

OTROSI No. 02 AL CONTRATO DE CONCESIÓN No. 009 de 1994 SUSCRITO ENTRE LA NACIÓN - SUPERINTENDENCIA GENERAL DE PUERTOS Y LA SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A., HOY ADMINISTRADO POR EL INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES INCO.

Entre los suscritos **ALVARO JOSE SOTO GARCIA**, identificado con la cédula de ciudadanía No. 77.016.204 expedida en Valledupar, quien obra en el presente OtroSI en nombre y representación del **INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES INCO**, establecimiento público del orden Nacional, adscrito al Ministerio de Transporte, con personería jurídica, patrimonio independiente y autonomía administrativa y financiera, creado mediante Decreto 1800 de 26 de junio de 2003 en su calidad de **GÉRENTE GENERAL**, nombrado por medio del Decreto No. 2052 del 5 de junio de 2007, y posesionado mediante Acta No. 016 del 8 de junio de 2007, facultado por la Ley 01 de 1991 y sus Decretos Reglamentarios 838 de 1992 y 1370 de 2007, quien para los efectos de este contrato se llamará **INCO**, y por otra parte, **DOMINGO SEGUNDO CHINEA BARRERA**, identificado con la cédula de extranjería No. 269.977, obrando en calidad de Representante Legal de la

SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A., como consta en el Certificado de Existencia y Representación Legal expedido por la Cámara de Comercio de Buenaventura, Sociedad Portuaria creada mediante la Escritura Pública No. 3306 del 21 de diciembre de 1993, otorgada en la Notaría Segunda de Buenaventura inscrita en el registro mercantil de la Cámara de Comercio de Buenaventura bajo el No. 6209 del libro respectivo y debidamente autorizado por la junta Directiva de la Sociedad, según consta en el Acta No. 230 del 29 de mayo de 2008, documentos que hacen parte integral del presente OtroSI, y quien para estos efectos se llamará **EL CONCESIONARIO**, suscriben el presente **OTROSI** al contrato de Concesión Portuaria No. 009 de 21 de febrero de 1994, suscrito entre **LA NACIÓN - SUPERINTENDENCIA GENERAL DE PUERTOS Y LA SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A.**, hoy administrado por el Instituto Nacional de Concesiones **INCO**, previas las siguientes:

CONSIDERACIONES:

Que la Ley 1ª de 1991, Estatuto de Puertos Marítimos, definió la concesión portuaria como un contrato administrativo en virtud del cual la Nación, por intermedio de la Superintendencia General de Puertos, permite que una sociedad portuaria ocupe y utilice en forma temporal y exclusiva las playas, terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquellas o éstos, para la construcción y operación de un puerto a cambio de una contraprestación económica a favor de la Nación, y de los municipios o distritos donde operen los puertos y el artículo segundo de la Resolución No. 013 de noviembre 5 de 1992 expedido bajo las facultades otorgadas al Gobierno por el Artículo 38 de la Ley 1ª de 1993 artículo que definió los bienes dados en concesión a las Sociedades Portuarias Regionales:

Que la Superintendencia General de Puertos y la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A., previo el trámite previsto en la Resolución No. 0113 de

noviembre 5 de 1992, suscribieron el Contrato de Concesión No. 009 de 21 de febrero de 1994, cuyo objeto es el otorgamiento a la sociedad portuaria de una concesión portuaria para ocupar y utilizar, por su cuenta y riesgo, en forma temporal y exclusiva, la zona de uso público que incluye el sector de playa, terrenos de bajamar y las zonas accesorias a aquellas o éstos, así como la infraestructura y construcciones ubicados en ellas por el término inicial de veinte (20) años, a cambio de una contraprestación.

Que el Contrato de Concesión No. 009 del 21 de febrero de 1994 fue modificado a través del Ofrosi No. 01 del 27 de enero de 2004.

Que en virtud del Decreto 101 de 2000 fueron trasladadas al Ministerio de transporte competencias en materia de concesiones portuarias.

Que el Decreto 2053 de 2003, por medio del cual se modifica la estructura del Ministerio de transporte y se modifica parcialmente el Decreto 101 de 2000 otorga al Ministerio la competencia para la formulación y adopción de las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura de los modos de transporte carretero marítimo, fluvial, férreo y aéreo y la regulación técnica en materia de transporte y tránsito de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo.

