

Señor
Juez Treinta y Ocho Administrativo Oral del Circuito Judicial de Bogotá
Sección Tercera
Ciudad

Referencia: Medio de control: Reparación directa
Demandante: Inés Baquero Baquero
Demandado: Jorge Eduard Vargas Moreno y Otros
Radicado: 110013336038-202000028-00

Asunto: Contestación a la demanda.

Luisa Fernanda Velásquez Ángel, abogada en ejercicio con domicilio en la ciudad de Bogotá, identificada civil y profesionalmente como aparece al pie de mi firma, obrando como apoderada especial del señor Jorge Eduard Vargas Moreno, demandado dentro del proceso descrito en referencia, por medio del presente escrito y dentro del término legal oportuno, procedo a contestar la de la demanda incoada en contra de mi mandante, realizando los siguientes pronunciamientos:

FRENTE A LOS HECHOS:

Al primero: Es parcialmente cierto. De lo relatado en este numeral, solo **es cierto** que el día 25 de febrero de 2019, se presentó un accidente de tránsito en el que se vio involucrado entre otros, el vehículo de placas SOJ-957.

Al segundo: No me consta en consideración a que mi representado solo supo del señor Hernández Baquero, hasta el momento en que fue trasladado por una ambulancia, hacia el centro hospitalario más cercano al lugar de los hechos.

Al tercero: No me consta en consideración a que mi representado no se encontraba movilizándose en el vehículo que en este numeral se relaciona. En ese sentido, no podría entonces indicar si el señor Hernández ostentaba la calidad de pasajero o de conductor.

Al cuarto: No me consta en consideración a que mi representado no estuvo presente en el lugar de los hechos para el momento en que ocurre la primera colisión. En ese sentido, solo nos consta que en el lugar donde lamentablemente

ocurrieron los hechos, ya había ocurrido una colisión entre dos vehículos debido a la nula maniobrabilidad generada por una mancha de combustible en la vía.

Al quinto: No me consta en consideración a que mi representado no estuvo presente en el lugar de los hechos para el momento en que ocurre la primera colisión.

Al sexto: No es cierto que mi representado se desplazara con exceso de velocidad puesto que el tipo de camión y las características de la vía por la que transitaba, se lo impedía. De igual manera, no existe al interior del dossier elemento de prueba alguno que determine fehacientemente la velocidad a la que transitaba el vehículo de placas SOJ-957 y por lo tanto **no es cierto** que la causa eficiente del accidente obedeciera a dicha razón. Por su parte, si existe registro de una abultada mancha de combustible en la vía, la cual generó que mi mandante no pudiera realizar efectivamente la maniobra de freno y por lo tanto que se presentara la lamentable colisión.

Al séptimo: No me consta en consideración a que mi representado solo presenció los daños y lesiones ocasionadas con el choque, una vez puede descender de su vehículo siniestrado. En ese sentido, no sabemos si la dinámica del accidente ocurrió, conforme se narra en este numeral.

Al octavo: No es cierto. La codificación 116 y que hace alusión al supuesto exceso de velocidad **no fue consignada en el informe policial de accidente de tránsito**. Con la contestación se aporta un informe policial más claro, en el que se evidencia que se codifica con 157 a la vía, por el charco de combustible que presentaba.

Al noveno: Parcialmente cierto. Lo único cierto es que en el lugar de los hechos existía un charco de líquido combustible, el cual fue la causa única, eficiente y determinante, para que se produjera el accidente de tránsito.

Al décimo: Son ciertas las condiciones de la vía en la que ocurrió el accidente de tránsito. Por ello y como las reglas de la experiencia nos lo indican, no es posible que mi representado superara los límites de velocidad.

Al undécimo: no es cierto. Debo resaltar que no existe en el dossier elemento de prueba alguno, que indique que el vehículo de placas SOJ-957 se desplazaba con exceso de velocidad.

Al décimo segundo: Es cierto

Al décimo tercero: Es cierto.

Al décimo cuarto: No me consta como quiera que mi representado nunca conoció al señor Hernández Baquero y mucho menos la conformación de su núcleo familiar.

Al décimo quinto: No me consta como quiera que mi representado nunca tuvo vínculo alguno con el señor Hernández Baquero y por lo tanto tampoco pudo conocer la actividad laboral que en vida desempeñaba.

Al décimo sexto: No es cierto por cuanto no es un hecho. Se trata de una imputación de responsabilidad que realiza el apoderado demandante.

Al décimo séptimo: Es cierto aclarando que dicha negativa se encuentra debidamente fundada y conforme a la ley.

Al décimo octavo: No es cierto por cuanto no es un hecho. El apoderado demandante indica que realizó una liquidación de perjuicios, por demás inexacta e infundada.

Al décimo noveno: No es cierto por cuanto no es un hecho. El apoderado demandante indica que le han conferido poder.

Al vigésimo: Parcialmente cierto. No es cierto que la causa eficiente del accidente hubiese sido el supuesto exceso de velocidad del vehículo SOJ 597, como quiera que no existe prueba fehaciente que así lo indique.

FRENTE A LAS PRETENSIONES

Me opongo, a todas y cada una de las pretensiones planteadas en la demanda, por cuanto para el presente asunto no se encuentra acreditada alguna falla u omisión en cabeza de mi representado. En ese sentido y desde esta instancia, se advierte que nos encontramos ante lo que la jurisprudencia y doctrina han definido como el "hecho de un tercero", pues fue la omisión de un agente ajeno y externo al señor Jorge Eduard Vargas lo que produjo tan lamentable accidente.

En consideración a lo anterior y como quiera que dicha figura derruye la necesaria relación de causalidad entre el presunto daño antijurídico y el hecho al que se le imputa, no queda otro camino que declarar el fracaso de todos y cada uno de los pedimentos esbozados por los accionantes.

Por último, nótese también que los presuntos daños alegados por las demandantes carecen del requisito esencial de certeza, sin el cual no podría el despacho bajo ninguna circunstancia, ordenar su resarcimiento.

De acuerdo a lo anterior, solicito respetuosamente a su señoría, proceda a declarar probadas las siguientes:

EXCEPCIONES DE MÉRITO.

Configuración de una causal de exoneración: El hecho de un tercero

Como quiera que el demandante centra su reproche en el título de imputación subjetivo de responsabilidad denominado falla del servicio probada, es necesario advertir que dentro de esta clasificación, la responsabilidad surge a partir de la comprobación de la existencia de tres elementos necesarios: i) el daño sufrido por el interesado; ii) la falla del servicio propiamente dicha, consistente en el mal funcionamiento del servicio porque éste no funcionó cuando debió hacerlo o, lo hizo tardía o equivocadamente y; **iii) una relación de causalidad entre estos dos elementos, es decir, la comprobación de que el daño se produjo como consecuencia de la falla del servicio.** Una vez presentes tales elementos, los demandados solo podrán exonerarse de una declaratoria de responsabilidad si prueban que su actuación fue oportuna, prudente, diligente y con pericia, es decir, que no hubo falla del servicio o; si logra romper el nexo causal, mediante la acreditación de una causa extraña: fuerza mayor, hecho exclusivo y determinante de la víctima o, hecho también exclusivo y determinante de un tercero

En ese sentido, las tradicionalmente denominadas causales eximentes de responsabilidad —fuerza mayor, caso fortuito, hecho exclusivo y determinante de un tercero o de la víctima— constituyen diversos eventos que dan lugar a que devenga imposible imputar, desde el punto de vista jurídico, la responsabilidad por los daños cuya causación da lugar a la iniciación del litigio, a la persona o entidad que obra como demandada. Para lo configuración de dichas causales, tres son los elementos cuya concurrencia tradicionalmente se ha señalado como necesaria: **(i) su irresistibilidad; (ii) su imprevisibilidad y (iii) su exterioridad respecto del demandado.**

Pues bien, descendiendo al caso que nos ocupa, es evidente que se encuentra configurado el hecho de un tercero, ya que con los elementos de prueba oportunamente allegados, se logra demostrar de entrada y sin ninguna dificultad, que la grave omisión en el mantenimiento de la vía, fue la cusa eficiente para que se presentara el lamentable accidente que hoy nos ocupa.

La anterior aseveración, tiene sustento en que tal y como dimana de la narración de los hechos de la demanda y del informe policial de accidente de tránsito, el

tramo de la calzada donde se desenvolvió la fatídica colisión, presentaba un encharcamiento por el derrame de líquido combustible, el cual incluso ya había causado un primer incidente entre dos automotores. Así mismo, en el bosquejo topográfico anexo al informe, se plasma que la mancha del líquido viscoso se extendía a lo largo de los carriles de la calzada y por lo tanto afectaba la movilidad y tránsito para ambos sentidos viales.

A su turno, debo hacer notar también que no existía ningún tipo de señalización vertical u horizontal, que permitiera advertir a los conductores que se desplazaban por aquella vía, frente al inminente riesgo de transitar sobre una superficie inadecuada, la cual reduce considerablemente el porcentaje de fricción y que por lo tanto, conforme no lo enseñan las reglas de la experiencia, hacia mas probable la ocurrencia de un siniestro por la imposibilidad de maniobrar el vehículo.

De igual manera y con la testimonial¹ que se arrimara al litigio, se demostrara que mi representado, el señor Vargas Moreno, no excedía los límites de velocidad dispuestos para el tránsito en esa vía nacional, pues como es de notorio conocimiento, se trataba de un vehículo pesado que transitaba por una vía con un alto índice de curvas, y cuyas pendientes y elevaciones le impiden alcanzar una alta velocidad.

Por lo anterior y como quiera que el derramamiento del líquido fue ocasionado por un tercero ajeno y sin ningún tipo de vinculación con mi mandante, sumado a que se trato de un hecho imprevisible e irresistible, es claro que se cumplen los presupuestos establecidos en la jurisprudencia para configurar a favor de Jorge Eduard Vargas, la causal eximente de responsabilidad denominada como hecho de un tercero.

A su turno y a efectos de demostrar también que la causa eficiente del accidente obedeció a la clara omisión del concesionario encargado de la operación de la vía, con la presente se aporta contrato de concesión N° 444 de 1994 suscrito entre el entonces Instituto Nacional de Vías y la Sociedad Concesionaria Vial de los Andes, en el que consta la obligación inexorable de esta última frente al mantenimiento y conservación de la vía en la que ocurrió el accidente. En ese sentido, la cláusula vigésimo quinta del mencionado documento establece:

“Desde la suscripción del acta de iniciación de la construcción hasta la entrega final del proyecto, al termino del contrato, el CONCESIONARIO asume toda la responsabilidad por su cuidado. En caso de que se produzca daño, perdida o desperfecto de algún elemento constitutivo del proyecto, por cualquier

¹ Interrogatorio de parte al demandado

*causa que sea, con salvedad y excepción de los hechos debidos a fuerza mayor o caso fortuito, o a hechos imprevistos que no le sean imputables al concesionario, este deberá repararlas y reponerlas de su propia costa (..) Dentro del mismo termino, **la señalización y el mantenimiento del tránsito a todo lo largo del proyecto son obligaciones del CONCESIONARIO quien será responsable por los perjuicios causados a terceros.***

Expuestas las anteriores consideraciones, se solicita respetuosamente al despacho proceda a declarar el fracaso de las pretensiones incoadas en contra de mi mandante, como quiera que se encuentra acreditada una causal de exoneración, que sin lugar a dudas desvanece la necesaria relación de causalidad.

Falta de acreditación de las sumas pretendidas a título de perjuicios patrimoniales

Como quiera que la parte actora reclama una indemnización de perjuicios a título de daño emergente y lucro cesante, debo manifestar a su señoría que en el hipotético y eventual caso en que se llegare a declarar cualquier tipo de responsabilidad, no podría accederse a los pedimentos de condena, puesto que la tipología de daño alegado, no se encuentra acreditada en debida forma y por lo tanto, adolece del requisito esencial de su certeza².

En primer lugar, debo resaltar frente al daño emergente que los rubros allí comprendidos (i) no corresponden a los que se deben enmarcar en esta tipología de perjuicio y (ii) adolecen de prueba, siquiera sumaria, que acredite su efectiva erogación del patrimonio de los demandantes.

En ese sentido, nótese como se reclama el pago de pasajes para acudir a audiencias, pago de copias y expedición de certificados, gastos estos propios del desarrollo y trámite del litigio. Visto lo anterior, debo indicar que tales emolumentos corresponden a la figura de "costas del proceso" cuya liquidación se efectúa en la etapa conclusiva del pleito.

A su turno, tampoco se aportan elementos de prueba que respalden o si quiera indiquen levemente que los demandantes tuvieron que incurrir en largos desplazamientos o traslados que le hayan representado los gastos que hoy pretenden demostrar. De igual forma, tampoco se evidencia el agotamiento de las coberturas que para gastos funerarios establece el Seguro Obligatorio de Tránsito, por lo que tampoco podría darse reconocimiento alguno por dichos conceptos.

² Ver Henao, Juan Carlos (1998) "El daño" Universidad Externado de Colombia, Capítulo primero, título II.

Por su parte y en lo que atañe al lucro cesante, debo manifestar que la certificación laboral de la que se extrae el salario base de la liquidación, no cumple con los requisitos mínimos que conforme a las reglas de la sana crítica, deben contener este tipo de documentos. Aunado a lo anterior, tampoco se encuentra acreditada la dependencia económica de la señora Baquero respecto del causante, por lo que no se puede presumir de entrada y sin ningún soporte probatorio, que sus ingresos se vieron reducidos por el lamentable fallecimiento de su hijo.

Expuesto lo anterior, solicito a su señoría desestimar la totalidad de las pretensiones de condena que apuntan al reconocimiento de cualquier rubro a título de indemnización de perjuicios materiales.

Falta de acreditación de los perjuicios extrapatrimoniales reclamados

Como quiera que la parte actora pretende la indemnización de perjuicios a título de perjuicio moral y "daño a la salud", debo manifestar a su señoría que en el hipotético y eventual caso en que se llegare a declarar la responsabilidad extracontractual en cabeza de mi mandante, no podría accederse a los pedimentos de condena, puesto que el supuesto daño alegado, no se encuentra probado y, por lo tanto, adolece del requisito esencial de su certeza³.

Frente al daño moral, pretende la parte actora se reconozca la máxima suma fijada por el Honorable Consejo de Estado, sin siquiera acreditar el grado de afectación en la esfera interna de las demandantes. En ese sentido, nótese como en el escrito introductor solo se relacionan los valores en pesos de los achacados perjuicios, pero en ningún lugar se reflexiona frente a las circunstancias particulares de cada afectado y su presunta afectación por el fallecimiento de Edwin Hernández Baquero.

Al respecto, el máximo Tribunal de la Justicia Contenciosa ha sido muy enfático en reiterar que, para el reconocimiento de esta clase de perjuicio, no basta con que el mismo simplemente se mencione, sino que la propia parte interesada es quien deberá asumir la carga probatoria para acreditarlo.

Por su parte y en lo que atañe al denominado "daño a la vida en relación" debe recordarse que esta tipología no es dable reconocerla al interior de la jurisdicción contenciosa, pues la misma es de raigambre o carácter netamente civil. En ese

³ Ver Henao, Juan Carlos (1998) "El daño" Universidad Externado de Colombia, Capítulo primero, título II.

sentido y conforme al principio fundamental de la congruencia y especialidad de la jurisdicción administrativa, no es viable ni siquiera entrar a estudiar el fondo de dicha petición.

Por último, tampoco se afirma concretamente cuales fueron las supuestas actividades cotidianas que generaban bienestar y placer a los demandantes y por las cuales reclaman una indemnización a título de "daño a la salud". En ese sentido, se observa cómo solo se limita a realizar una serie de afirmaciones indefinidas que de ninguna manera pueden sustentar una condena por este rubro.

Expuesto lo anterior, solicito a su señoría desestimar la totalidad de las pretensiones de condena y que apuntan al su reconocimiento por parte de mi mandante.

Excepción genérica:

Se propone esta excepción en el sentido de solicitar a este honorable despacho, que en caso de considerar demostrada alguna de las excepciones previstas en el inciso 1 del artículo 282 del C.G.P., así proceda a declararla

PRUEBAS

Documentales:

- Copia simple del informe policial de accidente de tránsito elaborado para el caso en particular, junto con su respectivo bosquejo topográfico.
- Copia simple del contrato de concesión N° 444 de 1994 suscrito entre el entonces Instituto Nacional de Vías y la Sociedad Concesionaria Vial de los Andes

Interrogatorio de parte:

Solicito comedidamente al despacho se cite a las demandantes Inés Baquero Baquero CC 41.628.935 y Leidy Hernández Baquero CC 1.022.944.519, para que en audiencia pública que fije su despacho, absuelvan el interrogatorio que le formularé. sobre hechos que son materia del presente litigio y los cuales sirven de sustento a las excepciones planteadas en esta contestación.

Testimonios- Solicitud de ratificación.

Conforme a lo establecido en el artículo 262 del C.G.P. y en vista de que el demandante pretende aducir como prueba un documento contentivo de la declaración de un tercero, solicito respetuosamente al despacho se sirva a citar a costa de la parte demandante, al señor Luis Hernando Saavedra Chitiva identificado con la cedula de ciudadanía N° 19.176.348 y T.P. 51566 -T a fin de que el mismo ratifique lo contenido en la certificación laboral que se aportó con la demanda.

ANEXOS

- Copia del poder conferido conforme los lineamientos del decreto 806 de 2020.
- Lo mencionado en el acápite de pruebas.

NOTIFICACIONES

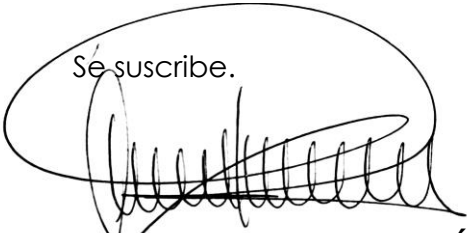
Para efectos de notificaciones téngase en cuenta los siguientes:

Demandado: Jorge Eduard Vargas Moreno
Dirección: eduardmoreno1982@gmail.com

La suscrita apoderada:

Dirección: Calle 12 #7-32 Edificio B.C.A. -Oficina 706B
Teléfonos: 320-426-1792 / (571)8057340
Correo electrónico: luisa.velasquez@luisavelasquezabogados.com.co,
abogado.civiles@luisavelasquezabogados.com.co

Se suscribe.


Luisa Fernanda Velásquez Ángel
C.C. 52.085.315 de Bogotá
T.P. 102.101 del C.S. de la J.

