de sustituir o desnaturalizar el mismo, pretendiendo ocultar así la celebración de un nuevo negocio jurídico en la modificación de uno ya existente.

- t) Que teniendo claridad sobre las causas que dan origen a la suscripción de este Otrosí, se tiene que el objetivo fundamental refiere a la realización de los intereses colectivos y con ello el logro de los fines perseguidos por la contratación, concretados en este caso en el ajuste de los Fondos del Sistema que permitan la disponibilidad de recursos en el patrimonio autónomo en el que se administran los recursos, de manera homogénea para todos los CONCESIONARIOS del Sistema y para el Ente Gestor y Operador, incluyendo el manejo del Fondo de Estabilización Tarifaria en punto a la vinculación con el instrumento de recaudo de la tarifa del SITM.
- u) Que con fundamento en las anteriores consideraciones, las partes han decidido suscribir el presente Otrosí con el fin de modificar los Fondos de distribución de los ingresos, condiciones que se regirán por la Ley 80 de 1993, sus disposiciones reglamentarias, las demás normas que regulan la materia y las estipulaciones contenidas en las siguientes cláusulas

Con base en lo anterior, las partes acuerdan:

CLÁUSULA PRIMERA.- Modificar la CLÁUSULA 31 – RECURSOS RESIDUALES DEL SISTEMA en el sentido de incluir el procedimiento que se seguirá para la distribución de ingresos y generación de recursos residuales, la cual en adelante quedará así:

"CLÁUSULA 31. RECURSOS RESIDUALES DEL SISTEMA

Se denomina Recursos Residuales del Sistema Transcaribe, a los recursos generados por el Sistema por efectos del pago de la tarifa de transporte, como el resultado de la diferencia si existiera, ente los Ingresos del Sistema por efectos del pago de la tarifa al usuario y los Egresos Efectivos del Sistema.

31.1. PROCEDIMIENTO DE DISTRIBUCIÓN DE INGRESOS Y RECURSOS RESIDUALES DEL SISTEMA.-

a. *El concesionario de recaudo debe proporcionar el primer día hábil de cada semana, a Transcaribe S.A. y a los demás agentes del sistema, la información certificada del sistema de recaudo y brindar el apoyo para la obtención de los datos del sistema de control de operación, para cada período a distribuir. Esta información también debe encontrarse disponible en las aplicaciones provistas por el concesionario, y Transcaribe puede solicitar cualquier otra información que considere necesaria bajo las estipulaciones del contrato.*

Para la validación de la información se desarrollarán procedimientos que permitan confrontar la información técnica del Sistema con la que tenga cada Concesionario:

- i. *Kilómetros realizados por cada concesionario y tipología vehicular. Esta información debe compilar los ajustes por viajes*



no realizados, viajes realizados parcialmente, viajes adicionales a los programados, entre otras novedades que se deben aplicar en la semana.

- ii. Valor total de las recargas realizadas por día y período a distribuir.
 - iii. Ingresos por recargas correspondiente a venta de pasajes.
 - iv. Ingresos por recargas correspondientes a pagos de créditos utilizados.
 - v. Ingresos por recargas correspondientes a subsidios cargados a tarjetas o grupos de tarjetas.
 - vi. El número total de entradas por día y período a distribuir. Es decir, pasajes validados incluidos aquellos que hicieron uso de crédito o subsidio.
 - vii. Valor total de los saldos positivos en la totalidad de las tarjetas del sistema, es decir las recargas no utilizadas. (No sólo del período).
 - viii. Valor total de los saldos negativos en la totalidad de las tarjetas del sistema, es decir el saldo del valor utilizado a crédito para viajar o completar un viaje. (No sólo del período).
 - ix. Monto total de créditos utilizados para completar una validación o entrada al sistema en el periodo.
 - x. Monto total de Subsidios utilizados para complementar una validación o entrada al sistema en el periodo.
 - xi. Déficit y excedentes de caja presentados en cada punto de venta y recarga.
 - xii. Toda la información que esté relacionada con la evaluación de los niveles de servicio.
- b.** Transcaribe S.A. procederá a realizar el cálculo de los Egresos Teóricos del sistema (ET), con base en la fórmula de participación en los ingresos del Sistema para cada agente, según los contratos suscritos.
- c.** En el Fondo General (FG), además de los recursos que se indican más adelante, ingresarán los recursos provenientes del Fondo de Estabilización Tarifaria que corresponderá al menor valor ajustado en la Tarifa al Usuario por parte del Alcalde Distrital, de acuerdo con el procedimiento definido en el contrato de concesión y el Acuerdo de Respaldo suscrito entre TRANSCARIBE S.A. y el Distrito de Cartagena en marzo de 2012, de manera que se complete, en cada semana, la diferencia entre la Tarifa al Usuario y la Tarifa Técnica definida por Transcaribe para cada anualidad. El Fondo de Estabilización Tarifaria se encuentra dispuesto en la Fiducia Pública en la que se administran los recursos provenientes de la Sobretasa a la Gasolina.