Que mediante Decreto 1800 de 2003 se creó el Instituto Nacional de Concesiones INCO como un establecimiento público del orden nacional adscrito al Ministerio de Transporte con personería jurídica, patrimonio independiente y autonomía administrativa y financiera que tiene como objeto planear, estructurar, contratar, ejecutar y administrar los negocios de infraestructura de transporte que se desarrollen con participación del capital privado y en especial las concesiones en los modos carretero, fluvial, marítimo, férreo y portuario.

Que de acuerdo con los Decretos 1800 de 2003 y 2053 de 2003 y la Resolución No. 007546 del 5 de Septiembre de 2003, el Ministerio de Transporte cedió al Instituto Nacional de Concesiones INCO, a título gratuito, los contratos y convenios vigentes relacionados con el cumplimiento de la misión institucional de este último.

Que la Ley 1ª de 1991 en su artículo segunda dispone que el Ministerio de Transporte presentará cada dos años al Consejo Nacional de Política Económica y Social -CONPES- los planes de expansión portuaria para su aprobación, los cuales se referirán, entre otros temas, a: (i). La conveniencia de hacer inversiones en nuevas instalaciones portuarias para facilitar el crecimiento del comercio exterior colombiano para reducir el impacto de los costos portuarios sobre la competitividad de los productos colombianos en los mercados internacionales y los precios al consumidor nacional; para aprovechar los cambios en la tecnología portuaria y de transporte; y para conseguir el mayor uso posible de cada puerto (ii). Las metodologías que deben aplicarse de modo general al establecer contraprestaciones por las concesiones portuarias. (iii). Las metodologías que

deben aplicarse del modo general al autorizar tarifas a las sociedades portuarias, o los criterios que deben tenerse en cuenta antes de liberar el señalamiento de tarifas.

Que el Consejo Nacional de Política Económica y Social expidió en marzo de 2005 el Documento 3342 relativo al "Plan de Expansión Portuaria 2005-2006: estrategias para la competitividad del sector portuario", el cual comprende las políticas del Gobierno Nacional para lograr la competitividad del sector portuario y las estrategias, las inversiones privadas que deben estimularse, el incremento de la eficiencia portuaria y demás lineamientos y recomendaciones de la política portuaria; plan adoptado por Decreto N° 02766 de Agosto 10 de 2005.

Que específicamente el Documento Conpes 3342 de 2005, en su literal F considera que ante la eventual iniciativa de las sociedades portuarias regionales para la revisión del esquema contractual de las concesiones, debe el Gobierno Nacional abordar dicho tema y orientarlo a facilitar la posibilidad de nuevas inversiones que incrementen la productividad y la eficiencia del sistema portuario nacional, teniendo en cuenta, entre otros, los siguientes criterios: la revisión del esquema contractual de las concesiones portuarias, la metodología de cálculo de la contraprestación, la reorganización institucional y los recursos de contraprestación.

Que mediante Decreto 03008 de 30 de agosto de 2005 se creó la Comisión Intersectorial prevista en el Documento Conpes 3342, integrada por el Ministro de Transporte, quien la preside, y los Ministros de Hacienda y Crédito Público, de Comercio, Industria y Turismo, de Minas y Energía, de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, y por los Directores del Departamento de Planeación Nacional, Instituto Nacional de Concesiones -INCO- y el Director de la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena -CORMAGDALENA, quien revisó el esquema contractual de las concesiones portuarias.

Que La Comisión Intersectorial Portuaria como consecuencia de los estudios y revisiones realizados del esquema contractual portuario del país y teniendo en cuenta los criterios establecidos en el Documento CONPES 3342, formuló como recomendaciones principales a las entidades competentes, entre otras que cualquier modificación a los contratos de concesión portuaria debe consultar los siguientes criterios y principios fundamentales: i) la protección del usuario como factor determinante del comercio exterior del país; ii) el interés del Estado para que se efectúen mayores y nuevas inversiones en los puertos de su propiedad conforme a un Plan Maestro Portuario e igualmente se redefina la contraprestación a recibir; iii) fomentar la inversión privada con incentivos importantes para ésta; iv) promover y fomentar áreas logísticas que conduzcan al incremento del empleo y de la actividad portuaria, y v) proteger el sector laboral portuario.

Que el artículo 17 de la Ley 1ª de 1991 consagra la posibilidad de cambiar las condiciones de una concesión, para lo cual la sociedad portuaria deberá obtener permiso previo y escrito, bajo el entendido de no inferir perjuicio grave e injustificado a terceros y si tal cambio no desvirtúa la competencia y procedimientos establecidos en la ley. Igualmente establece que cualquier cambio en las condiciones de la concesión podrá variar la contraprestación que se paga a la Nación y, también el plazo, disposiciones además consagradas en la Resolución N° 0113 de noviembre 5 de 1992 en su artículo 14.