[illegible]



9

8. CONDUCTORES, VEHÍCULOS Y PROPIETARIOS

8.1. CONDUCTOR

APellidos y Nombres: Reimuter Gorman John Fredy DCC: CC IDENTIFICACIÓN No.: 80111238 NACIONALIDAD: Colombiano FECHA DE NACIMIENTO: 26/11/1982 SEXO: M GRAVEDAD: MUERTO

DIRECCIÓN DE DOMICILIO: BOGOTÁ CIUDAD: BOGOTÁ TELEFONO: 26111238 SE PRACTICO EXAMEN: SI GRADO: 1 S. PSICOACTIVAS: SI

PORTA LICENCIA: SI HISTORIA DE CONDUCCIÓN No.: 1 CATEGORÍA: 1 RESTRICCIÓN: 0 EXP: VEN CÓDIGO DE TRANSITO: 0 CHALECO: SI CASCO: SI CINTURÓN: SI

HOSPITAL, CLÍNICA O SITIO DE ATENCIÓN: DESCRIPCIÓN DE LESIONES

8.2. VEHÍCULO

PLACA: DMT993 NACIONALIDAD: COLOMBIANO MARCA: Renault LINEA: Simbol COLOR: Azul MODELO: 2002 CARROCERÍA: Sedan TON: 5 PASAJEROS: 5 LICENCIA DE TRANS. No.: 10012498435

EMPRESA: NO MATRICULADO EN: BOGOTÁ INMOVILIZADO EN: BOGOTÁ A DISPOSICIÓN DE: NO TARJETA DE REGISTRO No.: 10012498435

REC. REC. MFC. No.: AT152939727523-3 ASEGURADORA: Seguros del Estado VENCIMIENTO: 02/08/19

PORTA SEG. RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRACTUAL: SI VENCIMIENTO: 02/08/19 PORTA SEG. RESP. EXTRA CONTRACTUAL: SI VENCIMIENTO: 02/08/19

PROPIETARIO: NO APELLIDOS Y NOMBRES: NO IDENTIFICACIÓN No.: NO

8.3. CLASE VEHÍCULO

AUTOMÓVIL ☒ M. AGRICOLA ☐ M. INDUSTRIAL ☐ BICICLETA ☐ MOTOCARRO ☐ MOTOTRÍCILO ☐ TRACCIÓN ANIMAL ☐ MICROBUS ☐ TRACTOCAMIÓN ☐ VOLQUETA ☐ MOTOCICLETA ☐ SEMI-REMOLQUE ☐

8.4. CLASE SERVICIO

OFICIAL ☐ PÚBLICO ☐ PARTICULAR ☐ DIPLOMÁTICO ☐ MIXTO ☐ CARGA ☐ EXTRADIMENSIONADA ☐ EXTRAPESADA ☐ MERCANCIA PELIGROSA ☐ CLASES DE MERCANCIA ☐

8.5. MODALIDAD DE TRANS.

MIXTO ☐ CARGA ☐ EXTRADIMENSIONADA ☐ EXTRAPESADA ☐ MERCANCIA PELIGROSA ☐ CLASES DE MERCANCIA ☐

8.6. RADIO DE ACCIÓN

NACIONAL ☐ MUNICIPAL ☒

8.8. DESCRIPCIÓN DAÑOS MATERIALES DEL VEHÍCULO

Presenta daños en la parte posterior con deformación y abolladuras

8.7. FALLAS EN:

FRENOS ☐ DIRECCIÓN ☐ LUCES ☐ BOCINA ☐ LLANTAS ☐ SUSPENSIÓN ☐ OTRA ☐

8.9. LUGAR DE IMPACTO

FRONTAL ☐ LATERAL ☐ POSTERIOR ☐ OTRA ☐

CONDUCTORES, VEHÍCULOS Y PROPIETARIOS

9. CONDUCTOR

APellidos y Nombres: NO DCC: NO IDENTIFICACIÓN No.: NO NACIONALIDAD: NO FECHA DE NACIMIENTO: NO SEXO: NO GRAVEDAD: NO

DIRECCIÓN DE DOMICILIO: NO CIUDAD: NO TELEFONO: NO SE PRACTICO EXAMEN: NO GRADO: NO S. PSICOACTIVAS: NO

PORTA LICENCIA: NO HISTORIA DE CONDUCCIÓN No.: NO CATEGORÍA: NO RESTRICCIÓN: NO EXP: NO VEN: NO CÓDIGO DE TRANSITO: NO CHALECO: NO CASCO: NO CINTURÓN: NO

HOSPITAL, CLÍNICA O SITIO DE ATENCIÓN: DESCRIPCIÓN DE LESIONES

9.2. VEHÍCULO

PLACA: NO NACIONALIDAD: NO MARCA: NO LINEA: NO COLOR: NO MODELO: NO CARROCERÍA: NO TON: NO PASAJEROS: NO LICENCIA DE TRANS. No.: NO

EMPRESA: NO MATRICULADO EN: NO INMOVILIZADO EN: NO A DISPOSICIÓN DE: NO TARJETA DE REGISTRO No.: NO

REC. REC. MFC. No.: NO ASEGURADORA: NO VENCIMIENTO: NO

PORTA SEG. RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRACTUAL: NO VENCIMIENTO: NO PORTA SEG. RESP. EXTRA CONTRACTUAL: NO VENCIMIENTO: NO

PROPIETARIO: NO APELLIDOS Y NOMBRES: NO IDENTIFICACIÓN No.: NO

9.3. CLASE VEHÍCULO

AUTOMÓVIL ☐ M. AGRICOLA ☐ M. INDUSTRIAL ☐ BICICLETA ☐ MOTOCARRO ☐ MOTOTRÍCILO ☐ TRACCIÓN ANIMAL ☐ MICROBUS ☐ TRACTOCAMIÓN ☐ VOLQUETA ☐ MOTOCICLETA ☐ SEMI-REMOLQUE ☐

9.4. CLASE SERVICIO

OFICIAL ☐ PÚBLICO ☐ PARTICULAR ☐ DIPLOMÁTICO ☐ MIXTO ☐ CARGA ☐ EXTRADIMENSIONADA ☐ EXTRAPESADA ☐ MERCANCIA PELIGROSA ☐ CLASES DE MERCANCIA ☐

9.5. MODALIDAD DE TRANS.

MIXTO ☐ CARGA ☐ EXTRADIMENSIONADA ☐ EXTRAPESADA ☐ MERCANCIA PELIGROSA ☐ CLASES DE MERCANCIA ☐

9.6. RADIO DE ACCIÓN

NACIONAL ☐ MUNICIPAL ☐

9.8. DESCRIPCIÓN DAÑOS MATERIALES DEL VEHÍCULO

NO

10. HIPÓTESIS DEL ACCIDENTE DE TRANSITO

DEL CONDUCTOR: NO DEL VEHÍCULO: NO DEL PEATÓN: NO

OTRA: NO DE LA VÍA: NO DEL PASAJERO: NO

15. DATOS DE QUIEN CONOCE EL ACCIDENTE

GRADO: NO APELLIDOS Y NOMBRES: NO DCC: NO IDENTIFICACIÓN No.: NO NACIONALIDAD: NO FECHA DE NACIMIENTO: NO SEXO: NO GRAVEDAD: NO

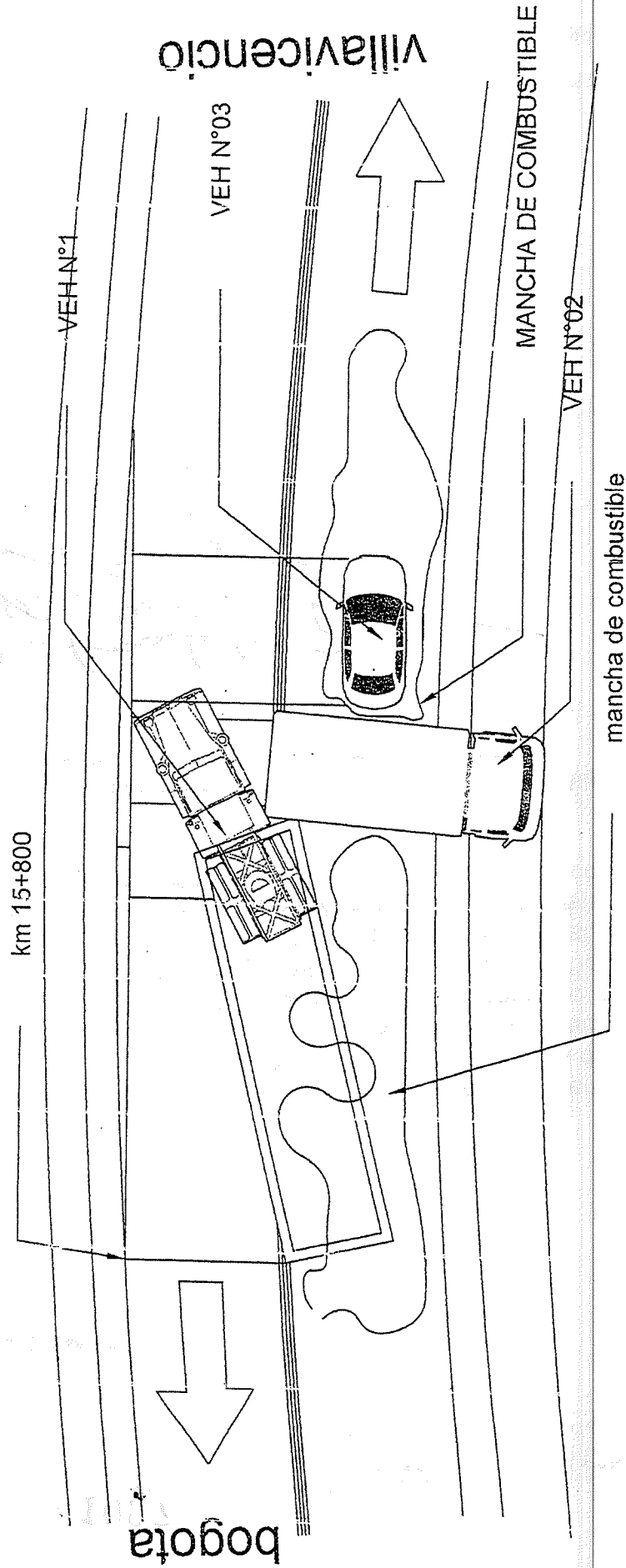
16. CORRESPONDIO

NÚMERO ÚNICO DE INVESTIGACIÓN: 25113861101269201980005

NO SE DEBE BORRAR NADA DE ESTE FORMULARIO. EN CASO DE BORRARSE, EL FORMULARIO DEBE SER REEMPLAZADO POR UNO NUEVO.

No. Expediente CAD		USO EXCLUSIVO POLICIA JUDICIAL										Nº CASO										
		2	5	1	7	8	6	1	0	1	2	6	4	2	0	1	9	8	0	0	0	5
		Depto		Municipio		Entidad		Unidad Receptora		Año		Consecutivo										
		DIEJUJO TOPOGRÁFICO -FFJ-17-																				
Este formato será diligenciado por Policía Judicial cuando se haya solicitado procedimiento técnico - científicos																						
Departamento		CUNDINAMARCA		Municipio		CAQUEZA		Fecha		25-FEB-2019		Hora		1		4		4		0		

km 15+800



Policía Judicial: SETRA DECUN
Unidad: OMEGA 11
Seccional: CUNDINAMARCA
Grupo o Área: UBIC
Diligencia: LEVANTAMIENTO TOPOGRAFICO 2D

Indiciado: VARGAS MORENO JORGE EDUARDO
Víctima: EDWIN HERNANDEZ BAQUERO
De lo: HOMICIDIO EN ACCIDENTE DE TRANSITO
Lugar de diligencia: VÍA BOGOTÁ - VILLAVICENCIO KM 15+820
VÍA PÚBLICA

Fecha terminación actuación: 25 DE FEB DE 2019 ESCALA 1:150
Fecha hechos: 25 DE FEB DE 2019
Elaboro: PT. CORTES MONTES ARMANDO ANDRES
CX: 80831801 PLACA POLICIAL
Firma: *[Signature]*

USO EXCLUSIVO POLICIA JUDICIAL										Nº CASO.																																																																					
2 5 1 7 8 6 1										0 1 2 6 4 2 0 1 9 8 0 0 5																																																																					
Depto										Municipio										Entidad										Unidad Receptora										Año										Consecutivo																													
CUNDINAMARCA										Municipio										CAQUEZA										Fecha										25-FEB-2019										Hora:										1 4 4 0																			
Departamento										CUNDINAMARCA										Municipio										CAQUEZA										Fecha										25-FEB-2019										Hora:										1 4 4 0									
No. Expediente CAD										DISEÑO TOPOGRÁFICO -FPJ-17-										Este formato será diligenciado por Policía Judicial cuando se haya solicitado procedimientos técnico - científicos										Logo																																																	

TABLA DE MEDIDAS

Nº	EJE (X)	EJE (Y)	OBSERVACION
00	23.00	0.36	SAGITA 1 PUNTO DE REFERENCIA KM 15+800 M
01	00.00	4.45	VERTICE POSTERIOR CARROCERIA TRACTO CAMION
02	10.10	2.35	VERTICE TERCIO MEDIO CARROCERIA TRACTO CAMION
03	14.45	0.05	VERTICE ANTERIOR CABINA TRACTO CAMION
04	12.70	3.80	VERTICE POSTERIOR DERECHO CAMION
05	15.10	3.95	VERTICE POSTERIOR IZQUIERDO CAMION
06	15.55	5.92	VERTICE POSTERIOR IZQUIERDO AUTOMOVIL
07	19.55	5.95	VERTICE ANTERIOR IZQUIERDO AUTOMOVIL
08		4.25	ANCHO DE CARIL VILLAO - BOGOTA
09		8.80	ANCHO DE CALZADA BOGOTA - VILLAO
10		0.90	HERMA
11		2.00	CUNETAS

Policía Judicial: SETRA DECUN
 Unidad: OMEGA 11
 Seccional: CUNDINAMARCA
 Grupo o Área: UBIC
 Diligencia: LEVANTAMIENTO TOPOGRAFICO 2D

Indiciado: VARGAS MORENO JORGE EDUARDO
 Víctima: EDWIN HERNANDEZ BAQUERO
 De íto: HOMICIDIO EN ACCIDENTE DE TRANSITO
 Lugar de diligencia: VIA BOGOTA - VI: LAVIGENCIO KM 15+820
 VIA PUBLICA

Fecha terminación e ltuación: 25 DE FEB DE 2019 ESCALA 1:150
 Fecha hechos: 25 DE FEB DE 2019
 Elabora: PT: CORTES MONTES ARMANDO ANDRES
 CC: 80831801 PLACA POLICIAL
 Firma: *[Firma]*

CONTRATO DE CONCESION No. 144 DE 1994

OBJETO: REALIZAR POR EL SISTEMA DE CONCESION LOS ESTUDIOS, DISEÑOS DEFINITIVOS, LAS OBRAS DE REHABILITACION, DE CONSTRUCCION, LA OPERACION Y EL MANTENIMIENTO DEL SECTOR SANTAFE DE BOGOTA - CAQUEZA - K55+000 Y EL MANTENIMIENTO Y OPERACION DEL SECTOR KM 55+000 - VILLAVICENCIO.

Entre los Suscritos, GUILLERMO GAVIRIA CORREA con Cédula de Ciudadanía número 19.488.459 expedida en Bogotá, DIRECTOR GENERAL obrando en nombre y representación del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, por una parte y por la otra JAME QUEVEDO CASTRO con Cédula de Ciudadanía número 19.177.526 expedida en Bogotá, obrando en nombre y representación de la Sociedad denominada

Sociedad Concesionaria Vial de los Andes S.A., en su calidad de Gerente General, debidamente autorizado por su Junta Directiva según Acta 1, sociedad con domicilio principal en Santafé de Bogotá, D.C., constituida mediante escritura pública No. 6997 de la notaría 29, de Santafé de Bogotá, inscrita en la Cámara de Comercio de Bogotá el 1 de agosto de 1994, bajo el No. 457094 del libro IX, con matrícula mercantil No. 607324 y que para los efectos del presente documento se denominará EL

CONCESIONARIO, quien declara bajo la gravedad del juramento que la sociedad que representa no se encuentra incurso en ninguna de las causales de inhabilidad o incompatibilidad para contratar establecidas en la ley 80 de 1993 y demás normas sobre la materia, hemos acordado celebrar el contrato que se especifica a continuación, de acuerdo con la oferta presentada, las aclaraciones a la misma y la aceptación por parte del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, dentro del proceso de negociación directa abierto por este, como continuación a la declaración de desierta de la licitación Pública No. 066-93, así:

CLAUSULA PRIMERA. OBJETO DEL CONCESIONARIO se obliga a ejecutar por el sistema de concesión según lo establecido en el artículo 32, numeral 4o de la Ley 80 de 1993, realizar por el sistema de concesión los estudios, diseños definitivos, las obras de rehabilitación, de construcción, la operación y el mantenimiento del sector Santafé de Bogotá - Cáqueza - k55+000 y el mantenimiento y operación del sector km 55+000 - Villavicencio, y las actividades incluidas para cumplir el objeto del contrato son: Estudios y diseños finales, financiación, construcción, suministro, instalación, montaje y prueba de los equipos, puesta en funcionamiento y operación del proyecto, las cuales deben hacerse en un todo de acuerdo con las condiciones, términos, alcances y obligaciones establecidas en este documento y en el Pliego de Condiciones de la Licitación Pública No. 066-93.

PARAGRAFO PRIMERO: El sector Km 55+000 - Villavicencio, se entregará al CONCESIONARIO una vez terminadas las obras de este sector por parte del Instituto Nacional de Vías, para que el CONCESIONARIO la opere y mantenga en el nivel de servicio entregado.

PARAGRAFO SEGUNDO: El alcance básico de la construcción incluye las siguientes obras: 1.- Construcción de la obra faltante de la vía de salida de Santafé de Bogotá - Villavicencio, a partir del paso elevado sobre la avenida ciudad de Cali en la terminación en la Avenida Boyacá hasta conectar con la carretera nueva en el km 13 + 500. 2.- Construcción de una carretera nueva entre Santafé de Bogotá y Cáqueza sector km 13 + 500 - km 47 + 500, incluyendo los túneles San José, La Virgén y Cáqueza. 3.- Rehabilitación del sector Cáqueza (km 47 + 500) - Puente Tellez (km 55+000). 4.- Construcción de los pasos a desnivel en Ubague, Fosca y Cáqueza. 5.- Construcción de las obras de Infraestructura para la operación de acuerdo con el Reglamento anexo al contrato.

PARAGRAFO TERCERO: El alcance adicional será: a) La realización de las obras de alumbración en el sector el Antiojo Cáqueza (K. 47 + 500). b) La construcción del carril de ascenso en la variante de Chipaqué, c) La construcción del tramo Cáqueza - Puente Tellez localizado entre las abscisas Km 47+500 y Km 50, incluyendo los túneles Tausuta, Estrella y la Pica. d) La construcción del sector del tramo Cáqueza - Puente Tellez, localizado entre las abscisas Km 50 y Km 54+530, incluyendo el túnel de Alto Grande. e) La construcción del tramo Cáqueza - Puente Tellez, localizado entre las abscisas Km 54+530 y Km 54+865, incluyendo el túnel Herradura, mes de operación 60. f) La construcción del sector del tramo Cáqueza - Puente Tellez, localizado entre las abscisas Km 54+865 y Km 55+000.