~~Todo pasaje validado en el Sistema debe ser ajustado con el TFET. Pasaje validado comprende toda validación, ya sea con tarifa regular, tarifa subsidiada y/o viajes a crédito.~~

- d.** Transcaribe determinará el valor de la Bolsa del Sistema (BS) que se va a distribuir, la cual está constituida por la cantidad de pasajes validados (CPV) en el sistema en el período a distribuir, multiplicado por la sumatoria del valor de la tarifa al usuario (TU) y el diferencial entre la

R

tarifa al usuario informada técnicamente y la adoptada mediante Decreto por el Distrito (TFET).

Nota: Si no se ha reglamentado el Fondo de Estabilización Tarifaria o no hay recursos disponibles en él, se deberá generar la contabilización del diferencial, para efectos de cuantificar el valor que el Distrito y/o TRANSCARIBE S.A. deben compensar a cada concesionario, por la ausencia de ajuste de tarifa en los términos del contrato de concesión respectivo. Igual procedimiento se seguirá en el evento en que los recursos de compensación por la afectación del FET sean insuficientes para ajustar el valor de la TU.

- e. Se verificará si los recursos de la bolsa son suficientes para cubrir los egresos teóricos del sistema (ET):
- Si $BS \geq ET$, se procede a ordenar la distribución y los Recursos Residuales (la diferencia) se transfieren al Fondo de Contingencias (FC).
 - Si $BS < ET$, la diferencia entre los dos valores se transfiere desde el Fondo de Contingencias a la Bolsa del Sistema (BS), cuando el FC cuente con los recursos para ello.

En ambos casos cada agente tendrá una participación igual a la calculada como Egreso Teórico.

- f. En caso de que el saldo del fondo de contingencias (FC) no sea suficiente para que la Bolsa del Sistema (BS) sea igual a los egresos teóricos del sistema (ET), se procede a realizar una distribución proporcional de los recursos de la BS, incluyendo el valor que se haya logrado transferir desde el FC en caso de que hubiere.

Cuando se proceda a realizar la distribución proporcional de los recursos de la BS el porcentaje de cada Agente se calcula teniendo en cuenta su Participación en los Egresos Teóricos (ET) sobre el total de Egresos Teóricos (ET), atendiendo la proporcionalidad determinada en el literal b y descontando en la misma proporción, el costo del servicio del agente fiduciario.

- g. Cuando la distribución de participaciones se realiza de manera proporcional, los concesionarios de operación de transporte podrán recibir ingresos provenientes del Fondo de Operadores de la fiducia que administra el Fondo Unificado de Desintegración y Operación (FUDO) si en esta existieren recursos, de acuerdo con lo pactado en sus respectivos contratos, y siempre que hayan cumplido con los aportes a aquél.
- h. Transcaribe debe verificar en cada semana de distribución de ingresos, que el Fondo de Respaldo de Viajes a Crédito, FREVIC, cuente con recursos suficientes para trasladar a la Bolsa del Sistema (BS) el valor del balance Crédito de la semana y el total Crédito Acumulado. El saldo del FREVIC será igual al valor acumulado por transferencias a dicho fondo menos el Valor de Pasajes Utilizados a Crédito (VPUC).



- i. Transcaribe utilizará el valor que arroje la fórmula de cálculo por concepto del Total Pasajes No Utilizados, como cifra de control del uso de las recargas que se validan en períodos diferentes a aquel en el cual se registró la venta. Ese valor se contrastará contra la información suministrada por el Sistema de Recaudo.
- j. Transcaribe también debe verificar en cada período de distribución, que se cuente con saldo en el Fondo de Tarifa Subsidiada, FTSS, y que este sea suficiente para respaldar la porción de los viajes que se realicen con este beneficio. Sin embargo, el control del uso de dicho fondo se debe realizar por cupo asignado a las comunidades a subsidiar mediante tarjetas personalizadas, de forma tal que no se utilicen más recursos de los depositados en el FTSS por parte de la entidad que otorgó el subsidio.
- k. Transcaribe cuenta con cinco (5) días hábiles para realizar la distribución de ingresos del sistema y deberá entregar la información al administrador fiduciario con un (1) día de antelación para que estos procedan a realizar las transferencias o depósitos en las respectivas cuentas informadas por cada agente del sistema. Dentro del plazo de cinco (5) días hábiles señalados en este literal, TRANSCARIBE deberá remitir, para información de los Concesionarios del Sistema, la liquidación, otorgando dentro de aquél un término de revisión, de manera que cuando sea remitida a la Fiduciaria esté ajustada a la realidad de lo ocurrido en el periodo de pago que se realiza.