Que el Decreto 838 de 1992, reglamentario de la Ley 1ª de 1991, en su artículo 28 estipula que si una Sociedad Portuaria desea cambiar las condiciones en las cuales se aprobó una concesión portuaria deberá obtener permiso previo y escrito y previa comprobación de que con ello no se limita en forma indebida la competencia, ni se infiere perjuicio grave e injustificado a terceros, se expedirá resolución que otorgue el permiso. Igualmente establece que al hacer cualquier cambio en las condiciones de la concesión podrá variarse la contraprestación que se paga a la Nación, así como el plazo."

Que el artículo 2 del Decreto 1370 de 2007, por el cual se reglamentan los artículos 8 y 17 de la Ley 1ª de 1991, establece que: "Cuando en desarrollo de lo previsto en el artículo 17 de la Ley 1ª de 1991 una sociedad portuaria solicite modificación en las condiciones del contrato de concesión, para comprometerse a realizar nuevas inversiones en instalaciones, equipamiento e infraestructura portuarias que generen impacto directo en la competitividad del comercio exterior colombiano las entidades competentes, previa aprobación de su consejo directivo o su órgano equivalente en cada caso, podrán modificar el plazo de la concesión hasta por el plazo que sea necesario para que en condiciones razonables de operación las sociedades portuarias recuperen el valor de las inversiones hechas.

Que dada la necesidad que se presentó de mejoramiento inmediato del terminal marítimo concesionado a la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A., los representantes del Gobierno Nacional, del Departamento del Valle del Cauca y del Municipio de Buenaventura y la representante legal de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. -con la participación de las Cámaras de Comercio de Cali y Buenaventura como entes designados para la verificación de los compromisos y teniendo como testigo a la Ministra Consejera de la Presidencia de la República-, suscribieron el 27 de abril de 2007 un "Acta de Compromisos" mediante la cual la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. asumió ciertos compromisos, incluyendo la realización de inversiones para el mejoramiento inmediato del Puerto, compromisos todos estos cumplidos por la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A.

Que por medio del Memorando de Entendimiento de dos (2) de agosto de 2007, suscrito entre el Ministro de Transporte, doctor Andrés Uriel Gallego, en calidad de Presidente de la Comisión Intersectorial Portuaria y Autoridad Portuaria de la Nación; y la señora Nancy Ceballos Díaz (q.e.p.d), quien en ese momento obraba en su condición de representante legal de la Sociedad Portuaria Regional de

Buenaventura, se acordaron los hechos y razones que deben tenerse presentes en la visión del Puerto de Buenaventura y los criterios y aspectos básicos que serán adoptados como acuerdos contractuales al momento de aprobar la modificación y revisión del contrato de concesión portuaria N° 009 de 1994 una vez agotado el procedimiento establecido en la Ley 1ª de 1991 y particularmente en el Decreto 1370 de 2007.

Que en la sesión del Consejo Nacional de Política Económica y Social-CONPES de 19 de noviembre de 2007, según consta en Acta 973, se aprobó la modificación de los contratos de concesión con las sociedades portuarias, entre ellos el celebrado con la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, aprobando también las políticas generales de negociación y de determinación de la contraprestación.

Que según consta en el ACTA-973 del día 19 de noviembre de 2007, para fijar el valor de la contraprestación que las Sociedades Portuarias Regionales deben pagar a la Nación, se tendrá en cuenta, un porcentaje fijo y un porcentaje variable adicional en los siguientes términos: "(...) Porcentaje Fijo: El 17.5% de los ingresos brutos portuarios proyectados derivados de tarifas por muelleaje, uso de instalaciones a la carga y al operador portuario y almacenamiento. Porcentaje Variable Adicional: El 27.5% sobre el exceso del ingreso proyectado. Se presenta cuando los ingresos brutos reales en un periodo sean superiores a los ingresos brutos proyectados. Cuando los ingresos reales sean inferiores a los proyectados se pagará el valor proyectado, excepto cuando sea por disminución de tarifas.

Que la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A., previo el cumplimiento de los requisitos establecidos en la Ley 1ª de 1991 y en el Decreto 1370 de 2007 mediante petición radicada en el INCO con el N° 015986 del 25 de septiembre, formalmente solicita la modificación al contrato de concesión en los términos publicados en el aviso de intención, solicitud que fue publicada en el Portal Único de Contratación y la Página Web de la Entidad.