Km 56+800, incluyendo los túneles Moscosio y Culebra. **CLAUSULA SEGUNDA.**

DOCUMENTOS DEL CONTRATO. Además de los documentos de la invitación a

presentar oferta y su Adendo No. 1, son documentos de este contrato los siguientes:

El Pliego de Condiciones y sus Adendos de la Licitación Pública No. 066-93, la cual

fue declarada desierta, La oferta del CONCESIONARIO de fecha 7 de Julio de 1994

presentada dentro del proceso de contratación directa negociada, revisada y aceptada

por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS. - El Anteproyecto y demás información

técnica suministrada por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS. - El diseño para

construcción, elaborado por el CONCESIONARIO durante la etapa de Diseño y

Programación. Los contratos que se suscriban para la obtención de las garantías

exigidas. - Las actas o convenios que se suscriban durante su vigencia. - La Ley 80

de 1993 y sus normas reglamentarias y complementarias. - La Ley 105 de 1993 y sus

normas reglamentarias. - El Reglamento para la Operación de Carreteras

Concesionadas anexo a este contrato, el cual podrá ser modificado cuando las

necesidades o la protección de los usuarios así lo exijan, sin perjuicio del

mantenimiento de la ecuación contractual. - Los demás documentos constitutivos del

proyecto. - El Manual sobre Dispositivos para el Control del Tránsito en Calles

y Carreteras del antiguo Ministerio de Obras Públicas y Transporte edición 1992

y demás normas que lo complementen, modifiquen o reemplacen. Las condiciones

expresadas en el presente contrato, prevalecen sobre aquellas de cualquier

otro documento que forme parte del mismo. Sujeto a lo anterior, los demás

documentos deben entenderse como explicativos, pero en caso de ambigüedades o

discrepancias, deben ser interpretadas por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS sin

perjuicio de los recursos administrativos a que haya lugar.

CLAUSULA TERCERA: PLAZOS. El CONCESIONARIO se obliga a iniciar la ejecución

del contrato, dentro de los quince (15) días siguientes a la fecha de

perfeccionamiento del mismo, con la constitución del fideicomiso. El plazo para la

ejecución de las tres etapas del contrato es de ciento noventa y dos (192) meses,

dentro de los cuales se desarrollarán diversas actividades que a su vez contarán con

los siguientes plazos de ejecución. **1.-ETAPA DE DISEÑO Y PROGRAMACION.**

Está comprendida entre la fecha de firma del "Acta de iniciación de la etapa de diseño

y programación", que en ningún caso será posterior al primero de Octubre de 1994,

y la fecha de terminación de los diseños de la parte básica del proyecto, que es

aquella que dentro de los Pliegos de Condiciones correspondía al alcance básico a

realizar. La elaboración de los diseños para construcción y estudios de impacto

ambiental definitivos, el ajuste de los programas de obra e inversión, y la

estructuración del esquema financiero, deben realizarse en un plazo máximo de seis

(6) meses a partir de la fecha de iniciación de la misma. Al comienzo y terminación de

esta etapa se suscribirán el "Acta de Iniciación de la etapa de Diseño y Programación

y el "Acta de Finalización de la Etapa de Diseño y Programación" respectivamente.

2.-ETAPA DE CONSTRUCCION. Está comprendida entre la fecha de inicio de la

construcción del primer tramo y la fecha en que las obras y los equipos necesarios

para la puesta en servicio del último tramo de las obras básicas, sean recibidos por

parte del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, y éste entre en operación. La

construcción de la totalidad de las obras civiles e instalaciones de las obras básicas

del proyecto el suministro, montaje y pruebas de los equipos, y la puesta en servicio

a los usuarios, deben realizarse en un todo de acuerdo con lo establecido en la

PROPUESTA PARA LA CONSTRUCCION DE LAS OBRAS, SUMINISTRO,

INSTALACION Y PRUEBA DE LOS EQUIPOS NECESARIOS PARA LA PUESTA EN

SERVICIO DEL PROYECTO, y en un plazo máximo de veintidós (22) Meses contados

a partir de la fecha en que se suscriba el "Acta de Iniciación de la Etapa de

Construcción". Durante esta etapa, el CONCESIONARIO a su costa, llevará a cabo

el mantenimiento de las calzadas y demás obras civiles existentes incluidas en la

concesión cuyo número y estado se precisarán por inventario en un "Acta de entrega

de la carretera". Esta etapa finaliza una vez el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS a

través de la Interventoría, haya recibido las obras básicas de todos los tramos de

carretera, de acuerdo con la propuesta aprobada por el Instituto Nacional de Vías y

se hayan completado todos los requisitos necesarios para el inicio de la Etapa de

Operación del proyecto. Al terminar esta etapa se suscribirá el "Acta de Finalización

de la Etapa de Construcción **3.-ETAPA DE OPERACION.** Está comprendida entre

la fecha de recibo de las obras del primer tramo, por parte del INSTITUTO

NACIONAL DE VIAS, y la fecha en que el proyecto revierta a la Nación. Durante esta

etapa, el CONCESIONARIO a su costa, llevará a cabo la conservación de las obras y

administrará el proyecto al que se refiere el presente contrato en un todo de acuerdo

con lo establecido en el presente contrato.

2.

2.

2.

2.

El presente contrato de acuerdo con el esquema tarifario para la etapa de operación, establecido en esta misma cláusula y en general realizará todas las actividades establecidas en LA OFERTA PARA LA OPERACION DEL PROYECTO. La duración de esta etapa es de Ciento Setenta y Ocho (178) Meses. No obstante este plazo podrá aumentar o disminuir según aumente o disminuya el periodo acumulado para la ejecución de las etapas de Diseño y Programación y la Etapa de Construcción. La suma de los plazos de ejecución de las tres etapas será de Ciento Noventa y dos (192) Meses. A la terminación de este plazo se suscribirá el "Acta de recibo del proyecto y terminación del contrato".

PARAGRAFO PRIMERO: SUSPENSION. Podrá suspenderse temporalmente a ejecución del contrato y el plazo correspondiente por circunstancias de fuerza mayor o caso fortuito por la ocurrencia de hechos o situaciones que no sean imputables al CONCESIONARIO que imposibiliten temporalmente o perturben gravemente la ejecución del contrato. Este tiempo de suspensión no se computará para el plazo extintivo del Contrato y la suspensión se hará de común acuerdo entre las partes mediante la suscripción de un Acta en donde conste el evento que las ocasiona y las demás circunstancias económicas que pudieren afectar el Contrato.

INSTITUTO NACIONAL DE VIAS

PARAGRAFO SEGUNDO: Definirá cuando hubo fuerza mayor o caso fortuito. De acuerdo con la oferta el CONCESIONARIO se compromete a construir las siguientes obras adicionales las cuales se concluirán en las fechas que a continuación se indican: a) La realización de las obras de iluminación en el sector El Antiojo-Caqueza (K 47+500) a mes de operación 0 meses; b) La construcción del carril de ascenso en la variante de Chipaque a mes de operación 0 meses; c) La construcción del tramo Cáqueza - Puente Tellez localizado entre las abscisas Km 47+500 y Km 50 incluyéndolos túneles Tausuta, Estrellas y la Pica a mes de operación 48 d) La construcción del sector del tramo Cáqueza - Puente Tellez localizado entre las abscisas Km 50 y Km 54+530 incluyéndolo el túnel de Alto Grande a mes de operación 64 e) La construcción del tramo Cáqueza - Puente Tellez localizado entre las abscisas Km 54+530 y Km 54+865 incluyéndolo el túnel Herradura a mes de operación 60 f) La construcción del sector del tramo Cáqueza - Puente Tellez localizado entre las abscisas Km 54+865 y Km 56+800 incluyéndolo los túneles Moscosio y Culebra a mes de operación 72. Los meses se cuentan a partir del momento en que se haga entrega de las obras de la totalidad de la carretera en su alcance básico.

PARAGRAFO TERCERO: Si demora más allá de la fecha contemplada para la etapa de diseño y programación en la obtención de los permisos y licencias de impacto ambiental por causas no imputables al Contratista, se suspenderá la suspensión del plazo del contrato y el término que dure dicha demora. Si dicha causa ocasionare un desequilibrio contractual se dará aplicación a los mecanismos de compensación contemplados en la CLAUDULA TRIGESIMASEXTA de este Contrato. En las circunstancias antes mencionadas el CONCESIONARIO no se hará acreedor a la multa contemplada en el literal a) de la CLAUDULA TRIGESIMA SEGUNDA.

PARAGRAFO CUARTO: Las partes convienen estudiar la posibilidad de involucrar dentro del presente Contrato la construcción del túnel "Boquerón" ubicado en el tramo Portal de Bogotá-El Antiojo, que entraría a sustituir el tramo Km 13+500 a Km 24+500 previsto dentro del objeto del presente Contrato. De acuerdo con las resultados de este estudio, El CONCESIONARIO podrá hacer una oferta de los términos en los que podría estar interesado en efectuar la obra, dentro de los dos meses siguientes a la firma del presente Contrato, la cual puede ser aceptada dentro de los quince días siguientes por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS. En este caso las partes procederán a efectuar las modificaciones que sea necesario hacer al presente Contrato. En el entretanto, la programación de estudios y diseños continuará desarrollándose en los términos preestablecidos.

PARAGRAFO QUINTO: Los mayores costos que llegaren a generarse por la modificación del proyecto de que trata el parágrafo anterior se financiará a través de aumentos adicionales en las tarifas de peaje y del incremento en el plazo de operación de la concesión de forma que se mantenga la tasa de retorno del proyecto.

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

proyecto:

Precio de Elaboración de Estudios

y diseños: \$ 279.380.000,=

Precio de Construcción, Iluminación

tercer carril y equipos para la operación

con instalación, montaje y pruebas: \$ 56.000.000.000,=

Costo estimado de Inversión durante

la etapa de Diseño y Programación y la

etapa de Construcción: \$ 1.680.000.000,=

Adquisición de Predios: \$ 1.680.000.000,=

Obra adicional desde Km 17+500 a

Km 56+800: \$ 19.576.699.084,=

Valor Total de la Inversión

Inicial: \$ 9.216.079.84,=

SON: SETENTA Y NUEVE MIL DOSCIENTOS DIECISEIS MILLONES SETENTA Y

NUEVE MIL OCHENTA Y CUATRO PESOS COLOMBIANOS.

CLAUSULA QUINTA. TARIFAS DE PEAJE. El pago del valor total del contrato, más

los costos de operación y el mantenimiento, generalizados, los costos

relacionados en la propuesta durante la concesión será mediante a la Cesión de

los Derechos de Recaudo de Peaje de la caseta localizada en la estación Km 13+500

El Antiojo durante la etapa de operación del proyecto, en los términos de la oferta

del concesionario de acuerdo con el siguiente esquema tarifario.

CATEGORIA. Nº DESCRIPCION VALOR

I- Automoviles Camperos y Camionetas (A) \$ 1.960,=

II- Buses \$ 5.880,=

III- Camiones Pequeños de 2 ejes (C2-P) \$ 2.940,=

IV- Camiones Grandes de 2 ejes (C2-G) \$ 7.840,=

V- Camiones de 3 y 4 ejes (C3-4) \$ 8.820,=

VI- Camiones de 5 ejes (C5) \$ 9.800,=

VII- Camiones de seis ejes o más \$ 11.760,=

b) La Cesión de los Derechos de Recaudo de Peaje de la caseta localizada en la

estación Sector El Antiojo Cáqueza durante la etapa de operación del proyecto, en

los términos de la oferta del CONCESIONARIO de acuerdo con el siguiente esquema

tarifario.

CATEGORIA. Nº DESCRIPCION VALOR

I- Automoviles Camperos y Camionetas (A) \$ 1.666,=

II- Buses \$ 4.410,=

III- Camiones Pequeños de 2 ejes (C2-P) \$ 2.940,=

IV- Camiones Grandes de 2 ejes (C2-G) \$ 7.840,=

V- Camiones de 3 y 4 ejes (C3-4) \$ 8.820,=

VI- Camiones de 5 ejes (C5) \$ 9.800,=

VII- Camiones de seis ejes o más \$ 11.760,=

IV	2 ejes (C2+P)	\$3.332,=
V	Camiones de 3 ejes (C-3)	\$6.566,=
VI	Camiones de 4 ejes (C-4)	\$7.644,=
VII	Camiones de 5 ejes (C-5)	\$8.820,=
VIII	Camiones de 6 ejes (C-6)	\$9.800,=

c) La cesión de los Derechos de Recauda de peaje de la Caseta localizada en la Estación Sector Cáguez de Villavicencio en los términos de la oferta del CONCESIONARIO de acuerdo con el siguiente esquema tarifario:

CATEGORIA

I	Automóviles	\$2.744,=
II	Camionetas (A)	\$2.488,=
III	Buses (B)	\$3.724,=
IV	Camiones pequeños de 2 ejes (C2+P)	\$3.724,=
V	Camiones grandes de 2 ejes (C2+P)	\$6.566,=
VI	Camiones de 3 ejes (C-3)	\$7.644,=
VII	Camiones de 4 ejes (C-4)	\$8.820,=
VIII	Camiones de 5 ejes (C-5)	\$9.800,=

Las tarifas están expresadas en pesos colombianos calculados a Junio de 2009 fecha de invitación a hacer oferta para la negociación directa y serán ajustadas de acuerdo con lo estipulado en los parágrafos siguientes de esta Clausula **PARAGRAFO PRIMERO ACTUALIZACION PARA INICIAR LA ETAPA DE OPERACION** Las tarifas de peaje para la etapa de Operación se actualizarán para iniciar esta etapa con el porcentaje de la variación del Índice de Precios al Consumidor establecido por el DANE entre la fecha de invitación a presentar oferta y la fecha de suscripción del acta de iniciación de la etapa de Operación **PARAGRAFO SEGUNDO AJUSTE DEL VALOR DE LAS TARIFAS DURANTE LA ETAPA DE OPERACION:** El valor de las tarifas se mantendrá en Valor Constante durante la etapa de operación. Se ajustará de acuerdo con el Índice de Precios al Consumidor establecido por el Departamento Nacional de Estadística DANE conforme al siguiente procedimiento: a) Las tarifas de peaje se ajustarán de acuerdo con el porcentaje de variación del Índice de Precios al Consumidor, establecido por el Departamento Nacional de Estadística DANE cuando dicho índice supere el 20% por ciento del que prevalecía en la fecha en que se inició la etapa de operación o en la fecha en que se autorizó el último ajuste. b) Cuando se presente cualquiera de las situaciones señaladas en el literal anterior el CONCESIONARIO deberá informar por escrito al ajuste en el valor de las tarifas de peaje, acompañando la documentación de soporte correspondiente, con diez (10) días hábiles de anticipación a la fecha en que se realice el ajuste. En el evento que el índice de precios al consumidor se incrementa en los doce meses siguientes al último aumento de tarifas de peaje en una tasa inferior a la acordada para el incremento periódico de tarifas estas se reajustarán en ese término con el incremento del índice de precios al consumidor en los doce meses ocurridos desde el último aumento **PARAGRAFO TERCERO** Si el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS no autoriza el ajuste del valor de las tarifas de peaje la compensación se ajustará al establecido en la **CLAUSULA TRIGESIMA SEXTA** numeral 3 **PARAGRAFO CUARTO** Cuando en el presente Contrato se hable de índice de precios al

consumidor se debe entender este como el total nacional. **PARAGRAFO QUINTO.** El CONCESIONARIO recibirá el producto del peaje de la caseta a partir desde la fecha en que se suscriba el acta de iniciación de las obras determinadas para la etapa de construcción de la concesión. **CLAUSULA SEXTA. OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO.** Son obligaciones a cargo del CONCESIONARIO entre otras las siguientes: a) La financiación total del proyecto incluyendo los costos de interventoría y supervisión técnica y financiera y los costos de adquisición de predios, según los procedimientos descritos en el numeral 1.11 y 1.12, de los pliegos de Condiciones. b) El Diseño definitivo del proyecto de acuerdo con la información técnica suministrada en los Pliegos de Condiciones. c) La Construcción de las obras, de acuerdo con el diseño definitivo elaborado por el CONCESIONARIO incluyendo entre otros, vías en superficie, viaductos, túneles, intersecciones, obras de arte, drenajes y señalización. d) El suministro, instalación, montaje y pruebas de los equipos requeridos y de acuerdo con el diseño para construcción elaborado por el CONCESIONARIO. e) La puesta en funcionamiento de sistema vial. f) El recaudo del peaje de las casetas indicadas en la clausula quinta del presente contrato. g) Los trabajos de conservación, reparación y reconstrucción necesarios para mantener el proyecto en los niveles de servicio establecidos en la **CLAUSULA VIGESIMA QUINTA** del presente contrato. h) Todas las actividades necesarias para la construcción, operación y entrega de las obras en buen estado, en un todo, de acuerdo con las condiciones, términos, alcances, y obligaciones establecidas en el Pliego de Condiciones y en el presente contrato. **PARAGRAFO.** El CONCESIONARIO será el responsable por la vinculación de personal, la celebración de subcontratos, la puesta en sitio de la maquinaria y equipo indispensables para ejecutar la obra y la adquisición de materiales, todo lo cual realiza en su propio nombre, por su cuenta y riesgo, sin que el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS adquiere responsabilidad alguna por dichos actos por daños o perjuicios que causen tales actos. **CLAUSULA SEPTIMA. INTERVENTORIA.** La vigilancia, supervisión y control de la ejecución del cumplimiento del contrato será ejercida por el Interventor, quien representará al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS ante el CONCESIONARIO. El INSTITUTO NACIONAL DE VIAS proporcionará al CONCESIONARIO una copia de todas las funciones, facultades y autorizaciones establecidas al efecto y una copia del Contrato de Interventoría. El Interventor está autorizado para impartir instrucciones u órdenes al CONCESIONARIO sobre asuntos de responsabilidad de este, exigir la información que considere necesaria y el CONCESIONARIO obligado a suministrarla dentro de los quince (15) días siguientes contados a partir de la fecha de solicitud. Son deberes del Interventor asegurar el control técnico de la obra y las demás obligaciones derivadas de este contrato. El Interventor no tendrá autorización para exonerar al CONCESIONARIO de ninguna de sus obligaciones o deberes contractuales. Todas las comunicaciones u órdenes del Interventor serán expedidas por escrito. Todos los diseños que está obligado a ejecutar el CONCESIONARIO las modificaciones que se propongan durante la ejecución de la obra deberán ser aprobadas por escrito previamente por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, con el concepto del Interventor. **PARAGRAFO.** EL CONCESIONARIO se obliga a entregar al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, y al interventor los estados financieros del fideicomiso debidamente auditados, trimestralmente, dentro de los veinte (20) días siguientes a la finalización de cada trimestre. Los estados financieros acompañados de los documentos de soporte correspondientes. **CLAUSULA OCTAVA. NOMBRAMIENTO DEL PERSONAL.** El CONCESIONARIO se obliga a mantener al frente de las obras a ingenieros matriculados y aceptados por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS; el Director del Proyecto deberá estar autorizado para actuar en nombre del CONCESIONARIO y para decidir con el Interventor cualquier asunto relativo a los trabajos contratados. Todos los empleados y obreros para el desarrollo del objeto del contrato serán nombrados por el CONCESIONARIO o por sus subcontratistas quienes o quienes deberán cumplir con todas las disposiciones legales sobre la contratación de personal colombiano y extranjero. Así mismo deberán observarse las disposiciones que reglamentan las diferentes profesiones. **PARAGRAFO PRIMERO. SALARIOS Y PRESTACIONES SOCIALES.** Será a cargo del CONCESIONARIO, los salarios y prestaciones sociales de todos los trabajadores vinculados al proyecto y la responsabilidad por el pasivo laboral. A tal efecto, el CONCESIONARIO se obliga al cumplimiento de todas las normas legales y convencionales y a que sus relaciones laborales se rigen por lo dispuesto en el Código Sustantivo del Trabajo y demás disposiciones concordantes y complementarias. Ninguna obligación de tal naturaleza corresponde al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, y éste no asume responsabilidad

ni solidaridad PARAGRAFO SEGUNDO. APORTES PARAFISCALES.