Recursos Residuales del Sistema:

Cumplido el procedimiento descrito, y en lo que guarda relación con los Recursos Residuales del Sistema Transcaribe, se reconocen por tales los recursos generados por el Sistema por efectos del pago de la tarifa de transporte – Tarifa al Usuario, como el resultado de la diferencia, si existiera, entre la Bolsa del Sistema por efectos del pago de la Tarifa al Usuario y los Egresos Teóricos del Sistema. El valor de los Recursos Residuales se calculará de acuerdo con la siguiente formulación:

$$RR_i = IT_i - ET_i$$

Dónde:

- RR_i: Recursos Residuales del Sistema Transcaribe en el periodo i
- IT_i: Ingresos Totales del Sistema en el periodo i
- ET_i: Egresos Teóricos del Sistema en el periodo i
- i: Periodos con base en los cuales se pagan los egresos del Sistema

CLÁUSULA SEGUNDA.- Modificar la CLÁUSULA 32 – CONDICIONES PARA LA DISPOSICIÓN DE RECURSOS DEL FONDO GENERAL, incluyendo, adicionalmente la regulación sobre la BOLSA DEL SISTEMA, la cual en adelante quedará así:

"CLÁUSULA 32 – FONDO GENERAL DEL SISTEMA Y BOLSA DEL SISTEMA:

"32.1. FONDO GENERAL DEL SISTEMA (FG)

Tiene como finalidad principal servir como cuenta recaudadora, alimentada de manera permanente y continua por los recursos recaudados por los viajes que constituyen pago del Sistema Transcaribe o por la venta de medios de pago:

a. Entradas (en el período de distribución de ingresos)

- **Ingresos por Venta de Pasajes (IVP)** que corresponden a las recargas de las tarjetas de pago incluyendo pasajes pagados y utilizados en el mismo periodo, pagos de pasajes a crédito utilizados en periodos anteriores y pasajes pagados no utilizados.
- **Ingresos por Ventas de Medios de Pago (IVMP).**
- **Rendimientos Fondo General (RFG):** Son los rendimientos generados por el propio Fondo.
- **Ingresos por Tarifa Subsidiada del Sistema**
- **Ingresos por Fondo de Estabilización Tarifaria** por concepto de diferencial entre la tarifa técnica y la tarifa al usuario
- **Otros Ingresos (OI)**

b. Salidas (en el período de distribución de ingresos)

- **Rendimientos Fondo General (RFG):** Son los rendimientos generados por el propio Fondo, los cuales serán trasladados semanalmente al Fondo de Contingencias (FC).
- **Traslado a la Bolsa del Sistema (TBS):** Corresponde a la Cantidad de Pasajes Pagados y Validados en el Período (PPVP), por el valor del pasaje – Tarifa al Usuario (TU más TFET)
- **Traslado al Fondo de Pasajes no Utilizados (TFPNU)** que constituye los ingresos descritos en la Clausula 39, esto es, los conceptos de Pasajes No Utilizados (PNU).
- **Traslado al Fondo de Respaldo de Viajes a Crédito (TFREVIC)** que constituye los ingresos descritos en la Clausula 36, esto es, los conceptos de (CAMP; VAFPNU y VPUCPA).
- **Traslado al Fondo de Medios de Pago (TFIMP)** que constituye el valor de las ventas por tarjetas, de acuerdo con la distribución que se define en la CLÁUSULA 37.
- **Traslado al Fondo de Mantenimiento y Expansión del Sistema (TFMES)** que constituye el valor de los traslados de acuerdo con la distribución que se define en la CLÁUSULA 34.
- **Traslado al Fondo de Tarifa Subsidiada (TFTS)** constituye el valor del traslado por concepto de recursos recibidos como subsidios a poblaciones a beneficiar.

Nota: A partir de la fecha final de suscripción de los otros que permitan la distribución de los recursos residuales del sistema en los fondos descritos en el presente otro si, en cada liquidación semanal se distribuirán los valores acumulados respecto de los pasajes vendidos entre el 27 de marzo de 2016 (inicio de la operación regular) y la fecha de suscripción del presente OTRO SI, de acuerdo a las reglas establecidas en el clausulado modificado, para cada fondo.



32.2. BOLSA DEL SISTEMA (BS)

La Bolsa del Sistema es un instrumento puente para hacer la distribución semanal de las participaciones de los agentes del Sistema, por lo cual en cada distribución su saldo debe iniciar y terminar en cero (\$0).

A la BS se enviará el valor correspondiente a la sumatoria de la Tarifa Usuario y el TFET por la cantidad de pasajes validados (CPV).

De la Bolsa del Sistema se tienen como egresos la remuneración a los agentes del Sistema.

Recursos de la Bolsa del Sistema para el período a distribuir:

a. Ingresos:

- **Pasajes Pagados y Validados en el Período (PPVP):** Pasajes pagados y validados del período a distribuir. Este recurso proviene del Fondo General (FG), ajustado el valor de la tarifa al usuario más TFET, si aplica.
- **Valor de Pasajes Utilizados a Crédito (VPUC):** Corresponde a aquellos pasajes o porción de pasaje utilizado a crédito. Este valor es trasladado desde el FREVIC a BS, para completar el valor total del pasaje validado con crédito y que deberá ser distribuido en el período.
- **Valor de Pasajes Utilizados con Subsidio (VPUS):** Corresponde a aquellos pasajes o porción de pasaje utilizado con el beneficio de subsidio aportado por terceros. Este valor es trasladado desde el Fondo de Tarifa Subsidiada del Sistema (FTSS) a BS, para completar el valor total del pasaje validado con subsidio y que deberá ser distribuido en el período.
- **Recursos que se trasladan desde el fondo de pasajes no utilizados a la bolsa del Sistema (TPNU):** que constituye el valor de los trasladados de acuerdo con la distribución que se define en la CLÁUSULA 39.
- **Recursos que se trasladan desde el Fondo de Contingencias (TFC)** para completar la Bolsa del Sistema para eliminar o reducir la diferencia que pueda existir con los Egresos Teóricos.