Que el INCO presentó al Consejo Directivo de la Entidad el proyecto de cambio de las condiciones del contrato administrativo de concesión portuaria N° 009 del 21 de febrero de 1994, suscrito con la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A., hoy administrado por el Instituto Nacional de Concesiones- INCO, para que se niegue o apruebe por este Consejo la solicitud de modificación.

Que mediante Acuerdo N° 42 del 5 de marzo del 2008, el consejo directivo del INCO aprobó la modificación de las concesiones portuarias regionales de Buenaventura y Santa Marta, sujeta a la aclaración del tema ambiental por parte del ministerio de Ambiente Vivienda y Desarrollo Territorial.

Que en virtud del Artículo 61 de la Ley 1169 del 5 de diciembre de 2007, las modificaciones a los contratos de concesión que impliquen mayores aportes estatales y/o mayores ingresos esperados y/o ampliación del plazo pactado

contractualmente, requerirán la evaluación fiscal previa por parte del Consejo Superior de Política Fiscal - CONFIS, el Instituto Nacional de Concesiones presentó a consideración y evaluación fiscal del CONFIS, la propuesta para modificar el contrato de concesión.

Que el INCO, previa aprobación del Consejo Nacional de Política Económica y Social CONPES y de su Consejo Directivo y teniendo en cuenta que el Consejo Superior de Política Fiscal - CONFIS, evaluó favorablemente la solicitud de modificación propuesta al contrato de concesión portuaria N° 009 del 21 de febrero de 1994, otorgado mediante la Resolución No. 1003 del 13 de septiembre de 1993 recurrida y resuelta mediante la resolución No. 1357 del 17 de diciembre de 1993 y modificada mediante la resolución No. 085 del 10 de Febrero de 1994; suscrita entre LA NACIÓN, SUPERINTENDENCIA GENERAL DE PUERTOS Y LA SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A, hoy administrado por el Instituto Nacional de Concesiones INCO.

Que mediante el Decreto N° 1873 del 29 de mayo el Gobierno Nacional adoptó la metodología para el cobro de las contraprestaciones por las concesiones portuarias.

Teniendo en cuenta las anteriores consideraciones,

ACUERDAN:

CLAUSULA PRIMERA.- Objeto - Por virtud del presente. Otró, las partes aceptan los términos y condiciones que regirán la modificación del Contrato de Concesión de conformidad con la Resolución N° 246 del 30 de mayo de 2008 y los términos establecidos en el presente. Otró,

CLAUSULA SEGUNDA.- Plan Maestro - Utilización de las áreas - Reorganización Física del Terminal - Incorporación de nuevas áreas portuarias a la concesión.

Comprende la utilización y reorganización física del terminal y la incorporación de las áreas solicitadas por EL CONCESIONARIO, que incluyen: i) Las Zonas de playa, terrenos de bajamar y áreas accesorias a aquellas y estos; disponibles a la fecha y que por tanto se autoriza su incorporación al contrato de concesión portuaria mediante el presente acto administrativo y ii) las áreas adyacentes solicitadas que solo se podrán incorporar al contrato cuando jurídica y materialmente sea posible.

PARAGRAFO: Solo en el evento que las áreas condicionadas a su disposición material y jurídica no pudiesen ser efectivamente incorporadas al contrato de concesión, las partes acuerdan revisar la proyección de ingresos y la modificación del Plan de Inversión (en adelante Plan Maestro y/o Plan de Inversiones), sin que ello signifique disminución de los montos de inversión aprobados.

2.1. En virtud de la Resolución N° 246 del 30 de mayo de 2008, se incorporan dentro de los bienes concesionados las siguientes áreas:

Área necesaria para la prolongación del Muelle N°1

CONSTRUCCION MUELLE AREA: 23.760,31 M2

Punto	Norte	Este
A-1	922.222,99	999.571,17
W-6	922.062,16	999.677,53
Z-1	922.077,70	999.689,46
Z-2	922.075,49	999.714,81
A-1	922.247,26	999.822,33

2.2. Áreas condicionadas

El Plan Maestro comprende la utilización efectiva para fines portuarios de las siguientes áreas, cuya incorporación al contrato de concesión se condiciona a su disponibilidad material y jurídica. El INCO acompañará la gestión del Ministerio de Transporte o de quien corresponda como titular de los predios condicionados tendiente a lograr su entrega física al CONCESIONARIO.