CONCESIONARIO se obliga a cumplir con los aportes parafiscales conforme a lo ordenado por el artículo tercero del Decreto 562 de 1990. Acreditar el cumplimiento de esta obligación durante la etapa de Diseño y Programación y durante la etapa de Construcción, es requisito previo para el inicio de la operación del proyecto. De igual forma, acreditar el cumplimiento de esta obligación durante la etapa de operación siendo requisito para la liquidación final del contrato.

CLAUSULA NOVENA. PROGRAMAS DE TRABAJO Y CRONOGRAMA DE DESEMBOLOS.

EL CONCESIONARIO se obliga a ejecutar el contrato de acuerdo con el programa de trabajo presentado en la propuesta revisado y aprobado por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, así como a efectuar los desembolsos al Eideicomiso para que éste proceda en los términos establecidos en la clausula DECIMA QUINTA a proveer oportunamente los recursos para la elaboración de los estudios y diseños para la adquisición de predios, la supervisión e intervención a la construcción de las obras, el mantenimiento y la operación del proyecto. Una vez aprobada la garantía única del contrato y antes de iniciar la etapa de construcción el CONCESIONARIO deberá, presentar al interventor para su aprobación los programas de ejecución detallados y ajustados a diseño definitivo. El Diagrama Lógico de Ruta Crítica CPM y su representación gráfica (Diagrama de Barras), acompañados del cronograma de inversiones durante la etapa de construcción. Estos cronogramas deberán tener en cuenta que dentro de la propuesta se planteó que la etapa de estudios y diseños tendrá una duración de seis meses, que tales estudios y diseños se irán entregando al INSTITUTO para su estudio y aprobación tramo por tramo de tal forma que los aprobados los diseños correspondientes a cualquiera de los tramos puedan iniciarse su construcción sin necesidad de esperar a la terminación de la totalidad de estudios y diseños. El Interventor deberá verificar la coherencia y compatibilidad entre los procedimientos de consecución de los recursos y el cronograma de desembolsos definitivo. La presentación del detalle anterior al interventor, su aprobación por el mismo, o la de los referidos datos no exonerará al CONCESIONARIO de ninguna de sus responsabilidades que emanen del Contrato.

PARAGRAFO Los programas de trabajo y el cronograma de desembolsos se podrán modificar en la medida que no signifique variación de los plazos del contrato. Dichos plazos podrán ser modificados en los siguientes casos: a) Cuando se presenten causas imputables al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS b) En los eventos de fuerza mayor o caso fortuito definidos por la ley y por las situaciones imprevistas que no sean imputables al CONCESIONARIO que contempla la ley 80 de 1995, art. 50 c) Si se presentan obras complementarias d) Cuando los cambios en el proyecto o justifiquen e) Si cuando median razones de interés público f) En general por cualquier otra causa que a juicio del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS haga necesaria tal determinación para el mejor cumplimiento del contrato. En tales casos, los programas deberán ser revaluados y aprobados por el representante legal del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS y se suscribirá el contrato adicional correspondiente al caso.

CLAUSULA DECIMA. EQUIPO.

CONCESIONARIO se obliga a situar oportunamente en el lugar de las obras el equipo detallado en su oferta siendo de su obligación la adecuación de vías y estructuras que fuere necesaria para el transporte de los mismos y la aceptación por parte del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS de la relación de equipo presentada en la propuesta.

no exime al CONCESIONARIO de la obligación de suministrar oportunamente los equipos adicionales necesarios adecuados en capacidad y características, para cumplir con los programas, plazos y especificaciones técnicas de las obras.

CLAUSULA UNDECIMA. MATERIALES Y EJECUCION.

EL CONCESIONARIO a su propia costa deberá suministrar y aportar todo el equipo de construcción, los equipos de operación, los materiales, la mano de obra, así como todos los demás elementos de todo orden que se necesiten para la construcción, conservación y administración del proyecto, tanto temporales como permanentes, hasta la terminación del objeto del contrato. Todos los materiales, equipos de operación y la ejecución deberán ser de las calidades respectivas descritas en los planos y especificaciones y de acuerdo con el diseño para construcción elaborado por el CONCESIONARIO. EL CONCESIONARIO deberá proporcionar todas las facilidades indispensables para examinar, medir y ensayar las obras ejecutadas, así como las facilidades para las pruebas de los equipos de operación. Los funcionarios autorizados del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, Interventor y toda persona autorizada por él, deberán en todo momento tener libre acceso a las obras y a todos los talleres y lugares en que se este realizando trabajo para la ejecución de la obra. Y EL CONCESIONARIO deberá proporcionar todas las

facilidades y toda la ayuda que corresponda para hacer efectivo dicho derecho de acceso.

CLAUSULA DUODECIMA.- CESIONES Y SUBCONTRATOS. El CONCESIONARIO podrá ceder parte del presente contrato a personas naturales o jurídicas con previo consentimiento por escrito del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS. El CONCESIONARIO podrá subcontratar parcial o totalmente la ejecución del presente contrato a personas naturales o jurídicas que demuestren su idoneidad para la actividad sub-contratada. No obstante, el CONCESIONARIO será el único responsable ante el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS por el cumplimiento de las obligaciones del contrato de la calidad de la obra y del servicio prestado. La persona a la cual se va a sub-contratar o ceder el contrato deberá renunciar a la reclamación diplomática. El CONCESIONARIO es el único responsable de la celebración de subcontratos.

CLAUSULA DECIMA TERCERA.- PREDIOS PARA LA VIA. El INSTITUTO NACIONAL DE VIAS o la Gerencia Inmobiliaria que contrate negociará los predios que sea necesario comprar para la zona de carretera con cada uno de los propietarios, gestiona todos los necesario para la entrega oportuna de los predios al CONCESIONARIO. El INSTITUTO NACIONAL DE VIAS autorizará las cuentas de cobro que los propietarios presenten al fideicomiso del CONCESIONARIO para su cancelación con cargo a los fondos previstos por el CONCESIONARIO para estos efectos, lo cual debe ocurrir, una vez presentada la cuenta en un término no mayor a tres días hábiles, en la medida en que aún subsistan recursos de los destinados para estos efectos o agotados estos se requieran nuevos aportes en cantidad no superior al veinte (20%) por ciento del valor inicial cualquier intento por encima de este límite tendrá que ser previamente debatido y acordado por las partes.

El CONCESIONARIO pagará las cuentas a los propietarios, con cargo a los costos totales del contrato a través del Fideicomiso constituido para la construcción y operación del proyecto. La entrega de los predios se hará de acuerdo con los programas de trabajo establecidos para la etapa de construcción, ajustado al diseño elaborado por el CONCESIONARIO durante la etapa de diseño y programación de la forma que la disponibilidad de la zona para la construcción de las obras no obstaculice de manera alguna su ejecución. Si en algún caso fuere necesario recurrir a la expropiación de algún predio, el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS adelantará el proceso legal necesario y el pago de las correspondientes indemnizaciones lo realizará El CONCESIONARIO con cargo a los costos totales del contrato, previa orden por escrito, impartida por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS.

PARAGRAFO PRIMERO.- FORMA DE PAGO. En el evento que tenga necesidad de adquirir predios, El CONCESIONARIO debe aportar al Fideicomiso, los recursos necesarios para la adquisición de los predios que conforman la zona de carretera del proyecto. El valor total previsto que el CONCESIONARIO debe aportar al Fideicomiso para tal fin es el valor indicado por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS en los Pliegos de Condiciones. Si la suma de los desembolsos totales efectuados por el CONCESIONARIO para la adquisición de predios, ajustados a la fecha de iniciación a presentar oferta directa (Junio de 1994), de acuerdo con el Índice de Precios al Consumidor, establecido por el Departamento Nacional de Estadística - DANE, incluyendo aquellos para los cuales hubiere sido necesario adelantar al proceso de expropiación, fuere superior a este valor, el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS compensará la diferencia al CONCESIONARIO, mediante el sistema de compensación general establecido en la CLAUSULA TRIGESIMA SEXTA, de tal forma que, por los recursos inicialmente previstos y convenida con el INSTITUTO la forma de compensación, el CONCESIONARIO aportará los recursos adicionales para continuar con el proceso de adquisición de predios. Las demoras que este proceso genere le serán imputables al CONCESIONARIO e igualmente los desajustes económicos que se causen serán compensados en los términos de la cláusula Trigesima Sexta. Los costos de adquisición de predios para la zona de carretera deberán incorporados a la inversión inicial necesaria para la realización del proyecto.

CLAUSULA DECIMA CUARTA.- FUENTES DE MATERIALES, ZONAS DE PRÉSTAMO, DESCARGUE DE DESECHOS Y PLAN DE MITIGACION DEL IMPACTO AMBIENTAL. Serán por cuenta y responsabilidad del CONCESIONARIO los derechos de explotación de las fuentes de materiales, de las zonas de préstamo y de las zonas de descargue de desechos así como los costos de construcción, mejoramiento y conservación de las vías de acceso a las fuentes de materiales y demás gastos necesarios para la producción de éstos. De igual forma serán por cuenta y responsabilidad del CONCESIONARIO, los costos de explotación de zonas de préstamos y de sus correspondientes servidumbres a consecuencia de la explotación de vías de acceso a las zonas de desecho, al derecho de explotación de las mismas.

8

y las obras de mitigación del Impacto Ambiental que fuere necesario realizar. Será responsabilidad del CONCESIONARIO la entrega de los estudios y plan de manejo ambiental al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS. Una vez revisado por el Instituto será responsabilidad de éste la obtención de los permisos y licencias ambientales necesarios para poder desarrollar el proyecto y la aprobación en los términos presupuestados del plan o programa de obras necesario para menguar el impacto ambiental que genere la obra de tal forma que su obtención o los desajustes que genere dentro de la programación de la obra, o los mayores costos que el desarrollo del plan o programa de obras necesarios para controlar el impacto ambiental le genere, serán de cargo del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS y reconocidos mediante el sistema de compensación general establecido en la Clausula Trigesima Sexta.

CLAUSULA DECIMA QUINTA. ESQUEMA FINANCIERO. FONDOS DEL CONTRATO.

El CONCESIONARIO en un periodo no mayor de Quince (15) días calendario, a partir del perfeccionamiento del contrato, deberá constituir un Fideicomiso en la Sociedad Fiduciaria de Occidente S.A. entidad debidamente autorizada por la Superintendencia Bancaria en cuya virtud se constituya un patrimonio autónomo el cual servirá de eje para la consecución de las operaciones otorgamiento de garantías y administración de todos los recursos necesarios para la ejecución del contrato. El CONCESIONARIO deberá transferir al patrimonio autónomo los derechos de tipo patrimonial derivados del presente contrato, sin desprenderse de las obligaciones relativas a la ejecución del contrato mismo. Será directamente el Fideicomiso quien provea al CONCESIONARIO de los recursos que requiera para la elaboración de los estudios y diseños, la adquisición de predios para la zona de carretera, la supervisión e interventoría del contrato, la construcción de las obras, el mantenimiento y la operación del proyecto, el que distribuirá las ganancias que se perciban de la operación del proyecto y ordenará lo conducente al pago de los rendimientos y capital de los empréstitos que se contraten.

PRIMERO. El CONCESIONARIO aportará al fideicomiso, en la medida y oportunidad en que el proyecto lo vaya requiriendo los siguientes valores: 1- a título de Capital de Riesgo hasta el porcentaje establecido en su oferta liquidada sobre el valor que resulta de agregar los valores establecidos en la Clausula Cuarta sin incluir el valor de las obras adicionales. Cuando dichos aportes estén constituidos por equipos éstos deben ser transferidos al fideicomiso 2- y el porcentaje restante más el Costo Financiero durante las etapas de Diseño y programación y Construcción lo deberá financiar el Concesionario mediante los procedimientos y con el apoyo de las entidades financieras o particulares que para el momento resulten más recomendables en pos de asegurar la debida ejecución del proyecto, teniendo como referencia lo establecido en su propuesta financiera. Esta financiación debe asegurar un adecuado flujo de recursos para cumplir con los programas de trabajo y el cronograma de desembolsos propuesto y auditado por el interventor.

PARAGRAFO SEGUNDO. La participación de las entidades financieras dentro del proceso de financiación del contrato no exime al CONCESIONARIO de ninguna de las obligaciones derivadas del mismo.

PARAGRAFO TERCERO. Con el fin de facilitar la consecución de los recursos, el CONCESIONARIO o la sociedad Fiduciaria podrán desarrollar esquemas financieros de aceptación nacional o internacional tales como titularización y emisión de acciones con o sin voto y con dividendo garantizado o bonos con o sin garantía, etc.

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

CLAUSULA DECIMA SEPTIMA. VOLUMEN DE TRANSITO PARA LA GARANTIA. El volumen de tránsito, por categoría de vehículos, para efectos de la garantía de ingreso mínimo por cada año de operación, del proyecto será el indicado en los cuadros del Anexo No. Uno (1). El ingreso por peaje garantizado para cada año de operación es la suma de los productos del volumen garantizado para cada categoría, multiplicado por el valor de la tarifa correspondiente vigente. Si el ingreso total obtenido por concepto de peaje durante un año determinado de operación, desde el 1 de Enero hasta el 31 de Diciembre del respectivo año, es menor que el ingreso por peaje garantizado para ese año, el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS y compensará la diferencia al CONCESIONARIO mediante el sistema de compensación general establecido en la

CLAUSULA TRIGESIMA SEXTA. Este procedimiento se aplicará durante la etapa de Operación. Para el establecimiento de déficits o superávits se considerarán en forma global todos los tramos en etapa de operación y se determinarán sobre la base de los ingresos reales acumulados durante el tiempo transcurrido de la concesión incluyendo las compensaciones ya efectuadas. Desde la fecha en que se inicie la etapa de

Operación hasta el siguiente 31 de diciembre, el volumen mínimo garantizado para cada tipo de vehículos, será proporcional al tiempo transcurrido. De igual forma, el volumen mínimo garantizado, desde el 1 de enero anterior, hasta la fecha en que finalice la etapa de Operación, se calculará proporcionalmente al tiempo transcurrido.

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

PARAGRAFO PRIMERO: El cincuenta por ciento (50%) no transferido a la cuenta especial, será para el CONCESIONARIO como contraprestación por los mayores costos de mantenimiento de la vía, que genera un aumento de los volúmenes de tránsito lo cual no requerirá ser comprobado, puesto que estos costos se presumen.

CLAUSULA DECIMA NOVENA. REVISION DE LOS AFOROS. Los aforos se revisarán cada año. A más tardar el día 15 de Enero del año siguiente, debe suscribirse un acta entre la Interventoría y el CONCESIONARIO, en la que se establezca en forma precisa el volumen de tránsito por las estaciones de peaje durante el año inmediatamente anterior, discriminado por cada categoría de vehículos.

PARAGRAFO PRIMERO: El INSTITUTO NACIONAL DE VIAS realizará conteos permanentes de tránsito en la zona del proyecto para lo cual el CONCESIONARIO está obligado a prestar todas las facilidades que se requieran para la ejecución de esta actividad y de cualquiera otra tendiente a asegurar el control y vigilancia sobre la operación del proyecto otorgado en concesión, de acuerdo con el Reglamento para la operación de Carreteras Concesionadas. Este Reglamento podrá ser modificado por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS cuando las necesidades o la protección a los usuarios así lo exijan manteniendo la ecuación contractual.

PARAGRAFO SEGUNDO: En caso de no disponer de la estadística de tránsito para los 365 días del año, se revisarán las estadísticas de recaudo, los registros informativos y contables del Concesionario y se confrontarán con estimaciones basadas en las series estadísticas del tránsito, según el día, hora y mes para estimar el del período del que se carezca de información.

CLAUSULA VIGESIMA SOBRECOSTOS POR MAYORES CANTIDADES DE OBRA EN LA CONSTRUCCION. Si el costo de construcción aprobado por la Interventoría al finalizar la etapa de Construcción, obtenido mediante la valoración de las cantidades de obra ejecutadas a los precios unitarios de la propuesta, resulta mayor que el Costo de Construcción establecido en la propuesta el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS reconocerá al CONCESIONARIO el sobre costo producido por la mayor cantidad de obra ejecutada en todos los Items así como los costos financieros demostrados, de acuerdo con los siguientes parámetros: El INSTITUTO NACIONAL DE VIAS pagará al CONCESIONARIO esta mayor cantidad de obra sobre la establecida en su propuesta, valorándola por el precio unitario ofrecido, actualizando el valor resultante hasta la fecha de suscripción del "Acta de Recibo de Obras y Finalización de la Etapa de Construcción". El ajuste del valor resultante será igual al aumento porcentual en el Índice de Precios al Consumidor establecido por el DANE, entre la fecha de invitación a presentar oferta directa (Junio de 1994) y la fecha de suscripción del acta No

obstante, EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS reconocerá el 100% del precio unitario para un aumento en las cantidades de obra ejecutadas hasta del treinta por ciento (30%) sobre la cantidad establecida en su propuesta, para el ítem respectivo. Cantidades que excedan el 30% sobre las originales estarán a cargo del Concesionario. El sobre costo solo se compensará si la mayor cantidad de obra es producida por causas no imputables al CONCESIONARIO. El sobre costo aquí descrito, se evaluará una vez finalizada la etapa de construcción y el Instituto Nacional de Vías lo compensará al CONCESIONARIO mediante el sistema general de compensación establecido en la cláusula Trigésima Sexta. Las bases para las estimaciones de sobre costos por mayores cantidades de obra serán las establecidas en el anexo de cantidades de obra y precios unitarios de este contrato.