b. Egresos:

- **Egresos Efectivos del Sistema (ES):** Corresponde a los pagos proporcionales que se debe realizar a cada beneficiario de pago, considerando la disponibilidad de recursos de la Bolsa del Sistema y la participación correspondiente a cada agente en los egresos teóricos del Sistema.
- **Descuentos a los agentes del sistema por índices de nivel de servicio (DSLÁ),** cuando aplique.
- **Recurso Residuales (RR)** recursos generados por el Sistema por efectos del pago de la tarifa de transporte, como el resultado de la diferencia, si existiera, entre los Ingresos de la Bolsa del Sistema por efectos del pago de la tarifa al usuario (Bolsa del Sistema) y los Egresos Efectivos Teóricos del Sistema. El saldo se traslada al Fondo de Contingencias.

R

La disposición de los recursos de la Bolsa General está sometida a las siguientes condiciones:

- El pago a cada uno de los agentes del Sistema Transcaribe, se efectuará de acuerdo con las fórmulas y mecanismos que se encuentren establecidos en cada uno de los respectivos contratos de concesión y sus modificatorios.
- El pago a cada uno de los Concesionarios y otros Agentes del Sistema referidos anteriormente se realizará semanalmente. El pago se hará mediante consignación o transferencia a las cuentas bancarias de las fiducias de los concesionarios indicadas por cada uno de los respectivos beneficiarios, previamente y por escrito, al Administrador de los recursos del Sistema.
- Para el pago a los agentes del Sistema Transcaribe que requieren procesos de validación de parámetros técnicos, tales como kilómetros efectivamente recorridos, viajes que constituyen pago, u otros; Transcaribe S.A. se apoyará en la información de los sistemas de Control y Recaudo suministrados por el Concesionario de Recaudo y definirá procedimientos que permitirá considerar y confrontar la información técnica del Sistema con aquella con que cuente cada CONCESIONARIO. Con base en tales procedimientos se establecerá el cálculo para el pago de los agentes del Sistema Transcaribe, sin perjuicio de lo señalado en la cláusula
- Transcaribe S.A. realizará las liquidaciones para la remuneración de los agentes y suministrará al Administrador de los Recursos, con una antelación mínima de un (1) día, la información técnica necesaria para realizar los pagos que le correspondan a cada agente del Sistema Transcaribe.

CLÁUSULA TERCERA.- Modificar la CLÁUSULA 33 – CONDICIONES PARA LA DISPOSICIÓN DE RECURSOS DEL FONDO DE CONTINGENCIAS, la cual en adelante quedará así:

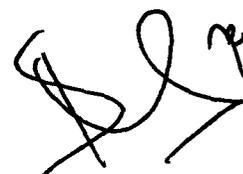
"CLÁUSULA 33. FONDO DE CONTINGENCIAS (FC):

A este Fondo Ingresan la totalidad de los Recursos Residuales del Sistema (RR). El FC en ningún caso será negativo, por lo cual trasladará a la BS, como máximo, el saldo a favor con que cuente en el período de distribución.

Este fondo está habilitado para recibir recursos públicos del orden nacional o territorial cuando así se disponga, por conducto del FG.

Todos los agentes entienden y aceptan que Transcaribe haga uso automático de los recursos disponibles en el Fondo de Contingencias (FC) para trasladar a la Bolsa del Sistema cuando ello sea necesario para eliminar o reducir la diferencia que pueda existir con los Egresos Teóricos; siempre que dicha diferencia no provenga del no aumento de la tarifa al usuario de acuerdo con la tarifa técnica.

El Fondo de Contingencias podrá utilizarse siempre que cuente con recursos.



a. Entradas:

- **Recursos Residuales del Sistema (RR)**
- **Rendimientos Fondo de Contingencia (RFC):** Son los rendimientos generados por el propio Fondo.
- **Rendimientos del Fondo General (RFG):** Son los rendimientos semanales generados por el Fondo General.
- **Rendimientos del Fondo de Ingresos de Medios de Pago (RFIMP),** cuando el FIMP alcance su tamaño definido.
- **Rendimientos del Fondo de Respaldo de Viajes a Crédito (RFREVIC):** Son los rendimientos del FREVIC, una vez este cuente con los recursos definidos para él.
- **Excedentes del Fondo de Respaldo de Viajes a Crédito (EFREVIC):** Son los Excedentes del FREVIC, una vez este alcance el monto establecido para él.
- **Excedentes del Fondo de Ingresos de Medios de Pago (EFIMP),** cuando el FIMP alcance el tamaño definido para él.
- **Rendimientos del Fondo de Niveles de Servicio (FSLA)**
- **Traslado desde el Fondo de Niveles de Servicio (FSLA)**
- **Otros descuentos automáticos** pactados en los contratos de concesión para la operación del Sistema.