Área donde se encuentran los silos del IDEMA, hoy en poder de ALMAGRARIO

ALMAGRARIO AREA: 15.892,13 M2

Punto	Norte	Este
M1	922.001,39	1.001.115,72
M2	922.056,77	1.001.152,61
M3	921.925,15	1.001.350,93
M4	921.869,18	1.001.314,47
M1	922.001,39	1.001.115,72

Área de la antigua Bodega del Modelo Hidráulico

MODELO HIDRAULICO

AREA 6.329,70 M2

Punto	Norte	Este
J5	921.621,78	1.001.382,62
J4	921.719,37	1.001.448,61
J3	921.688,02	1.001.495,13
JA	921.685,53	1.001.493,79
JP	921.687,19	1.001.490,98
J2	921.591,63	1.001.427,87
J5	921.621,78	1.001.382,62

Para el área correspondiente a la antigua bodega del modelo hidráulico, la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. deberá pagar un canon de arrendamiento por un monto de US \$36 dólares anuales por metro cuadrado, hasta el día del vencimiento del plazo inicial del contrato de concesión, fecha en la cual esta área se incorporará al contrato de concesión y se regirá, en el tema de la contraprestación, por lo establecido en la nueva metodología.

Área de antiguos Ferrocarriles Nacionales y cuartel del F-2

POLICIA DE DISTRITO

AREA 3.476,28 M2

Punto	Norte	Este
R	922.021,93	1.000.401,64
R-1	922.090,54	1.000.392,94
R-2	922.089,86	1.000.386,07
R-3	922.057,87	1.000.354,64
R-4	922.044,72	1.000.356,10
R-5	922.039,95	1.000.314,58
R-6	922.014,87	1.000.316,85
R	922.021,93	1.000.401,64

Área del Edificio García

EDIFICIO GARCIA

AREA 1.357,74 M2

Punto	Norte.	Este
1	922.061,18	999.972,74
2	922.056,32	999.927,76
3	922.086,43	999.924,74
4	922.090,76	999.969,84
1	922.061,18	999.972,74

PARAGRAFO. Habida cuenta que, el presente otorga, el presente otorga la incorporación de nuevas áreas al contrato de concesión y que de acuerdo con la evaluación realizada por el INCO se hace necesario corregir las coordenadas del área de maniobras del muelle de líquidos las partes convienen en que dentro de los treinta (30) días siguientes determinaran mediante un acta las coordenadas actualizadas y corregidas del área concesionada.

CLÁUSULA TERCERA.- Plan de Inversión

La Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, S.A. se obliga a ejecutar el Plan de Inversiones en infraestructura y equipamiento portuario hasta la finalización del

plazo ampliado de la concesión portuaria, por un valor total mínimo de

CUATROCIENTOS CUARENTA Y NUEVE MILLONES SEISCIENTOS NOVENTA Y SEIS

TRESCIENTOS TRES DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS USD 449.696.303 a precios

constantés del año 2007-, cuya actualización se ha calculado de acuerdo con

una inflación americana del 2.1% anual y que para los efectos del Otorga que se

suscriba será el factor de ajuste de las inversiones.

A más tardar el 30 de noviembre de 2010 y en adelante cada dos años

calendarialmente, EL CONCESIONARIO deberá entregar al INCO a través de la

Subgerencia de Gestión Contractual, los Planes Bianuales de Inversión, que

contendrán las inversiones que proyecta realizar durante los dos años calendario

siguientes, incluyendo los diseños e ingeniería básicos y los cronogramas y

presupuestos de ejecución estimados. Dicho Plan Bidual de Inversiones deberá

cenirse al Plan Maestro de Inversiones. El INCO podrá solicitar ajustes al Plan

Bianual si considera que éste no se ciñe al Plan Maestro de Inversiones. En el

momento en que se vayan a acometer las inversiones correspondientes, EL

CONCESIONARIO deberá entregar al INCO los diseños, la ingeniería y los

presupuestos detallados de las mismas.

Tanto el Plan Maestro de Inversiones como el Plan Bidual de Inversión, podrán ser

revisados por las partes para modificar prioridades en el tiempo de ejecución,

adicionar las inversiones, reemplazar obras, y en general efectuar los ajustes que

se requieran con el objeto de mejorar la competitividad y los indicadores de

desempeño del puerto y el valor real de dichas inversiones revisadas se imputará

al Plan de Inversión.