PARAGRAFO PRIMERO. Si el costo de construcción revisado y aprobado por la Interventoría al finalizar la etapa de construcción obtenido mediante la valoración de las cantidades de obra ejecutadas, a los precios unitarios de la propuesta referido a la fecha de invitación a presentar oferta directa (Junio de 1994), resulta menor que el Costo de Construcción establecido en la propuesta el CONCESIONARIO reconocerá al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS el menor valor ejecutado mediante el mismo procedimiento de actualización de precios y por el sistema de compensación que acuerden las partes por acta.

PARAGRAFO SEGUNDO. Las obras opcionales incluidas en el contrato, estarán cubiertas por esta garantía previo establecimiento del precio unitario correspondiente a la fecha de invitación a presentar oferta directa (Junio de 1994) por el procedimiento.

PARAGRAFO TERCERO. Las cantidades de obra ejecutadas con autorización del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, en ítem no previstos en el contrato, entrarán a ser valoradas para las compensaciones a que se hace referencia en esta cláusula, previo el establecimiento del precio unitario correspondiente a fecha para presentar oferta dentro de un proceso de contratación directa, por el procedimiento legal determinado para la etapa de construcción.

CLAUSULA VIGESIMA PRIMERA. - OBRAS COMPLEMENTARIAS. Si durante la ejecución de la etapa de construcción el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS autoriza la ejecución de una obra no incluida dentro del alcance físico establecido en el Anteproyecto entregado en los Pliegos de Condiciones, el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS pagará al CONCESIONARIO la ejecución de dicha obra complementaria, previa suscripción de un documento en el que conste las cantidades y los precios unitarios relacionados con dicha obra. Si los ítems contemplados en las obras complementarias corresponden a ítems establecidos en la propuesta, el precio unitario con el que se pagará será el establecido para el ítem respectivo ajustado a la fecha de suscripción del documento respectivo. El ajuste del precio unitario será efectuado con el aumento porcentual en el Índice de Precios al Consumidor del DANE entre la fecha de invitación a presentar oferta directa (Junio de 1994) y la fecha de suscripción de este documento. Si la ejecución de la obra complementaria, incluye un ítem no previsto en la propuesta, el precio unitario debe ser acordado conjuntamente entre el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS y el CONCESIONARIO.

CLAUSULA VIGESIMA SEGUNDA. - GARANTIA UNICA DE CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DEL CONTRATO. El CONCESIONARIO se compromete a constituir la siguientes pólizas de cumplimiento de sus obligaciones dentro de los diez (10) días siguientes a la fecha de suscripción del presente contrato.

1. CUMPLIMIENTO: Para garantizar el cumplimiento general del contrato, el pago de multas y demás sanciones que se impongan al Concesionario por el diez por ciento (10%) del valor total propuesto para el diseño del proyecto por un término igual al plazo previsto para las etapas de diseño y programación y un año más. Antes del vencimiento de esta primera etapa y de la suscripción del acta que de comienzo a la etapa de construcción, su valor debe modificarse por un valor igual al diez por ciento (10%) de los costos de construcción previstos por el CONCESIONARIO por un término igual al plazo previsto para la etapa de construcción y por un año más. Antes del vencimiento de la etapa de construcción y antes de la suscripción del acta que de inicio a la etapa de operación de cada tramo del proyecto, su valor debe modificarse por un valor igual al diez por ciento (10%) de los costos de mantenimiento y administración proyectados para el primer año de operación de la carretera y deberá ajustarse anualmente al diez por ciento (10%) de los costos de mantenimiento y administración proyectados para el año siguiente de operación, hasta el vencimiento del contrato antes del cual deberá prorrogarse, por un valor igual al de la última modificación por un año más.

2. DE PAGO DE SALARIOS, PRESTACIONES SOCIALES E INDEMNIZACIONES AL PERSONAL ORIGINADOS DURANTE LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO. Para garantizar el pago de salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones del personal

que el CONCESIONARIO haya de utilizar para la ejecución del contrato, por el cinco por ciento (5%) del valor total propuesto para el diseño del proyecto, por un término igual al plazo previsto para las etapas de diseño y programación y un año más. Antes del vencimiento de esta primera etapa y de la suscripción del acta que de comienzo a la etapa de construcción, su valor debe modificarse por un valor igual al cinco por ciento (5%) de los costos de construcción previstos por el CONCESIONARIO por un término igual al plazo previsto para la etapa de construcción y por un año más. Antes del vencimiento de la etapa de construcción y antes de la suscripción del acta que de inicio a la etapa de operación de cada tramo del proyecto, su valor debe modificarse por un valor igual al diez por ciento (10%) de los costos de mantenimiento y administración proyectados para el primer año de operación de la carretera, y deberá ajustarse anualmente al diez por ciento (10%) de los costos de mantenimiento y administración proyectados para el año siguiente de operación, hasta el vencimiento del contrato, antes del cual deberá prorrogarse por un valor igual al de la última modificación por tres años más.

3. ESTABILIDAD DE OBRA. EL CONCESIONARIO deberá garantizar la Estabilidad de Obra por un valor equivalente al dos por ciento (2%) del costo real de las obras ejecutadas, durante la etapa de construcción, ajustado a la fecha en que se constituya la garantía, por un término de cinco (5) años a partir de la fecha en que finalice la etapa de operación.

4. - DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL El CONCESIONARIO, como requisito previo a la suscripción del "Acta de Iniciación de la Etapa de Construcción", debe garantizar su responsabilidad por lesiones o muerte de una o varias personas en un solo accidente y daños a terceros o a propiedades del Ministerio de Transporte, o el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS con un monto de Cincuenta Millones de pesos colombianos (\$50,000,000.00) por evento y vigencia por el término de la duración de las etapas de Construcción y Operación y seis (6) meses más. El monto máximo por concepto de esta garantía, debe ser ajustado anualmente de acuerdo con el aumento en el Índice de Precios al Consumidor establecido por el Departamento Nacional de Estadística - DANE, con base en la fecha de la presentación de la oferta (junio de 1994) por el Concesionario.

CLAUSULA VIGESIMA TERCERA. PLANOS Y ESPECIFICACIONES Durante la ejecución del Contrato, el CONCESIONARIO se obliga a ceñirse, para la etapa de Diseño y Programación, al Anteproyecto y demás información técnica suministrada con los Pliegos de Condiciones y demás documentos del contrato. Durante la etapa de Construcción, el CONCESIONARIO deberá ceñirse al diseño elaborado por el mismo y al conjunto de bases técnicas y demás información suministrada por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS.

PARAGRAFO: Si el CONCESIONARIO, con miras a lograr una mayor estabilidad de la obra, por considerar que existen incongruencias, inconsistencias o evitar ulteriores perjuicios, considerare imprescindible alterar el proyecto o las especificaciones aprobadas por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, que sirven de base para la ejecución del proyecto, lo expondrá en forma oportuna con la motivación y soporte técnico que permita analizar el caso. Recibida dicha solicitud por parte del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, y sus correspondientes anexos que le sirven de soporte, tomará una decisión en forma inmediata, esto es, que no lesione el proyecto y los intereses económicos del CONCESIONARIO. En el evento de aceptar las respectivas modificaciones o las que en últimas se estimen convenientes para el servicio, se determinarán a su vez las repercusiones de estas en las cantidades de obra, y el plazo y demás circunstancias que resulten pertinentes, con el objeto de dar aplicación a las cláusulas VIGESIMA, VIGESIMA PRIMERA y TRIGESIMA SEXTA.

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

CLAUSULA VIGESIMA QUINTA. CONSERVACION Y MANTENIMIENTO DEL PROYECTO

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

PARAGRAFO PRIMERO. NIVEL DE SERVICIO DURANTE LA ETAPA DE OPERACION.

Durante la ejecución de la etapa de Operación, el funcionamiento del proyecto se ajustará al establecido en el Reglamento para la Operación de Carreteras Concedonadas. (Capítulo III del Pliego de Condiciones). El **CONCESIONARIO** se obliga a mantener el proyecto con un nivel de servicio que alcance una calificación mínima de cuatro (4) puntos, conforme a las "Normas de Mantenimiento para Carreteras Concedonadas" que forman parte de Pliego de Condiciones. Las revisiones se efectuarán cada cuatro (4) meses.

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

CLAUSULA VIGESIMA SEXTA. REVERSION Y ENTREGA FINAL.

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

El **CONCESIONARIO** si así lo quisiere, podrá solicitar la ampliación o prórroga de la concesión para la explotación de los servicios complementarios que se hayan instalado. El **INSTITUTO NACIONAL DE VIAS** dentro de las normas legales y si lo estima conveniente, autorizará esta ampliación.

CLAUSULA VIGESIMA SEPTIMA

FUERZA MAYOR O CASO FORTUITO. EL CONCESIONARIO quedará exento de toda responsabilidad por cualquier daño o dilación del proyecto durante la ejecución de este contrato, pero sin derecho a indemnizaciones por pérdida de utilidades cuando con la debida comprobación se concluya por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS que tales hechos son el resultado de caso fortuito o fuerza mayor, el tenor del artículo primero de la Ley 95 de 1890, o de situaciones imprevistas no imputables al CONCESIONARIO, de conformidad con el artículo quinto de la ley 80 de 1993. En este caso los gastos que demanden las reparaciones o construcciones de las obras afectadas serán por cuenta del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS siempre que el CONCESIONARIO haya dado aviso al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS y al Interventor sobre la ocurrencia de tales eventos y que la evaluación de tales hechos, las causas que los motivaron y la diligencia con que el CONCESIONARIO actuó ante ellos se haya hecho constar dentro de los diez (10) días siguientes a la fecha en que cesen dichas causas, en actas suscritas por el Interventor y el CONCESIONARIO. Tales actas requerirán la aprobación del representante legal del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS. Las cantidades de obra y los precios unitarios de las obras adicionales originadas por el caso fortuito o la fuerza mayor deberán ser acordadas en un acta firmada por el representante del CONCESIONARIO y el Interventor. El CONCESIONARIO deberá asumir los sobrecostos resultantes del caso fortuito o de la fuerza mayor originados en pérdidas de materiales, equipos y otros elementos de su propiedad. En caso de que la causa del daño o de la dilación fuere imputable al CONCESIONARIO, serán de su cuenta, además, todas las reparaciones, reconstrucciones e indemnizaciones a que haya lugar. **PARAGRAFO:** No obstante la ocurrencia de un evento de fuerza mayor o caso fortuito o de situaciones imprevistas no imputables al CONCESIONARIO, el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS continuará reconociendo al CONCESIONARIO el tráfico mínimo anual garantizado, para el debido cumplimiento de las obligaciones pecuniarias adquiridas hasta la fecha de ocurrencia del evento por el CONCESIONARIO en desarrollo del presente Contrato.

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

PARAGRAFO: Esta cláusula estará vigente sólo durante la etapa de construcción del contrato.

CLAUSULA VIGESIMA NOVENA. TERMINACION UNILATERAL. EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS procederá a declarar la terminación anticipada de este contrato en los eventos previstos en los artículos 17 y 45 de la Ley 80 de 1993 y de acuerdo con lo preceptuado en el parágrafo 2 del artículo 30 de la ley 105 de 1993, mediante acto administrativo debidamente motivado.

PARAGRAFO: Esta cláusula estará vigente sólo durante la etapa de construcción del contrato.

CLAUSULA TRIGESIMA. MODIFICACION UNILATERAL. Cuando durante la ejecución del contrato y para evitar la paralización o la afectación grave del servicio público que se debe satisfacer con aquél, fuere necesario introducir variaciones al contrato y previamente no se ha logrado un acuerdo con el CONCESIONARIO, EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, mediante acto administrativo debidamente motivado, lo modificará mediante la supresión o adición de obras, trabajos, suministros o servicios. Si las modificaciones alteran el valor del contrato en un veinte por ciento (20%) o más del valor inicial, EL CONCESIONARIO podrá renunciar a la continuación de su ejecución, caso en el cual se procederá como lo indica el artículo 16 del estatuto general de contratación.

PARAGRAFO PRIMERO: Contra los actos administrativos que llegaren a ordenar la interpretación, modificación o terminación unilaterales procederá el recurso de reposición, sin perjuicio de la acción contractual que puede intentar el CONCESIONARIO según lo previsto en el artículo 77 de la Ley 80 de 1993.

PARAGRAFO SEGUNDO: Esta cláusula estará vigente sólo durante la etapa de construcción del contrato.

CLAUSULA TRIGESIMA PRIMERA. CADUCIDAD. EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS podrá declarar la caducidad administrativa de este

contrato, si se presenta alguno de los hechos constitutivos de incumplimiento de las obligaciones del CONCESIONARIO, a efecto de la manera grave y irreparable ejecución del contrato y evidencia que puede conducir a su paralización.

PARAGRAFO PRIMERO. Los hechos sujetos a comprobación de las causas que motivan la denuncia de incumplimiento serán establecidos unilateralmente por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS.

PARAGRAFO SEGUNDO. En cuanto al procedimiento, efectos y consecuencias de la declaratoria de caducidad, se observará lo previsto en el artículo 18 de la Ley No. 80 de 1993.

PARAGRAFO TERCERO. Recibido o tomado el proyecto el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS procederá de inmediato a la liquidación del contrato y simultáneamente dispondrá lo conducente para terminar lo que falte del objeto del contrato caducado, pudiendo inclusive destinar la maquinaria y bienes de propiedad del CONCESIONARIO caducado a la terminación del mismo mediante el reconocimiento del valor de esta utilización.

CLAUSULA TRIGESIMA SEGUNDA. MULTAS. a) Multa por mora en el cumplimiento del plazo durante la etapa de Diseño y Programación.

Si dentro del plazo previsto en el numeral 1 de la CLAUDIA TERCERA, o en el plazo de prórroga, en el caso que hubiere, el CONCESIONARIO no termina las actividades establecidas en la PROPUESTA PARA LA ELABORACION DE LOS DISEÑOS DEFINITIVOS, deberá pagar al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, por cada día calendario de atraso, el equivalente al cero punto uno por ciento (0.1%) del valor establecido como Costo de Elaboración del Diseño, fijado en la CLAUDIA CUARTA.

LA CLAUDIA CUARTA. La multa por mora en el cumplimiento del plazo de contrato durante la etapa de Construcción. Si dentro del plazo previsto en el numeral 2 de la CLAUDIA TERCERA, o en el plazo de prórroga, en el caso que hubiere, el CONCESIONARIO no termina la construcción de la totalidad de las obras civiles e instalaciones del proyecto, el suministro, montaje de los equipos hasta la puesta en servicio a los usuarios, deberá pagar al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, por cada día calendario de atraso, el equivalente al cero punto cero uno por ciento (0.01%) del valor establecido como Costo de Construcción, fijado en la CLAUDIA CUARTA.

C) Multas por incumplimiento de las obligaciones contractuales durante la etapa de Operación. Si durante la ejecución de la etapa de Operación, el CONCESIONARIO incumple alguna de sus obligaciones contractuales, deberá pagar al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS una multa diaria equivalente al recaudo promedio diario del mes inmediatamente anterior. El CONCESIONARIO autoriza al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS para descontar y retener del pago de las obligaciones de las etapas anteriores, o de cualquier suma que le adeude por alguna compensación que se haya establecido de acuerdo a la CLAUDIA TRIGESIMA SEXTA, sin perjuicio que éste las haga efectivas conforme a la Ley.

E) Pago de las obligaciones de las etapas anteriores. El CONCESIONARIO de su obligación de terminar las obras ni de las demás responsabilidades y obligaciones que emanen de este contrato.

CLAUSULA TRIGESIMA TERCERA. PENAL PECUNIARIA. En caso de declaratoria de caducidad del contrato durante la etapa de Construcción, el CONCESIONARIO se hará acreedor a una multa a título de Pena Pecuniaria, equivalente al cinco por ciento (5%) del valor establecido como Precio de Construcción en la CLAUDIA CUARTA. Si la declaratoria de caducidad del contrato se produce durante la etapa de Operación, el CONCESIONARIO se hará acreedor a una multa a título de Pena Pecuniaria equivalente al diez por ciento (10%) de los recaudos proyectados para el año siguiente, suma que se hará efectiva directamente por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS.

Los valores de ellas que se hagan efectivos se considerarán como pago inicial parcial pero definitivo de los perjuicios que reciba el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, éste podrá tomar directamente el 10% de la Clausula Penal Pecuniaria y el 10% de las multas de los valores que adeude al CONCESIONARIO por este contrato o de la garantía constituida, y si esto no fuere posible cobrará los valores por jurisdicción coactiva.