Nota: Al Fondo de Contingencias pueden ser destinados recursos desde el Fondo de Mantenimiento y Expansión del Sistema, siempre que exista necesidad para garantizar la continuidad en la prestación del servicio. Para el efecto, TRANSCARIBE S.A. realizará el traslado una vez verifique la necesidad del Sistema, en el monto que sea definido por la entidad.

b. Salidas:

- Traslado de recursos a la Bolsa del Sistema con el objeto de completar un determinado período a distribuir, cuando la BS sea inferior a los ET.

La disposición de los recursos del Fondo de Contingencias está sometida a las siguientes condiciones:

- ✓ Los recursos del Fondo de Contingencias, como mecanismo para la cobertura de riesgos asociados a la estabilidad del Sistema, podrán ser liberados para cubrir la ocurrencia de contingencias que puedan ser identificables, determinadas y cuantificadas mediante factores técnicos y objetivos que constituyan o deriven en la identificación de situaciones con la potencialidad de poner en riesgo la estabilidad o viabilidad del Sistema por causa de situaciones relacionadas con los aspectos que se enlistan a continuación, los cuales son meramente enunciativos:

- i) completar los egresos teóricos del Sistema, cuando no exista disponibilidad en la Bolsa del Sistema, siempre que dicha diferencia no provenga del no aumento de la tarifa al usuario de acuerdo con la tarifa técnica.
- ii) variaciones macroeconómicas excepcionales que deriven en la alteración extraordinaria en los insumos de la operación.

7

- iii) devaluaciones masivas o variaciones graves en la tasa de devaluación.
- iv) catástrofes que impliquen alteraciones importantes en los costos de operación del Sistema Transcaribe.
- v) estacionalidades atípicas de la demanda del Sistema Transcaribe.
- vi) cuando se verifiquen situaciones que se hayan previsto como generadoras de un ajuste en la tarifa técnica, que por su naturaleza puedan presentarse como variaciones temporales, cuyos efectos transitorios que resulten negativos para la tarifa al usuario, puedan ser evitados para conveniencia de la estabilidad de la demanda del Sistema.

En el caso del literal i) la utilización de los recursos será automática. En los eventos contemplados en los literales ii) a vi) y demás la utilización de los recursos deberá ser evaluada y aprobada por el Comité de Planeación y Operación del Sistema.

CLÁUSULA CUARTA.- Modificar la CLÁUSULA 34 – CONDICIONES PARA LA DISPOSICIÓN DE RECURSOS DEL FONDO DE MANTENIMIENTO Y EXPANSIÓN DEL SISTEMA TRANSCARIBE, la cual en adelante quedará así:

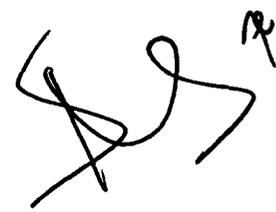
"CLÁUSULA 34. FONDO DE MANTENIMIENTO Y EXPANSIÓN DEL SISTEMA (FMES)

El objetivo principal del fondo es acumular recursos que permitan la implementación de proyectos, estrategias, desarrollos y otras acciones que fomenten el uso, mantenimiento y desarrollo del Sistema Transcaribe, siempre y cuando las acciones relacionadas con estos procesos no formen parte de las obligaciones y responsabilidades de los diferentes agentes del Sistema Transcaribe.

a. Entradas:

- **Rendimientos del Fondo de Mantenimiento y Expansión del Sistema (RFMES):** Son los rendimientos generados por el propio Fondo.
- **Aportes de terceros (AT)**
- **Traslado del FSLA (TFSLA),** traslado del Fondo Niveles de Servicio provenientes de los descuentos por niveles de servicio realizados al Concesionario de Recaudo.
- **Ingreso por la Utilidad en Venta Medio de Pago (IUVMP):** El 80% de la utilidad en Venta de Medios de Pagos (UVMP) que se cobre de las tarjetas que se vendan posterior a la venta de las primeras 250.000 tarjetas.
- **Multas (M) y Cláusulas Penales** valor de las multas conminatorias y cláusulas penales aplicadas en el periodo a todos los CONCESIONARIOS del Sistema
- **Ingresos por explotaciones colaterales del Sistema (IECS)** de acuerdo con la proporción definida por Transcaribe

b. Salidas:



- **Inversiones para el Mantenimiento y Expansión del Sistema (IMES)**, acordes con lo establecido en los contratos de concesión.

Transcaribe presentará a la Junta Directiva para aprobación los proyectos a ejecutar con los recursos de dicho fondo, los cuales deberán estar debidamente soportados.

Las actividades de expansión y mantenimiento refieren a aquellas que guardan relación con el mejoramiento de las condiciones para la prestación del servicio, el mantenimiento general de la infraestructura cuyo mantenimiento no corresponda expresamente a un concesionario, así como el aumento de la cobertura del Sistema, en función de lograr capturar mayor demanda.

PARÁGRAFO: Comoquiera que la implementación de la política pública refiere a desmontar de la tarifa del Sistema aspectos relacionados con la infraestructura, TRANSCARIBE S.A. con la suscripción de este documento se obliga a buscar fuentes alternas para la consolidación de un flujo de ingresos que permitan contar con recursos para el mantenimiento rutinario y periódico de la infraestructura asociada al SITM.

- **Fondo de Contingencias:** se pueden destinar recursos al FC siempre que exista necesidad para garantizar la continuidad en la prestación del servicio. Para el efecto, TRANSCARIBE S.A. realizará el traslado una vez verifique la necesidad del Sistema, en el monto que sea definido por la entidad, garantizando que queden cubiertos los compromisos de egresos asumidos con cargo al FMES.

CLÁUSULA QUINTA.- Modificar la CLÁUSULA 35 – CONDICIONES PARA LA DISPOSICIÓN DE RECURSOS DEL FONDO DE NIVELES DE SERVICIO, la cual en adelante quedará así:

"CLÁUSULA 35. FONDO DE NIVELES DE SERVICIO (FSLA)

La función es servir de cuenta temporal para recaudar los descuentos a los concesionarios por la aplicación de la calificación de niveles de servicio. Estos recursos podrán tener uno de los dos destinos siguientes:

- En relación con el descuento de niveles de servicio realizados al Concesionario de Recaudo, el 100% del descuento se destinará al FMES en cada periodo de pago.
- En relación con el descuento de niveles de servicio realizados a los Concesionarios de Operación, el 100% del descuento será transferido al Fondo de Contingencias, en cada periodo de pago.

a. Entradas:

- **Ingresos por descuentos por factor de niveles de servicio (DSLAs):** Corresponde al 100% de los descuentos semanales realizados a los concesionarios por la aplicación del factor de niveles de servicio del mes anterior a la liquidación.

Rendimientos del FSLA

b. Salidas:

- **Traslado al FMES:** Corresponde al traslado de los descuentos por niveles de servicio realizados al Concesionario de Recaudo en cada periodo de pago.
- **Traslado al Fondo de Contingencias:** Corresponde al traslado de los descuentos por niveles de servicio realizados a los Concesionarios de Operación en cada periodo de pago.
- **Los rendimientos se trasladan al Fondo de Contingencias**

CLÁUSULA SEXTA.- Modificar la CLÁUSULA 36 – DISPOSICIÓN Y ADMINISTRACIÓN DEL FONDO DE RESPALDO DE VIAJES A CRÉDITO – FREVIC, la cual en adelante quedará así:

“CLÁUSULA 36. FONDO DE RESPALDO DE VIAJES A CRÉDITO (FREVIC)

Se conforma con los recursos provenientes de la venta de medios de pago, cuya destinación específica es respaldar el ingreso de los viajes a Crédito.

a. Ingresos:

- **Costo de Adquisición Medio de Pago (CAMP):** El costo de adquisición y utilidad de 20.000 tarjetas que se vendan. Inicialmente, el FREVIC deberá contar con recursos disponibles para cubrir la totalidad de 40.000 viajes a crédito, a la tarifa vigente al momento del cálculo del tope.
- **Rendimientos del Fondo de Respaldo de Viajes a crédito (RFREVIC):** Son los rendimientos propios del fondo, hasta que alcance el monto establecido.
- **Valor Acumulado Fondo Pasajes No Utilizados (VAFPNU):** Los valores acumulados en el fondo de pasajes no utilizados (FPNU) cuya vigencia en este fondo sea superior a doce (12) meses pasarán a formar parte del FREVIC.
- **Rendimientos del Fondo de Pasajes No Utilizados (RFPNU):** son los rendimientos del Fondo de Pasajes No Utilizados que se transfieren de manera semanal.
- **Valor de Pasajes Utilizados a Crédito en Periodos Anteriores (VPUCPA):** son los pagos recibidos del Fondo General correspondiente a pasajes utilizados a crédito en periodos anteriores y que fueron cubiertos con recursos del FREVIC.

b. Egresos:

- **Valor de Pasajes Utilizados a Crédito (VPUC),** los cuales deben ser Transferidos a la Bolsa del Sistema, para completar el valor de los pasajes validados en el período.

FREVICmax= Monto máximo calculado para el fondo de respaldo de viajes a crédito, lo estipulará Transcaribe según las necesidades del sistema: inicialmente, el FREVIC deberá contar con recursos disponibles para cubrir la totalidad de 40.000 viajes a crédito, a la tarifa vigente al momento del cálculo del tope, sin perjuicio que se defina otro tope en



función de las necesidades del Sistema. Superado ese valor, los recursos serán transferidos al Fondo de Contingencias.

- **Excedentes del FREVIC que se trasladan al Fondo de Contingencias**, cuando el FREVIC alcanza el valor definido para él.