CLAUSULA TRIGESIMA CUARTA. RECONOCIMIENTO DE LA INVERSION REALIZADA. Cuando por alguna de las circunstancias previstas en este contrato o en la Ley, sea necesario dar por terminado el contrato antes del vencimiento del plazo extintivo del mismo, se establece:

1) Terminado por el INSTRUCTIVO DE LAS CAUSAS ESTIPULADAS EN LA CLAUDIA TRIGESIMA PRIMERA, el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS

15

15

15

15

15

15

15

15

15

VIAS conservará la obligación de pagar el precio de las obras ejecutadas y servicios prestados de acuerdo con las previsiones, calidades y exigencias del contrato, en la forma y términos allí estipulados, por lo que los respectivos recursos continuarán afectados a ese propósito hasta la concurrencia del monto adeudado. 2) En caso de terminación del presente contrato, por causas no imputables al CONCESIONARIO, y antes de que ocurra el pago total de acreencias y la recuperación total del capital invertido por el CONCESIONARIO, así como la rentabilidad garantizada a este capital, el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS se compromete con el CONCESIONARIO a pagar de las acreencias, el costo financiero y los dividendos por los valores y en los plazos previstos en la Ingeniería Financiera, para lo cual deberá efectuar los ajustes presupuestales que sean necesarios, previamente la terminación del contrato. La Tasa Financiera que se utilizará como base para el cálculo del costo financiero de la financiación proveniente de los préstamos para el proyecto será la presentada en la Ingeniería Financiera y la de los dividendos será la TIR del inversionista correspondiente a las establecidas en el documento de evaluación financiera que forma parte de este contrato. **PARAGRAFO PRIMERO.** El CONCESIONARIO renuncia expresamente a la reclamación de tales sumas, antes de los términos señalados anteriormente. **CLAUSULA TRIGESIMA QUINTA. LIQUIDACION DEL CONTRATO.** Con aplicación del procedimiento y demás requisitos consagrados en el artículo 60 de la Ley 80 de 1993 se procederá a la liquidación del contrato de común acuerdo entre el representante legal del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS o por quien haya sido delegado mediante resolución, y el CONCESIONARIO dentro de los tres meses siguientes a la finalización del plazo del contrato o a la expedición del acto administrativo que ordene la terminación o a la fecha del acuerdo que la disponga. **PARAGRAFO:** Si no se llegare a un acuerdo sobre el contenido de la liquidación o el CONCESIONARIO no se presenta a la liquidación, la misma será practicada directa y unilateralmente, por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS y se expedirá mediante acto administrativo susceptible de recurso de reposición. **CLAUSULA TRIGESIMA SEXTA: ECUACION CONTRACTUAL.** Si se presenta alguna de las situaciones descritas en el parágrafo quinto de la Clausula QUINTA y cláusulas DECIMA TERCERA, DECIMA SEPTIMA o VIGESIMA del presente contrato, la ecuación contractual prevista en el artículo 27 de la Ley 80 de 1993 se mantendrá constante, mediante la aplicación de uno o varios de los siguientes procedimientos o sistemas: 1. Aumento en el plazo de la Etapa de Operación. 2. Aumento en el valor de las tarifas de peaje, durante etapa de Operación, mediante la aplicación de un factor más alto que el índice de precios al consumidor. Este incremento adicional no podrá ser superior al 30% del incremento porcentual del índice de precios al consumidor. 3. Los valores que daban la limitación anterior no se lograren compensar mediante el aumento de tarifas, se compensarán con pagos en moneda nacional, con recursos del Presupuesto General de la Nación, en un término de doce meses a partir del establecimiento del faltante. Para los casos de sobrecostos de construcción y déficits de la demanda la compensación se hará prefiriendo en lo posible el primer sistema de compensación al segundo sistema, y éste al tercero, de modo que el tercer sistema sólo se utilice cuando los dos anteriores resulten inidóneos o insuficientes para lograr el cometido de restablecer el equilibrio económico del contrato. El CONCESIONARIO deberá presentar al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS la documentación necesaria para demostrar las razones financieras por las cuales se deba recurrir al tercer sistema, la cual será evaluada por una Auditoría Externa. Para cubrir faltantes por compra de predios o costos de intervención, o para el pago de compensaciones por el incumplimiento de las obligaciones a cargo del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, así como para restablecer el equilibrio económico en otros casos previstos por la ley o por este contrato, no contemplados en la presente cláusula, se recurrirá en todos los casos al tercer sistema. El instrumento de la combinación de ellos que se utilizará para la compensación, será acordado entre el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS y el CONCESIONARIO, una vez se produzca el hecho de no lograrse el acuerdo prevalecerá la decisión del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS sin perjuicio de los recursos legales que puede interponer el CONCESIONARIO. Una vez

efectuado la respectiva liquidación en caso de optarse por la alternativa tres, el

INSTITUTO NACIONAL DE VIAS procederá al pago de los intereses en el plazo

establecido quedando especialmente obligado a efectuar todas las diligencias que

fueren conducentes a la inclusión en el presupuesto inmediatamente siguiente de las

partidas necesarias para el pago por este concepto de los intereses de los

intereses previsible para el periodo comprendido entre la época de causación del

desajuste y la época de su compensación dineraria según lo estipulado en el

parágrafo de esta cláusula. **PARAGRAFO** Cuando los intereses sean superiores a

treinta por ciento (30%) serán cubiertos en su totalidad con recursos del Presupuesto

General de la Nación para el establecimiento del equilibrio financiero en la

determinación del incremento del tiempo de concesión o del aumento de tarifa como

mecanismo de compensación se tendrá como base la tasa interna de retorno del

proyecto a precios constantes después de impuestos de acuerdo con lo establecido

en el documento de Evaluación Financiera que forma parte de este contrato. Para

las compensaciones con recursos del Presupuesto General de la Nación se reconocerá

como tasa de interés durante el tiempo que se demore el pago la tasa bancaria de

colocación para créditos a doce meses, para el periodo de doce meses contados a

partir de la fecha en que se estableció el déficit. Si transcurrido este término no se

ha cancelado el **INSTITUTO** ocurrirá en mora de su obligación y deberá cancelar los

intereses que por este concepto autoriza la Ley. **CLAUSULA TRIGESIMA SÉPTIMA**

DIVERGENCIAS Las divergencias que ocurran entre el presente contrato y el

CONCESIONARIO relacionadas con la supervisión, control y dirección de la obra

serán dirimidas por el **INSTITUTO NACIONAL DE VIAS**, cuya decisión será

definitiva, sin perjuicio de los recursos legales que tenga el **CONCESIONARIO** contra

las decisiones del **INSTITUTO**. **CLAUSULA TRIGESIMA OCTAVA**

RESPONSABILIDAD CIVIL En esta materia se estará a lo dispuesto en los artículos

50 y 51 de la Ley 80 de 1993. **CLAUSULA TRIGESIMA NOVENA**

PERFECCIONAMIENTO DEL CONTRATO Este contrato se entenderá perfeccionado

a partir de la suscripción por las partes pero los derechos a favor del

CONCESIONARIO solo podrán ser ejercidos o reclamados cuando demuestre el pago

de los impuestos de ley y la constitución en su oportunidad de la garantía

correspondiente. **CLAUSULA CUADRAGESIMA**

INHABILIDADES E INCOMPATIBILIDADES Con la suscripción del contrato, el **CONCESIONARIO** declara

bajo la gravedad de juramento que no se halla incurso en las inhabilidades

incompatibilidades o prohibiciones previstas en las leyes que le impidan la celebración

del presente contrato; en caso de que a pesar de esta declaración lo estuviere se

procederá a adoptar los mecanismos para dejar sin efectos el contrato inmediatamente

el **INSTITUTO NACIONAL DE VIAS** tenga conocimiento de ello, o si dentro de la

ejecución del contrato sobreviniere alguna se procederá en la forma establecida en

la "Ley 80 de 1993 y normas que lo reglamenten. **CLAUSULA**

CUADRAGESIMA PRIMERA. IMPUESTO DE TIMBRE. El **CONCESIONARIO** deberá

pagar los impuestos de timbre en la cuantía que señale la ley. **CLAUSULA**

CUADRAGESIMA SEGUNDA. SUJECCION A LA LEY COLOMBIANA Y RENUNCIA A LA

RECLAMACION DIPLOMATICA. En lo relativo a las diferencias que surjan en cuanto

a las obligaciones y derechos originados en el presente contrato, el **CONCESIONARIO**

de manera expresa manifiesta que las mismas serán del conocimiento y juzgamiento

exclusivo de los jueces Colombianos y renuncia a intentar reclamación diplomática

salvo el caso de denegación de justicia. **PARAGRAFO. CLAUSULA**

COMPROMISORIA. Las diferencias que se susciten en relación con el contrato, serán

sometidas a árbitros colombianos dos de los cuales serán designados de común

acuerdo por las partes y el tercero por la Cámara de Comercio de Bogotá. Se fallará

siempre en derecho y el domicilio del tribunal será Santafé de Bogotá. Las partes

convienen en que cuando el laudo infrinja normas de derecho se considerará que ha

sido expedido en conciencia y por lo tanto habrá lugar al recurso de anulación

previsto en la ley. **CLAUSULA CUADRAGESIMA TERCERA. IDIOMA DEL**

CONTRATO. Para todos los efectos el idioma oficial del presente contrato es el

Español. En caso de existir traducciones a otro idioma, para efectos de la

interpretación de cualesquiera de las cláusulas, prevalecerá el documento en idioma Español. **CLAUSULA CUADRAGESIMA CUARTA. HALLAZGOS ARQUEOLOGICOS.**

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

CLAUSULA CUADRAGESIMA QUINTA. SEGURIDAD E HIGIENE INDUSTRIAL. Será responsabilidad de el CONCESIONARIO el diseño del programa de Higiene y Seguridad Industrial que aplicará durante las etapas de Construcción y Operación del proyecto. Antes de iniciar la etapa de Construcción, el CONCESIONARIO deberá

presentar para aprobación del Interventor un Manual de Seguridad e Higiene Industrial en donde se incluyan las normas particulares aplicables a cada actividad específica, así como las regulaciones establecidas para cada caso en la legislación colombiana, pero sin limitarse a ellas. Durante la etapa de construcción debe preverse la instalación de toda la señalización preventiva e informativa de acuerdo con la reglamentación al respecto del Instituto Nacional de Vias. Será a costa del

CONCESIONARIO la implementación de dicho Manual y el Interventor verificará el cumplimiento del mismo. **CLAUSULA CUADRAGESIMA SEXTA. VALLAS DE INFORMACION.**

El CONSTRUCTOR CONCESIONARIO instalará, a más tardar, a los treinta (30) días de iniciada la ejecución del contrato, por lo menos tres (3) vallas de 10m. * 4 m., de acuerdo con el modelo e instrucciones que suministrará el

INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, en las que se informe al publico sobre las características técnicas y financieras del proyecto. **CLAUSULA**

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

direcciones:

INSTITUTO NACIONAL DE VIAS

Centro Administrativo Nacional - CAN - Santafé de Bogotá D.C.

Teléfonos : 2220753, 2217930, 2221192

Telefax : 2223481

CONCESIONARIO

Dirección : Carrera 13 No. 27 - 47, piso 5, Santafé de Bogotá D.C.

Teléfonos : 2825294, 2879700

Telefax : 2878914

El cambio de dirección será notificado por escrito con la debida anticipación. Cualquier notificación o comunicación del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS o del Interventor se dirigirá al representante legal del CONCESIONARIO y será entregada personalmente a éste en sus oficinas o a través de facsimil dirigido a sus respectivos números antes mencionados, casos en los cuales la respectiva comunicación se

193

584

considerará recibida dentro de los cinco (5) días siguientes a la fecha del despacho de las comunicaciones que remita el CONCESIONARIO al INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS, a fin de que se dirijan al respectivo representante legal de la misma manera y con el mismo efecto. Para constancia y aceptación se firma en Santa Fé de Bogotá D.C. a los 2 de AGo. 1994

POR EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS

GUILLERMO GAVIRIA CORREA

Representante legal

POR EL CONCESIONARIO

JAI ME QUEVEDO CASTRO

Representante legal

[The following text is a highly repetitive and nonsensical sequence of words and phrases, likely representing a corrupted or generated document. It contains numerous instances of "NAL VAS INSTITUTO" and other fragmented terms.]

ANEXO AL CONTRATO No 119 DE 1994

PREPAGLAMENTO PARA LA OPERACION DE LA CARRETERA DE LA VILLAVICENCIA

1. PRINCIPIOS DE LA OPERACION

La operación de las carreteras concesionadas estará regida por los principios

11. A. VINCULACIÓN. Se entiende por vinculación la garantía de disponibilidad de la vía al tránsito en forma permanente.

Se exceptúan algunas situaciones atípicas como:

1. A.1=Ocurrancia de situaciones climáticas muy adversas que recomienden la interrupción del tránsito para garantizar la seguridad de las personas.

1. A-2.2.-Ocurriencia de accidentes o incidentes de gran proporción fuera del control del Concesionario, como por ejemplo el derrame de cargas peligrosas

1.1.A.3.3.- Ejecución de obras programadas con anticipación

1.1.B – REGULARIDAD. – Se entiende como el ofrecimiento de un servicio operacional mínimo permanente, en cada tipo de servicio, como Puestos de

medicos y sicoticos y para el estudio de enfermedades, de la

1.1. CALIDAD DEL SERVICIO

pavimento
 señalización e información a los usuarios y tiempos de atención en
 los puestos de cobro, pautas de inspección del tránsito

1.1.D – TECNOLOGIA DE AVANZADA

International

usuarios sin distinción condicionada solo por determinaciones legales,

SECRETARIA DE VIZIA

Comunicaciones con el Centro de Control Operacional

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

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

Remoción de vehículos averiados.

Remoción de víctimas de accidentes.

– Servicios funerarios.

– Primeros auxilios a vehículos.

– Primeros auxilios a personas.

– Servicios de mantenimiento de los vehículos para operación.

– Servicios de venta de alimentos.

– Servicios de economía convencional.

Estos servicios tendrán cobro directo a los usuarios o a la compañía de seguros.

– Compañías de seguros.

– Cobros directos o indirectamente por el Concesionario.

3. PARAMETROS DE CONTROL DE SERVICIOS

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

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

3.B.1.- PEAJES.- Debe permanecer en funcionamiento, por sentido, mínimo una plaza de peaje.

Los peajes deben permanecer en servicio un número de plazas de manera tal que no se presenten colas superiores a cinco vehículos. El Instituto Nacional de Vías podrá autorizar la suspensión de cobro en algún horario si llega a solicitar el Concesionario.

3.B.2.- PESAJES.- Debe existir una estación en el proyecto y permanecer en funcionamiento, mínimo una plataforma.

En todo caso, deben permanecer en servicio un número de plataformas de manera tal que no se presenten colas superiores a tres vehículos de carga.

3.B.3.- GRUAS.- Debe permanecer disponible al menos dos grúas con capacidad suficiente para movilizar vehículos de peso bruto vehicular hasta de 60 Tons. con un mecánico.

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

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

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

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

3.B.8.- COMUNICACIONES.- Deben permanecer en funcionamiento al menos 90 sitios dotados de equipo que permita comunicarse con la central de operaciones. El Concesionario prestará el servicio en las condiciones de su oferta.

2.- Las vías institucionales son:

– Vías institucionales de tipo urbano.

– Vías institucionales de tipo rural.

– Vías institucionales de tipo interurbano.

– Vías institucionales de tipo internacional.

– Vías institucionales de tipo especial.

– Vías institucionales de tipo mixto.

– Vías institucionales de tipo combinado.

4.- OPERACION DEL SITIO DE COBRO DEL PEAJE.

Debe dotarse de personal suficientemente entrenado para esta función.

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

Debe tener un equipo permanente de vigilantes.

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

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

Debe mantener registros de recaudo a disposición de Instituto Nacional de Vías.

Registros que deben ser condensados en resúmenes diarios, y enviados semanalmente al Interventor y al Instituto Nacional de Vías.

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

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

El Concesionario operará la(s) caseta(s) de cobro empleando equipos de conteo y clasificación de vehículos que permitan al mismo, al Instituto Nacional de Vías y al interventor realizar un control permanente y exacto del volumen tipo de vehículos que hacen uso del proyecto. En caso de utilizar boletos: El Concesionario debe expedirlos con un texto acordado con el Instituto Nacional de Vías.

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

5.- OPERACION DEL SITIO DE PESAJES

Debe funcionar veinticuatro horas al día.

Deben dotarse de personal suficientemente entrenado para esta función.

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

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

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

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

Debe tener un equipo permanente de vigilancia.

Debe dotarse de señalización especial el área de las básculas para

ordenamiento y seguridad de la operación

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

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

Antes de iniciar la operación debe presentar al Instituto Nacional de Vías el Reglamento de Operación de las estaciones de pesaje con instrucciones para casos rutinarios y especiales, que incluirá entre otras cosas, señalización, controles, fiscalización, elaboración de mapas estadísticos, tráfico y registro de novedades.

Localización de equipos de trabajo control y vigilancia de equipos e instalaciones, atención al usuario y sistema de control para el cumplimiento de estas normas.

6.- ATENCIÓN A PERSONAS ACCIDENTADAS

6.1 INFRAESTRUCTURA.- Es una actividad esencial de la operación debiendo estar disponible las 24 horas de día, con personal especializado y equipo vehiculos adecuados.

El Concesionario debe mantener un médico coordinador o supervisor de servicio, a tipulación de la ambulancia de estar compuesta por un paramédico de primeros auxilios y un conductor auxiliar del paramédico. Ambos con entrenamiento específico.

Pueden ser usados vehiculos de carrocería propia así como adaptados especialmente para el servicio. Las ambulancias deben disponer de los accesorios tanto para el traslado como para atención adecuada al accidentado.

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

Los accidentados serán trasladados a los hospitales de los Municipios vecinos a la vía.

6.2 PROCEDIMIENTOS DE ATENCIÓN. El paramédico de primeros auxilios y el motorista de la ambulancia permanecerán dentro del vehiculo con un radio transmisor en comunicación con el Centro de Control operacional para conocer cualquier llamado sobre hechos ocurridos en el sistema vial.

La ambulancia se desplazará por instrucciones del C.C.O. en forma inmediata al lugar de los hechos, prestará el servicio con las debidas medidas de seguridad y regresa al punto de origen para diligenciar los formularios de reporte de novedades.

Si una persona accidentada se negare a recibir la atención, se comunicará el hecho al C.C.O. y se diligenciará un formulario especial que firmará el accidentado.

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

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

Debe registrarse todas las novedades a este respecto, resumiendo el número de personas atendidas y tiempos de atención para entrega de informes mensuales, así como consulta de otras autoridades.

4

7.- ATENCION A VEHICULOS

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

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

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

El servicio de grúa debe remover los vehículos accidentados abandonados retenidos por la Policía, tal que no estén en condiciones de movilizarse hasta los puntos de recolección de estos.

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

7.2. PROCEDIMIENTOS DE ATENCION

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

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

Debe registrarse todas las novedades a este respecto y resumiendo el número de vehículos atendidos y tiempos de atención para entrega en informes mensuales, así como consulta de otras autoridades.

8.- INSPECCION DEL TRAFICO

8.1. INFRAESTRUCTURA: Es una actividad esencial de la operacion, debiendo ser realizada en las 24 horas del dia, con vehículos y personal apropiado.

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

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

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

9.- CONDICIONES PARA EL PAVIMENTO

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

10. SENALIZACION

Debe ser instalada de acuerdo con las indicaciones del Manual de señalización de Calles y Carreteras de la Junta Ministerio de Obras Públicas y Transporte.

versión 1992 y las especificaciones particulares de este pliego de condiciones con relacion a materiales utilizados, reflectividad y limpieza.

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

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

11.- CARGAS SOBREDIMENSIONADAS Y PELIGROSAS

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

El transportador interesado se dirigirá al Instituto Nacional de Vías con los datos referentes al transporte que desea realizar. El Instituto solicitará al Concesionario el análisis técnico pertinente para establecer la condiciones en las cuales deberá ser hecho el transporte y la tarifa a ser cobrada. Estas condiciones serán sometidas al Instituto Nacional de Vías que analizará y decidirá sobre su aprobación.

Una vez aprobada la solicitud, el Concesionario garantizará el apoyo material, humano y logístico necesario para acompañar la operación.

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

12.- COMUNICACION TELEFONICA

El Concesionario instalará y mantendrá un sistema de comunicación gratuita con el C.C.C.O. que corresponde a la señalada en el numeral 3.5.B.8.

13.- PAISAJISMO

En las áreas no contruidas de la Zona de Carretera, deberá haber recubrimiento vegetal. Debe mantenerse vegetación con altura no mayor a 30 cms. en zonas cercanas a la vía, que puedan constituirse en obstáculo para la visibilidad. El poda de la poda debe ser retirado en el término de 24 horas como máximo.

14.- ILUMINACION

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

15.- LIMPIEZA

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

16.- VIGILANCIA

16.1.- COBERTURA.- El Concesionario debe mantener un cuerpo de Vigilancia que preste servicio en todas las instalaciones de la vía. Esta vigilancia será

permanente en los puestos de peaje y permanente o rotativa en las demás instalaciones.

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

- 16.2.1.1- ORGANIZACION.** Se prevé en este proyecto la siguiente organización:
- Un oficial.
 - Un suboficial.
 - veinticuatro agentes.
 - Cuatro vehículos de patrulla de cilindraje superior a 2.300 c.c. de doble cabina o camperos.
 - Doce motocicletas con cilindraje mínimo de 400 c.c.
 - Equipos de radiocomunicación para vehículos.
 - Ocho alcoholímetros.
 - Ocho radares para control de velocidad.
 - Dieciséis vallas.
 - Cien conos de señalización.
 - Sesenta chalecos reflectivos.
 - veinticuatro linternas con caperuza roja.
 - Ocho altoparlantes.
 - Ocho cajas de herramienta.

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

16.2.2. SUMINISTROS. Los aportes que hace el Instituto Nacional de Vías y que durante la concesión deben ser atendidos como mínimo por el Concesionario son:

- A Viáticos para el personal indicado en el numeral 16.2.1.1 por treinta días al mes para cada unidad de personal en servicio en la vía según tabla de valores establecida a la fecha en el Decreto No 57 del 10 de Enero de 1994, incluida en el Volumen IV Anexos, incrementados en la misma proporción del crecimiento del salario mínimo a la fecha de causación.

B. Suministro de los vehículos y equipo indicado en el numeral 16.2.1.1 considerando un promedio de vida útil de tres años.

El mantenimiento y gastos de operación de los vehículos y el equipo indicado en el numeral 16.2.1.1.

Los suministros para la Policía Vial deberán efectuarse a partir de la fecha de suscripción del acta de iniciación de la Etapa de Operación del proyecto en proporción a la extensión de los tramos que vayan entrando en operación.

17- INFORMES

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

- INFORME DE LA UNIDAD DE TIEMPO. PERIODICIDAD
- Recaudo de peaje diario y semanal
- Casetas en servicio y hora de apertura y cierre de cada una de ellas

El Concesionario deberá enviar al Instituto Nacional de Vías los siguientes informes:

- INFORME DE LA UNIDAD DE TIEMPO. PERIODICIDAD
- Recaudo de peaje diario y semanal
- Casetas en servicio y hora de apertura y cierre de cada una de ellas

Volumen de tránsito en los peajes por categorías de vehículos hora
Vehículos en el pesaje día
Traslado de accidentados día
Servicio de grúa día
Inspección de la vía día
Mantenimiento de la vía semana
Servicio de comunicación semana
Problemas generales de la operación por evento

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

18. INICIACION DE LA OPERACION.

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

Para esto, el Concesionario notificará por escrito la terminación de los trabajos y haber cumplido los requisitos mencionados. El Instituto Nacional de Vías por medio de los representantes que para tal efecto designe, verificará dentro de los diez (10) días hábiles siguientes que los trabajos estén debidamente terminados y llenados los requisitos para la operación y explotación del proyecto. De ser así, el Instituto Nacional de Vías autorizará a El Concesionario el inicio de la operación y explotación del proyecto, levantándose el acta correspondiente.

18.1 MANTENIMIENTO DE LAS CALZADAS EXISTENTES.

En los tramos de la carretera concesionada, con calzadas existentes, el Concesionario deberá iniciar el mantenimiento y conservación de la misma, en la fecha en que se firme el acta de iniciación de la etapa de construcción.

18.2 SISTEMA DE CASETAS DE PEAJE PARA LA OPERACION:

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

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

18.3 INICIACION PARCIAL DE LA OPERACION.-

- Tramo Santafé de Bogotá - El Antiojo** Noviembre de 1995
- Tramo El Antiojo - Caquezá** Noviembre de 1996
- Tramo Caquezá - Villavicencio** Noviembre de 1996

18.4 MANEJO COMERCIAL DE LAS TARIFAS

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

19.- AREAS DE SERVICIOS AL PUBLICO

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

teléfonos públicos 2 unidades

Gafeterías 20 mts

Sanitarios 8 unidades

Puestos de parqueo 8 vehiculos

Estas áreas deben ubicarse en lo posible a más de un kilómetro de cualquier caseta de cobro de peaje o estación de pesaje y para su construcción se utilizará el predio de la zona adquirida para la carretera.

20.- PARADEROS.- De acuerdo con la oferta del Concesionario se deberán disponer de paraderos para automotores de transporte público de pasajeros en sitios que lo ameriten por la demanda.

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

21.- SEGUROS

Con el pago de la cuota de peaje el Concesionario suministrará durante el recorrido del tramo de la vía objeto de la Concesión un seguro que ampare a los vehículos por daños totales o parciales superiores a \$500.000 causados por actos de grupos subversivos o terroristas, derrumbes, caídas de piedras o avalanchas, o daños de puentes y túneles, dano subito de la carretera.

Este seguro tendrá como límite máximo de indemnización por vehículo la suma de \$5.000.000.

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

Estas sumas se incrementarán al término de cada año calendario con el incremento porcentual del índice de Precios al Consumidor del año calendario inmediato anterior.

La obligación del Concesionario de suministrar el seguro será efectiva cuando

transito para la garantía de demanda para el sector donde se ubica la caseta de peaje, tendrá cobertura para todo el tramo concesional y lo contabilizará como un gasto de la operación del proyecto.

22.- SUPERVISION DEL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS

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

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

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

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

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

El Instituto Nacional de Vías, dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes a la fecha de presentación de la solicitud, autorizará por escrito. Si no considera procedente la instalación y explotación del respectivo servicio.

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

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

24.- RESPONSABILIDAD.-

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

25. REVERSION

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

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

26.- DISPOSICIONES LEGALES.-

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

27.- AJUSTE A LA MONEDA CIRCULANTE

Para considerar la disponibilidad de dinero fraccionario en moneda legal, en los ajustes de las tarifas de peaje de acuerdo al procedimiento establecido en los 15,199 de condiciones, se aproximará el resultado al cien más cercano.

28.- COBERTURA DEL REGLAMENTO

El presente reglamento no se aplicará para el trayecto Santafé de Bogotá - K 13 + 500, con excepción del numeral 9.

CONDICIONES PARA EL PAVIMENTO

POR EL INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS

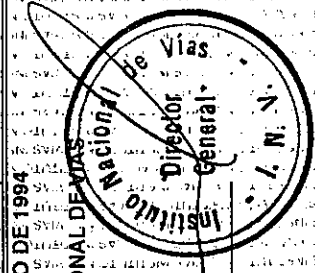
POR EL CONCESSIONARIO

GUILLERMO GAVIRIA CORREA
Director General

JAIME QUEVEDO CASTRO
Representante Legal

POR EL CONCESIONARIO

REPRESENTANTE LEGAL



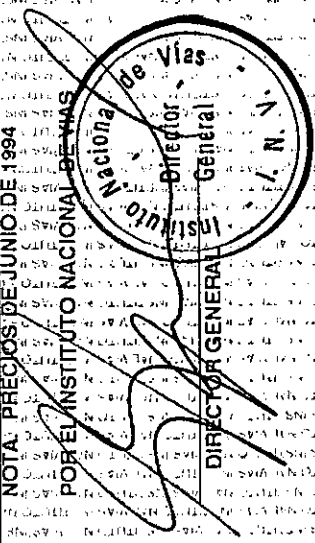
NOTA PRECIOS DE JUNIO DE 1994
POR EL INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS

ANEXO AL CONTRATO No. 11 DE 2014 DE 2014												
CUADROS DE CANTIDADES DE OBRAS, PRECIOS UNITARIOS Y VALOR TOTAL												
CARRETERA SAN JUAN DE BOGOTÁ - VÍA DE AVICENCIÓN												
TERCER CARRIL SECTOR K 3+500 EN ANTOQUE												
ITEM DE	ESPECIFICACIONES	GENERAL	PARTICULAR	DE C R P C I O N	UNID	CANTIDAD	VR UNITARIO	VR TOTAL	HOJA 1 DE 1			
2248	2	2	2B	2	m3	131,700	3,364	441,020,400				
2249	2	2	2B	2	m3	127,800	705	90,069,000				
2250	2	2	2B	2	m3	46,000	2,171	99,866,000				
2251	2	2	2B	2	m3	57,000	1,855	105,735,000				
2252	2	2	2B	2	m3	82,450	1,074	88,551,500				
2253	2	2	2B	2	m3	30,000	7,966	2,390,000				
2254	2	2	2B	2	m3	9,050	18,052	163,880,900				
2255	2	2	2B	2	m3	4,100	18,204	73,636,400				
2256	2	2	2B	2	m3	34,740	532	18,481,680				
2257	2	2	2B	2	m3	15,700	532	8,352,400				
2258	2	2	2B	2	m3	8,100	625	5,062,500				
2259	2	2	2B	2	m3	1,450	81,908	118,766,600				
2260	2	2	2B	2	m3	670	72,810	48,782,700				
2261	2	2	2B	2	m3	260	881	229,060				
2262	2	2	2B	2	m3	77	298,680	22,998,360				
2263	2	2	2B	2	m3	5,400	1,150	6,210,000				
2264	2	2	2B	2	m3	150	131,071	19,660,650				
2265	2	2	2B	2	m3	10	151,144	1,511,440				
2266	2	2	2B	2	m3	2,520	6,585	16,642,200				
2267	2	2	2B	2	m3	15,000	907	13,605,000				
2268	2	2	2B	2	m3	1	245,245,425	245,245,425				
2269	2	2	2B	2	m3	1	34,320,212	34,320,212				
2270	2	2	2B	2	m3	1	1,550,841,007	1,550,841,007				

ANEXO AL CONTRATO No. 1 DE 1994
CUADROS DE CANTIDADES DE OBRAS, PRECIOS UNITARIOS Y VALOR TOTAL
CARRETERA SANTA FE DE BOGOTA - VILLAVICENCIO

POR EL CONCESIONARIO

[Signature]
REPRESENTANTE LEGAL



NOTA: PRECIOS DE JUNIO DE 1994

POR EL INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS

DIRECTOR GENERAL

ITEM DE		ESPECIFICACIONES		DESCRIPCION		UNID		CANTIDAD		VR. UNITARIO		VR. TOTAL	
PAGO No.		PARTICULAR											
C/001-13-1500		DESMONTE Y LIMPIEZA		DE MONTE Y LIMPIEZA		m3		189		2,273,377		429,668,253	
C/001-13-1500		EXCAVACIONES EN FOCOS DE CORTES CANALES Y PRESTAMOS		EXCAVACIONES EN FOCOS DE CORTES CANALES Y PRESTAMOS		m3		1,908,800		3,364		6,421,203,200	
C/001-13-1500		EXCAVACIONES EN MATERIAL COMUN DE CORTES CANALES (PRESTAMOS)		EXCAVACIONES EN MATERIAL COMUN DE CORTES CANALES (PRESTAMOS)		m3		2,242,120		7,062		15,880,694,800	
C/001-13-1500		TRANSPORTE DE 0.4m ³ 2Km		TRANSPORTE DE 0.4m ³ 2Km		m3-km		425,200		2,171		923,109,200	
C/001-13-1500		TRANSPORTE A MAS DE 2Km		TRANSPORTE A MAS DE 2Km		m3-km		37,000		2,700		99,900,000	
C/001-13-1500		ACARRIO DE MATERIALES HASTA LOS BOTADEROS		ACARRIO DE MATERIALES HASTA LOS BOTADEROS		m3-km		1,167,520		1,855		2,165,509,600	
C/001-13-1500		TERRAPLENES		TERRAPLENES		m3		2,291,100		1,074		2,460,641,400	
C/001-13-1500		PEDRAPLENES		PEDRAPLENES		m3		26,215		920		24,117,800	
C/001-13-1500		EXCAVACION REPARACION PAVIMENTO EXISTENTE		EXCAVACION REPARACION PAVIMENTO EXISTENTE		m3		200		1,193		241,800	
C/001-13-1500		DERRUMBES		DERRUMBES		m3		320,000		1,796		574,720,000	
C/001-13-1500		SUBBASE GRANULAR		SUBBASE GRANULAR		m3		167,410		8,052		1,347,985,320	
C/001-13-1500		BASE GRANULAR		BASE GRANULAR		m3		109,100		8,204		895,056,400	
C/001-13-1500		BASE ASFALTICA GRADACION ABIERTA		BASE ASFALTICA GRADACION ABIERTA		m3		115,000		1,296,659		149,115,000	
C/001-13-1500		TRANSPORTE DE MATERIALES RETRO PARA SUBBASE		TRANSPORTE DE MATERIALES RETRO PARA SUBBASE		m3-km		544,380		532		289,610,160	
C/001-13-1500		TRANSPORTE DE MATERIALES RETRO PARA BASE		TRANSPORTE DE MATERIALES RETRO PARA BASE		m3-km		506,850		532		269,649,520	
C/001-13-1500		TRANSPORTE DE MATERIALES RETRO PARA CONCRETO ASFALTICO		TRANSPORTE DE MATERIALES RETRO PARA CONCRETO ASFALTICO		m3-km		336,700		635		212,437,500	
C/001-13-1500		TRANSPORTE DE MATERIALES RETRO PARA BASE ASFALTICA DE GRADACION		TRANSPORTE DE MATERIALES RETRO PARA BASE ASFALTICA DE GRADACION		m3-km		45,900		625		28,612,500	
C/001-13-1500		CONCRETO ASFALTICO PARA PARCHEO		CONCRETO ASFALTICO PARA PARCHEO		m3		200		1,48,233		29,646,600	
C/001-13-1500		CONCRETO ASFALTICO CAPA DE RODADURA		CONCRETO ASFALTICO CAPA DE RODADURA		m3		18,850		81,908		1,543,965,800	
C/001-13-1500		CONCRETO ASFALTICO CAPA DE BASE		CONCRETO ASFALTICO CAPA DE BASE		m3		30,900		72,810		2,249,829,000	
C/001-13-1500		EXCAVACIONES VARIAS SIN CLASIFICAR (Alcantarillas de Tubos y de Calon)		EXCAVACIONES VARIAS SIN CLASIFICAR (Alcantarillas de Tubos y de Calon)		m3		25,480		8812		224,447,880	
C/001-13-1500		EXCAVACIONES VARIAS EN PROCA (Muros)		EXCAVACIONES VARIAS EN PROCA (Muros)		m3		4,150		90,196		375,309,250	
C/001-13-1500		EXCAVACIONES VARIAS EN MATERIA COMUN		EXCAVACIONES VARIAS EN MATERIA COMUN		m3		750		2,301		1,725,750	
C/001-13-1500		CONCRETO CLASE D (210 K/cm ²) Alcantarillas de Calon		CONCRETO CLASE D (210 K/cm ²) Alcantarillas de Calon		m3		2,297,500		2,698,680		6,198,573,000	
C/001-13-1500		CONCRETO CLASE E (175 K/cm ²) Muros		CONCRETO CLASE E (175 K/cm ²) Muros		m3		1,200		3,998,810		4,798,572,000	
C/001-13-1500		CONCRETO CLASE F (140 K/cm ²)		CONCRETO CLASE F (140 K/cm ²)		m3		1,276		2,121,787		2,715,490,212	
C/001-13-1500		CONCRETO CLASE G (Cicloped)		CONCRETO CLASE G (Cicloped)		m3		2,324		2,160,389		5,022,744,036	
C/001-13-1500		ACERO DE REFUERZO		ACERO DE REFUERZO		kg		200,100		3,115,000		623,115,000	
C/001-13-1500		MAESTRIA DE PIEDRA		MAESTRIA DE PIEDRA		m3		11,300		89,414		1,016,238,200	
C/001-13-1500		DEFENSAS DE CONCRETO		DEFENSAS DE CONCRETO		m3		21,100		129,297		2,728,166,700	

CUADRO No. 3

ANEXO AL CONTRATO No. 111 DE 1994

PRECIOS UNITARIOS Y VALOR TOTAL

HOJA 1 DE 2

ANEXO AL CONTRATO No. 11 DE 1994 DE LAS VÍAS

CUADROS DE CANTIDADES DE OBRA, PRECIOS UNITARIOS Y VALOR TOTAL

CARRETERA SANTA FE DE BOGOTÁ - MELEVICENIO

SECTOR K+315000 A K+500000

ITEM DE ESPECIFICACIONES PARTICIPULAR

PAGO No.

UNID.

CANTIDAD

VR. UNITARIO

VR. TOTAL

HOJA 2 DE 2

CUADRO No. 3

ITEM DE ESPECIFICACIONES PARTICIPULAR

PAGO No.

UNID.

CANTIDAD

VR. UNITARIO

VR. TOTAL

HOJA 2 DE 2

CUADRO No. 3

ITEM DE ESPECIFICACIONES PARTICIPULAR

PAGO No.

UNID.

CANTIDAD

VR. UNITARIO

VR. TOTAL

HOJA 2 DE 2

CUADRO No. 3

ITEM DE ESPECIFICACIONES PARTICIPULAR

PAGO No.

UNID.

CANTIDAD

VR. UNITARIO

VR. TOTAL

HOJA 2 DE 2

CUADRO No. 3

ITEM DE ESPECIFICACIONES PARTICIPULAR

PAGO No.

UNID.