PARÁGRAFO PRIMERO: El límite mínimo de recursos disponibles de este Fondo será revisado y actualizado por TRANSCARIBE de acuerdo con las necesidades del Sistema. Sin perjuicio de lo anterior, TRANSCARIBE deberá adelantar una campaña de divulgación frente a la ciudadanía cuando el Sistema cuente con recursos disponibles en el FREVIC para el respaldo de viajes a crédito en cuantía de 20.000 viajes a crédito a la tarifa vigente al momento del cálculo, de manera que se haga un llamado a los usuarios para que cubran el valor del crédito utilizado y no pagado al Sistema. En todo caso, cuando el Fondo de Respaldo de Viajes a Crédito – FREVIC llegue a acumular sólo el valor equivalente a cubrir 10.000 viajes a crédito a la tarifa vigente al momento del cálculo, TRANSCARIBE S.A. ordenará al Concesionario de Recaudo, de manera inmediata, la suspensión de la funcionalidad de viaje a crédito, de manera que se garantice la sostenibilidad financiera del Sistema. Para garantizar el adecuado uso del viaje a crédito, el valor del costo de la tarjeta al usuario debe tener un valor equivalente a por lo menos dos veces el valor del costo de un pasaje, a la tarifa al usuario vigente para el momento del cálculo.

CLÁUSULA SÉPTIMA.- Modificar la CLÁUSULA 37 – FONDO DE INGRESOS DE MEDIO DE PAGO, la cual en adelante quedará así:

"CLÁUSULA 37. FONDO DE INGRESOS DE MEDIO DE PAGO (FIMP)

Fondo cuya finalidad es acumular recursos provenientes de la venta de medios de pago y que tiene como destinación específica garantizar la oportuna compra y reposición de los medios de pago necesarios para el funcionamiento del Sistema Transcaribe.

El monto máximo del FIMP será calculado anualmente por TRANSCARIBE con base en el promedio mensual del número de tarjetas vendidas por el valor al público de estas tarjetas en el sistema, en el año inmediatamente anterior, y las expectativas de aumento de demanda del sistema.

En cualquier caso, el monto mínimo del FIMP no será menor al costo de adquisición de 50.000 tarjetas, incluyendo todos los factores que determinan el precio final (ej. Valor de fabricación, impuestos, nacionalización, fletes, y todos los que cuenten con el soporte respectivo relacionado con el costo de adquisición).

El grupo de 300.000 tarjetas que el CONCESIONARIO DE RECAUDO debe entregar al Sistema Transcaribe, se utilizarán de la siguiente manera:

- 20.000 tarjetas para venta y fondear el FREVIC.

- 30.000 para promocionar el sistema de acuerdo con la estrategia que defina el Ente Gestor.
- 250.000 tarjetas para venta y el fondo FIMP.

a. Ingresos:

El fondo contará con los recursos provenientes de:

- El ingreso total por la Venta de Medios de Pagos de las 250.000 tarjetas vendidas en el Sistema como un ingreso por una vez del grupo de 300.000 tarjetas que el CONCESIONARIO DE RECAUDO debe entregar al Sistema Transcaribe.
- Ingresos por Venta de Medios de Pagos posterior a las 250.000 tarjetas pagas del grupo de 300.000 tarjetas que el CONCESIONARIO DE RECAUDO debe entregar al Sistema Transcaribe.
- Rendimientos del Fondo de Ingresos de Medios de Pago (RFIMP): Son los rendimientos generados por el propio Fondo, hasta el tope que se fije para el Fondo anualmente. El remanente hará parte del Fondo de Contingencias.

b. Egresos:

- Del grupo de las 300.000 tarjetas que el CONCESIONARIO DE RECAUDO debe entregar al Sistema Transcaribe, el ingreso por la venta de 20.000 tarjetas vendidas se destinará a FREVIC.
- Reembolso al CONCESIONARIO de Recaudo por el suministro de lotes de medio de pago (PPMP)- Costo del Medio de Pago posterior a las 300.000 que el CONCESIONARIO DE RECAUDO debe entregar al Sistema Transcaribe -. Los recursos del fondo de Medio de Pago servirán para reembolsar los pagos que haga el CONCESIONARIO de Recaudo por la compra que realice de unidades de tarjetas o del medio de pago autorizado, una vez sean recibidas en la ciudad y certificadas por Transcaribe. Para esta certificación se completará un Acta entre las partes como registro del recibo del nuevo lote de tarjetas.

Nota: El costo de la tarjeta equivale al valor facturado por el proveedor al CONCESIONARIO de Recaudo, incluyendo todos los factores que determinan el costo final (ej. Valor de fabricación, impuestos, nacionalización, fletes).

- El 80% de la utilidad de la Venta de Medios de Pago (posterior a las primeras 250.000) serán destinados al FMES.
- 20% de la utilidad de la Venta de Medios de Pago (posterior a las primeras 250.000) serán destinados al FREVIC.
- **Traslados al Fondo de Contingencias:** Corresponde a los traslados que se realizan una vez el FIMP alcance el monto definido por Transcaribe S.A. anualmente.