CANTIDAD

VR. UNITARIO

VR. TOTAL

HOJA 2 DE 2

CUADRO No. 3

NOTA: PRECIOS DE JUNIO DE 1994

POR EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS

INSTITUTO NACIONAL DE VIAS

Director General

General

INSTITUTO NACIONAL DE VIAS

Director General

General

INSTITUTO NACIONAL DE VIAS

Director General

General

INSTITUTO NACIONAL DE VIAS

Director General

General

INSTITUTO NACIONAL DE VIAS

Director General

General

INSTITUTO NACIONAL DE VIAS

Director General

General

INSTITUTO NACIONAL DE VIAS

Director General

General

INSTITUTO NACIONAL DE VIAS

Director General

General

INSTITUTO NACIONAL DE VIAS

Director General

General

INSTITUTO NACIONAL DE VIAS

Director General

General

INSTITUTO NACIONAL DE VIAS

Director General

General

INSTITUTO NACIONAL DE VIAS

Director General

General

INSTITUTO NACIONAL DE VIAS

Director General

General

INSTITUTO NACIONAL DE VIAS

Director General

General

574

POR EL CONCESIONARIO

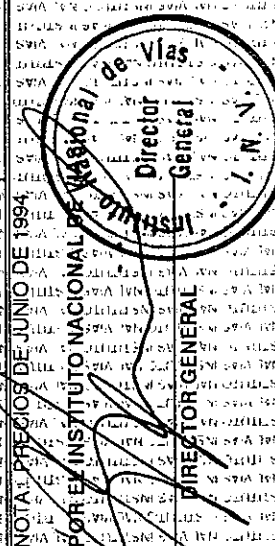


REPRESENTANTE LEGAL

ITEM DE PAQUETE	ESPECIFICACIONES	GENERAL	DETALLE	UNIDAD	CANTIDAD	VR UNITARIO	VR TOTAL
1	ANEXO AL CONTRATO No. 73-11-DE-1994						
2	QUADROS DE CANTIDADES DE OBRA PRECIOS UNITARIOS VALOR TOTAL						
3	CARRERA SANTA FE DE BOGOTA VILLAVICENCIO						
4	SECTOR CAQUEZA PUENTE BELLEZA						
5	TRAMO CAQUEZA (K47+500) K50+000						
6	DESMONTE Y LIMPIEZA						
7	EXCAVACIONES EN ROCA DE CORTES, CANALES Y PRESTAMOS						
8	EXCAVACIONES EN MATERIAL COMUN DE CORTES CANALES Y PRESTAMOS						
9	TRANSPORTE DE 0.1 a 2 Km						
10	TRANSPORTE A MAS DE 2 Km						
11	CARREO DE MATERIALES HASTA LOS BOTADEROS						
12	TERRAPENES						
13	PEDRAPENES						
14	DERRUMBES						
15	SUBBASE GRANULAR (0.30 m)						
16	BASE GRANULAR (0.20 m)						
17	TRANSPORTE DE MATERIALES PETREOS PARA SUB-BASE						
18	TRANSPORTE DE MATERIALES PETREOS PARA BASE						
19	TRANSPORTE DE MATERIALES PETREOS PARA CONCR. ASFALT.						
20	CONCRETO ASFALTICO 0.07M CAPA DE BASE						
21	CONCRETO ASFALTICO 0.03M CAPA DE RODADURA						
22	EXCAVACIONES VARIAS SIN CLASIFICAR (Alcantarillas de Tubo y de Cajon)						
23	EXCAVACIONES VARIAS EN ROCA (Muros)						
24	EXCAVACIONES VARIAS EN MATERIAL COMUN						
25	CONCRETO CEASE D (210 K/cm2) Muros						
26	CONCRETO CEASE E (175 K/cm2) Muros						
27	CONCRETO CEASE F (140 K/cm2)						
28	ACERO DE REFUERZO						
29	MAMPOSTERIA DE PIEDRA						
30	DEFENSAS DE CONCRETO						

POR EL CONCESIONARIO

REPRESENTANT & LEGAL



PORE EL CONCESIONARIO.

REPRESENTANTE LEGAL



NOTA FISCAL DE INÍCIO DE 1994

100

DIRECTOR GENERAL

[illegible]

POR EL CONCESIONARIO

REPRESENTANTE LEGAL

NOTA PRECIOS DE JUNIO DE 1994

POR EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS

INSTITUTO NACIONAL de Vias

Director General

DIRECTOR GENERAL

ANEXO AL CONTRATO No. 001 DE 2010														
CUADROS DE CANTIDADES DE OBRA, PRECIOS UNITARIOS Y VALOR TOTAL														
SECTOR CAQUEZA, PUNTE TELEZ, VILLAVICENCIO														
CAMINO K54 + 865 - K56 + 800														
ITEM DE PAGOS	ESPECIFICACIONES	PARTICULAR	UNID	CANTIDAD	VR UNITARIO	VR TOTAL								
1	AS CARRETERA A SUPERFICIE DESMONTADA Y LIMPIEZA	2P	m3	12,800	2,273.377	29,309,225.60								
2	EXCAVACIONES EN ROCA DE CORTES CANALES Y PRESTAMOS	2P	m3	4,600	3,364.97	15,486,732.00								
3	EXCAVACIONES EN MATERIAL COMUN DE CORTES CANALES Y PRESTAMOS	2P	m3	12,800	2,171.95	27,800,960.00								
4	TRANSPORTE DE 0.1 a 2 Km	2P	m3	4,600	2,700.00	12,420,000.00								
5	TRANSPORTE A MAS DE 2 Km	2P	m3	4,600	1,855.00	8,533,000.00								
6	ACARREO DE MATERIALES HASTA LOS BOTADEROS	2P	m3	62,900	1,074.00	67,554,600.00								
7	TERRAPLENES	3P	m3	28,500	920.00	26,220,000.00								
8	PEDRAPLENES	3P	m3	1,700	1,796.00	3,053,200.00								
9	DERRUMBES	3P	m3	2,150	18,052.00	38,911,800.00								
10	SUBBASE GRANULAR (0.30m)	10P	m3	9,600	8,204.00	78,758,400.00								
11	BASE GRANULAR (0.20m)	12P	m3	5,150	532.00	2,740,800.00								
12	TRANSPORTE DE MATERIALES PETREOS PARA SUBBASE	16P	m3	27,400	532.00	14,576,800.00								
13	TRANSPORTE DE MATERIALES PETREOS PARA BASE	16P	m3	14,300	625.00	8,937,500.00								
14	TRANSPORTE DE MATERIALES PETREOS PARA CONCR. ASFALT.	16P	m3	5,800	81,908.00	475,046,400.00								
15	CONCRETO ASFALTICO 0.07M CAPA DE BASE	23P	m3	1,400	72,810.00	101,934,000.00								
16	CONCRETO ASFALTICO 0.03M CAPA DE RODADURA	23P	m3	600	881.00	528,600.00								
17	EXCAVACIONES VARIAS SIN CLASIFICAR (Alcantarillas de tubo y de cajon)	30P	m3	25	30,195.00	754,875.00								
18	EXCAVACIONES VARIAS SIN ENROCA (Muros)	30P	m3	50	12,301.00	615,050.00								
19	EXCAVACIONES VARIAS EN MATERIAL COMUN	32P	m3	140	238,680.00	33,415,200.00								
20	CONCRETO CLASE D (210 K/cm2) Alcantarillas de Cajon	32P	m3	130	199,810.00	25,975,300.00								
21	CONCRETO CLASE E (175 K/cm2) Muros	32P	m3	40	121,787.00	4,871,480.00								
22	CONCRETO CLASE F (140 K/cm2)	32P	m3	40	160,389.00	6,415,560.00								
23	ACERO DE REFUERZO G (Ciclo 60)	33P	kg	12,300	1,150.00	14,145,000.00								
24	MAMPONERIA DE PIEDRA	35P	m3	210	89,414.00	18,776,940.00								

POR EL CONCESIONARIO

REPRESENTANTE LEGAL

DIRECTOR GENERAL

CRECIMIENTO DEL 4.0%* HASTA 1997 INCLUSIVE

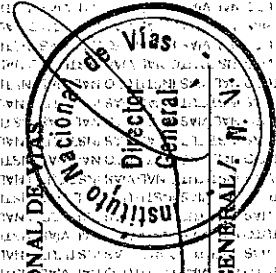
[illegible]

ANO	TED	TOTAL	ELIVANOS	BUSES	CAMIONES	C2R	C3C	C3C4	C8	>C5
1994	3614		2133	3253	1229	3184	1115	1115	209	49
1995	3759		2218	2653	1278	192	915	915	215	93
1996	3909		2308	2774	1329	109	120	120	228	96
1997	4205		2493	2893	1428	214	28	28	235	8
1998	4516		2669	2974	1550	333	40	40	261	8
1999	4720		2789	3111	1620	243	166	166	275	8
2000	4932		2914	3242	1693	254	152	152	288	8
2001	5154		3045	3330	1769	265	139	139	301	7
2002	5386		3182	3515	1849	277	168	168	313	7
2003	5628		3326	3717	1942	290	174	174	328	8
2004	5882		3475	3818	2019	303	183	183	343	8
2005	6146		3632	4010	2110	316	190	190	359	8
2006	6425		3795	4212	2203	331	198	198	375	8
2007	6712		3966	4414	2304	346	207	207	390	9
2008	7014		4144	4616	2408	361	217	217	409	9
2009	7330		4331	4818	2516	377	226	226	429	101
2010	7650		4526	5020	2629	394	235	235	447	105
2011	8004		4729	5212	2748	412	244	244	467	110
2012	8364		4942	5515	2871	431	258	258	488	115
2013	8741		5165	5717	3001	450	270	270	510	120
2014	9134		5397	6019	3136	470	282	282	533	125
2015	9543		5640	6221	3277	492	295	295	557	131

ANEXO AL CONTRATO No. 114 DE 1990
LA ORDEN DE COMPRA PARA LA ENTREGA
DE LA CARRERA SANTAFÉ DE BOGOTÁ Y LA VINCENCIÓN
SE TORNO EN LO SIGUIENTE:

POR EL CONCESIONARIO

[Signature]
REPRESENTANTE LEGAL



[Signature]
DIRECTOR GENERAL / M

CRECIMIENTO DEL 4.0 % HASTA 1997 INCLUSIVE
CRECIMIENTO DEL 4.5 % DESDE 1998

AÑO	TRD	TOTAL	LIVIANOS	BUSES	CAMIONES	C2B	C2C	C3C4	C5	>C5
1994	2910	3026	3147	3342	3530	3719	3886	4061	4244	4435
1995	3026	3147	3342	3530	3719	3886	4061	4244	4435	4634
1996	3147	3342	3530	3719	3886	4061	4244	4435	4634	4843
1997	3342	3530	3719	3886	4061	4244	4435	4634	4843	5061
1998	3530	3719	3886	4061	4244	4435	4634	4843	5061	5280
1999	3719	3886	4061	4244	4435	4634	4843	5061	5280	5527
2000	3886	4061	4244	4435	4634	4843	5061	5280	5527	5775
2001	4061	4244	4435	4634	4843	5061	5280	5527	5775	6033
2002	4244	4435	4634	4843	5061	5280	5527	5775	6033	6300
2003	4435	4634	4843	5061	5280	5527	5775	6033	6300	6588
2004	4634	4843	5061	5280	5527	5775	6033	6300	6588	6887
2005	4843	5061	5280	5527	5775	6033	6300	6588	6887	7197
2006	5061	5280	5527	5775	6033	6300	6588	6887	7197	7521
2007	5280	5527	5775	6033	6300	6588	6887	7197	7521	7856
2008	5527	5775	6033	6300	6588	6887	7197	7521	7856	8201
2009	5775	6033	6300	6588	6887	7197	7521	7856	8201	8556
2010	6033	6300	6588	6887	7197	7521	7856	8201	8556	8921
2011	6300	6588	6887	7197	7521	7856	8201	8556	8921	9296
2012	6588	6887	7197	7521	7856	8201	8556	8921	9296	9681
2013	6887	7197	7521	7856	8201	8556	8921	9296	9681	10076
2014	7197	7521	7856	8201	8556	8921	9296	9681	10076	10481
2015	7521	7856	8201	8556	8921	9296	9681	10076	10481	10896

POR EL CONCESIONARIO

REPRESENTANTE LEGAL

POR EL INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS
 Instituto Nacional de Vías
 Director General
 N. N.
 DIRECTOR GENERAL

DIRECTOR GENERAL

CRECIMIENTO DEL 4.0 % HASTA 1997 INCLUSIVO

CRECIMIENTO DEL 4.0 % HASTA 1997.

ANO	TRD	TOTAL	ELIVANOS	BUSES	CAMIONES	CAR	C3-C4	C5	X3
1994	4456	6620	3620	51	151	227	106	258	61
1995	4634	6734	3734	52	157	236	112	268	63
1996	4819	6843	3843	53	163	246	117	279	66
1997	5180	7070	4070	55	175	264	124	299	70
1998	5535	7272	4272	56	189	284	138	322	76
1999	5784	7419	4419	58	198	297	141	335	79
2000	6044	7573	4573	59	207	311	155	352	83
2001	6316	7734	4734	60	216	325	166	368	87
2002	6601	7902	4902	63	226	339	178	384	90
2003	6898	8077	5077	65	236	354	186	402	95
2004	7208	8261	5261	67	247	370	195	420	99
2005	7532	8453	5453	69	258	387	204	439	103
2006	7871	8653	5653	72	269	405	213	458	108
2007	8226	8862	5862	74	281	423	222	479	113
2008	8596	9081	6081	76	294	442	232	501	118
2009	8983	9310	6310	79	307	462	244	523	123
2010	9387	9549	6549	82	321	482	254	547	129
2011	9809	9799	6799	85	336	504	265	571	134
2012	10255	10060	7060	87	351	527	277	593	140
2013	10712	10332	7332	90	367	555	289	624	147
2014	11191	10617	7617	93	385	575	302	652	153
2015	11696	10915	7915	95	406	601	315	681	160

[illegible]

INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS
Director General
DIRECTOR GENERAL N°

REPRESENTANTE LEGAL

LV
LUISA VELÁSQUEZ SAS
ABOGADOS

Señores:

JUZGADO TREINTA Y OCHO (38) ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE BOGOTÁ
Ciudad.

Referencia:

MEDIO DE CONTROL:

REPARACIÓN DIRECTA

DEMANDANTE:

INES BAQUERO BAQUERO

DEMANDADO:

JORGE EDUARD VARGAS MORENO

RADICADO:

110013336003820200002800

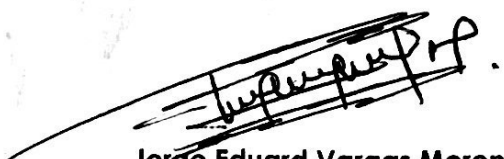
JORGE EDUARD VARGAS MORENO, ciudadano en ejercicio, identificado con la cedula de ciudadanía N° 80.171.192 de Bogotá, demandado dentro del proceso de la referencia, por medio del presente escrito confiero poder especial, amplio y suficiente a la **Dra. LUISA FERNANDA VELÁSQUEZ ANGEL**, abogada en ejercicio con domicilio en la ciudad de Bogotá, identificada con la cedula de ciudadanía No. 52.085.315 de Bogotá y T.P. 102.101 del C.S.J, para que se notifique, conteste la demanda, proponga excepciones, presente recursos y radique memoriales dentro del proceso de la referencia.

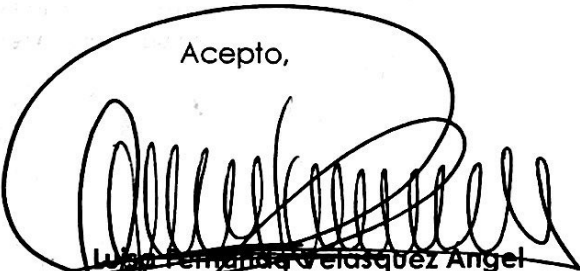
La Dra. Velásquez Ángel queda expresamente facultada para recibir, transigir, notificarse, conciliar, desistir, renunciar, reasumir, sustituir, interponer y sustentar recursos ordinarios y extraordinarios, y demás facultades propias de su mandato.

Por último, manifiesto que las direcciones electrónicas para efectos de notificaciones, son las que aparecen al pie de nuestras correspondientes firmas.

Atentamente,

Acepto,


Jorge Eduard Vargas Moreno
C.C. 80.171.192 de Bogotá
Eduardmoreno1982@gmail.com


Luisa Fernanda Velásquez Angel
C.C. 52.085.315 de Bogotá
T.P. 102.101 del C.S. de la J.
luisa.velasquez@luisavelasquezabogados.com.co

Calle 12 No 7 Oficina 706 B - Copropiedad Edificio BCA Bogotá
Teléfonos: 320 4261792-3212031799 Luisa.velasquez@luisavelasquezabogados.com.co

DILIGENCIA DE PRESENTACIÓN PERSONAL

Artículo 2.2.6.1.2.4.1 del Decreto 1069 de 2015



54251

En la ciudad de Bogotá D.C., República de Colombia, el nueve (09) de noviembre de dos mil veinte (2020), en la Notaría Setenta (70) del Circuito de Bogotá D.C., compareció:

JORGE EDUARD VARGAS MORENO, identificado con Cédula de Ciudadanía/NUIP #0080171192, presentó el documento dirigido a JUZGADO TREINTA Y OCHO ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE BOGOTÁ y manifestó que la firma que aparece en el presente documento es suya y acepta el contenido del mismo como cierto.

----- Firma autógrafa -----



7ixou3vivpo8
09/11/2020 - 16:48:12:897



Conforme al Artículo 18 del Decreto-Ley 019 de 2012, el compareciente fue identificado mediante cotejo biométrico en línea de su huella dactilar con la información biográfica y biométrica de la base de datos de la Registraduría Nacional del Estado Civil.

Acorde a la autorización del usuario, se dio tratamiento legal relacionado con la protección de sus datos personales y las políticas de seguridad de la información establecidas por la Registraduría Nacional del Estado Civil.



NATALIA PERRY TURBAY

Notaría setenta (70) del Circuito de Bogotá D.C.

Consulte este documento en www.notariasegura.com.co

Número Único de Transacción: 7ixou3vivpo8



Consejo Superior
de la Judicatura

REPUBLICA DE COLOMBIA

RAMA JUDICIAL

CONSEJO SUPERIOR DE LA JUDICATURA TARJETA PROFESIONAL DE ABOGADO



NOMBRES:

LUISA FERNANDA

PRESIDENTE CONSEJO

SUPERIOR DE LA JUDICATURA

FRANCISCO JAVIER RICAURTE GÓMEZ

APELLIDOS:

VELASQUEZ ANGEL

UNIVERSIDAD

SANTO TOMAS BOGOTA

FECHA DE GRADO

12 may 2000

CONSEJO SECCIONAL

CUNDINAMARCA

CEDULA

52.085.315

FECHA DE EXPEDICION

14 jun 2000

TARJETA N°

102101

REPUBLICA DE COLOMBIA
IDENTIFICACION PERSONAL
CEDULA DE CIUDADANIA

NUMERO: 52.085.315

VELASQUEZ ANGEL

APellidos
LUISA FERNANDA

NOMBRES



INDICE DERECHO

FECHA DE NACIMIENTO 27-JUN-1973

BOGOTA D.C
(CUNDINAMARCA)

LUGAR DE NACIMIENTO

1.60

ESTATURA

O+

G.S. RH

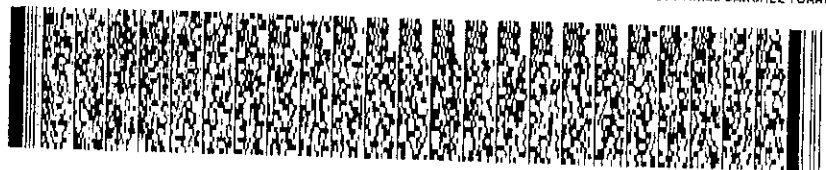
F

SEXO

25-AGO-1992 BOGOTA D.C.

FECHA Y LUGAR DE EXPEDICION

Carlos Ariel Sánchez Torres
REGISTRADOR NACIONAL
CARLOS ARIEL SÁNCHEZ TORRES



A-1500150-00647587-F-0052085315-20141126

0041364940A 1

1463124596