CLÁUSULA OCTAVA.- Modificar la CLÁUSULA 38 – FONDO DE TARIFA SUBSIDIADA DEL SISTEMA (FTSS), la cual en adelante quedará así:



"CLÁUSULA 38. FONDO DE TARIFA SUBSIDIADA DEL SISTEMA (FTSS)

La función es recaudar recursos provenientes de los diferentes entes estatales o privados, que permitirán subsidiar la tarifa al usuario en sectores específicos de la población tales como, estudiantes, personas de movilidad reducida y adultos mayores.

a. Entradas:

- **Ingresos por subsidio y aportes de terceros (IST):** Corresponde a los aportes que realicen terceros para subsidiar viajes a poblaciones específicas.
- **Rendimientos del Fondo de Tarifa Subsidiada (RFTSS):** Son los rendimientos generados por el propio Fondo.

b. Salidas:

- **Traslado desde el FTSS a la Bolsa del Sistema (TBS):** Movimientos realizados en un período determinado para compensar los usos o viajes realizados por usuarios con el beneficio de subsidio y que es necesario trasladar para completar la BS a distribuir entre los agentes del sistema.

CLÁUSULA NOVENA.- Modificar la CLÁUSULA 39 – FONDO DE PASAJES NO UTILIZADOS, la cual en adelante quedará así:

"CLÁUSULA 39. FONDO DE PASAJES NO UTILIZADOS (FPNU):

Es un fondo cuya finalidad es acumular el valor de los pasajes vendidos que no han sido utilizados o validados.

a. Ingresos:

- **Pasajes No Utilizados (PNU):** Corresponde a la diferencia entre los ingresos por venta de pasaje (IVP) sin TFET, menos los pasajes validados y pagados en el período (PPVP).
- **Rendimientos:** corresponde a los rendimientos diarios generados por los recursos de pasajes no utilizados.

b. Egresos:

- **Traslado por Validaciones de viajes respaldados en PNU (TFPNU):** Es el uso de viajes respaldados con los recursos del Fondo de Pasajes No Utilizados (FPNU).
- **Rendimientos Fondo de Pasajes No Utilizados (RFPNU):** Son los rendimientos generados por el propio Fondo, los cuales deben ser trasladados al Fondo de Respaldo de Viajes a Crédito (FREVIC), hasta que este alcance el monto definido; a partir de allí se deben trasladar al Fondo de Contingencias.

Los valores acumulados en el fondo de pasajes no utilizados (FPNU) cuya vigencia en este fondo sea superior a doce (12) meses pasarán a formar parte del FREVIC.

CLÁUSULA DÉCIMA.- Las modificaciones pactadas en este otrosí, serán informadas a la Sociedad Fiduciaria que administra los recursos del Sistema, mediante un Anexo informativo para efectos de que constituya los Fondos en los términos aquí pactados, de manera que se implementa de manera inmediata la modificación incluida mediante la suscripción de este otrosí.

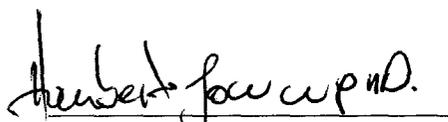
PARÁGRAFO.- En el mismo Anexo las partes ordenarán la conformación de subcuentas en las cuales se administren los recursos que se generan a favor de cada Agente del Sistema, de manera individual, cuando no es procedente realizar el traslado de recursos a su favor en cada periodo de pago. Lo anterior, para efectos de garantizar la separación de los recursos del Fondo General del Sistema. Los recursos se administrarán allí hasta cuando el Agente del Sistema instruya a TRANSCARIBE sobre el pago. Los rendimientos serán de la subcuenta del Agente del Sistema y a él corresponderán cuando sea procedente el pago.

CLÁUSULA UNDÉCIMA.- El contratista se obliga a notificar a la Compañía de Seguros para efectos de informar sobre la modificación del estado del riesgo de conformidad con el presente otrosí y lo pactado en el contrato de concesión, dentro de los cinco (5) días siguientes a la suscripción de este documento.

CLÁUSULA DUODÉCIMA.- Las demás cláusulas contenidas en el Contrato y en los demás documentos contractuales, no modificadas expresamente mediante el presente Otrosí continúan vigentes y surtirán los efectos legales y contractuales que de ellas se deriven de acuerdo con las modificaciones del presente documento.

Para constancia de lo anterior se suscribe el presente Otrosí No. 15 por las partes, el día 22 de MAYO de 2018, en la ciudad de Cartagena D.C y T., en dos (2) ejemplares del mismo tenor y valor.

Por TRANSCARIBE S.A.:


HUMBERTO RIPOLL DURANGO
Gerente General

Por EL CONCESIONARIO:

SEBASTIÁN NIETO SALAZAR
Gerente

Revisó: Ercilia Barrios F. Jefe Oficina Asesora Jurídica.
Proyecto y aprobó: Asesores jurídicos externos años 2016 y 2017, DE VIVEROS Y ASOCIADOS.
Asesores financieros años 2016 SPS BANCA DE INVERSION; y ALEXANDER CASTAÑO BELEÑO, 2017.
SOTRAMAC S.A.S., TRANSAMBIENTAL S.A.S. y CONSORCIO COLCARD DE RECAUDO Y GESTIÓN DE FLOTAS DE TRANSPORTE PÚBLICO.