Las inversiones a realizar por parte de EL CONCESIONARIO estarán sujetas a las siguientes reglas:

3. Principios aplicables a las Inversiones

Prioridad de inversiones: Las inversiones se encuentran priorizadas de acuerdo con el "Plan de Inversión". No obstante, las Partes de común acuerdo podrán modificar la prioridad de las inversiones, con base en las necesidades concretas de expansión de la capacidad del terminal frente al incremento esperado de tráfico de carga y a la necesidad de mantener estándares internacionales de eficiencia en la operación.

Autorización: Las inversiones descritas en el "Plan de Inversión" se entienden autorizadas y priorizadas en virtud de este acuerdo, cualquier otra inversión que afecte el plan de inversiones deberá ser autorizada previamente por el INCO.

Acumulación de inversiones: El costo real de las inversiones verificado por la Interventoría, se imputará al Plan de Inversión, de manera acumulativa en la medida en que aquellas se vayan ejecutando.

EL CONCESIONARIO se obliga a desarrollar las obras y actividades de construcción y mantenimiento de las líneas férreas internas dentro del terminal para el recibo de la carga del modo férreo, en forma tal que este servicio pueda ser competitivo y estas obras se imputarán al plan de inversiones.

Reversión: La totalidad de las obras y equipos contenidos en el Plan de Inversiones (salvo en el caso de que se trate de derechos de propiedad intelectual que por su naturaleza no puedan ser objeto de transferencia) revertirán a la Nación al finalizar la concesión, con independencia de que se hayan ejecutado directamente por EL CONCESIONARIO o por este a través de terceros y de la forma de adquisición o financiación de las mismas.

Inversiones adicionales: En el evento que habiéndose ejecutado el monto total del Plan Inversiones llegaren a requerirse inversiones adicionales, útiles o necesarias para efectos de la seguridad del puerto, para mejorar su capacidad o eficiencia, ellas deberán ser previamente autorizadas por el Instituto Nacional de Concesiones o quien haga sus veces, previo el cumplimiento de los requisitos que para estos efectos establezca la ley.

Amortización de las Inversiones: Si como consecuencia de la terminación anticipada del contrato de concesión, las inversiones autorizadas por el INCO que se hayan ejecutado por EL CONCESIONARIO, no han sido

amortizadas en su integridad, el Estado asumirá la responsabilidad de reembolsar a la sociedad los valores no amortizados contablemente, previa verificación de los mismos y siempre y cuando este haya aplicado métodos de amortización generalmente aceptados por las normas contables. Los valores objeto de reembolso se consignarán en el acta de liquidación del contrato de concesión.

3.2. Inversiones aprobadas

CONCEPTO		RESUMEN DE INVERSIONES DEL PLAN MAESTRO	
		CIFRAS EN \$COL	CIFRAS EN USD
		TRM = 1,900	
INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA		410,247,820,536	215,919,906
INVERSIONES EN EQUIPOS		332,075,153,933	174,776,397
DRAGADO DE MANTENIMIENTO DEL CANAL DE ACCESO		102,600,000,000	54,000,000
OTRAS INVERSIONES		9,500,000,000	5,000,000
GRAN TOTAL PLAN MAESTRO		854,422,974,469	449,696,302

De conformidad con la evaluación de la propuesta presentada por la Sociedad, la cual hace parte de los considerandos de la presente resolución, el INCO resuelve aprobar la ejecución de las siguientes inversiones:

FASE 1 Inversiones en Infraestructura

No.	OBRA A EJECUTAR	PESOS COL	USD
1	DEMOLICION CAFETERIA Y ADECUACION ZONA PARA CONTENEDORES CON REACH STACKER	986.934.700	519.439
2	DEMOLICION BODEGA 6 Y CONSTRUCCION VIGAS RTG Y VIGAS RIEL GRUA PORTICO	15.200.086.720	8.000.046
3	DESMONTE COBERTIZO DE INSPECCIONES DIAN Y CONSTRUCCION VIGAS RTG EN ZONA PATIOS BODEGAS 5 Y 6 ETAPA 1 Y PARCIAL ETAPA 2	5.711.670.400	3.006.142
4	SUSTITUCION LOSAS DE PISO 9,300 M2 POR CAMBIO DE USO DE VARIAS ZONAS DEL TERMINAL POR EQUIPOS PESADOS	3.228.154.976	1.699.029
5	RECUPERACION DE CAMBIA VIAS DENTRO DEL TERMINAL ENTRE MUELLE 9 Y PUERTA PEKIN	594.505.493	312.945
6	SUMINISTRO E INSTALACION DE ESTANTERIAS EN BODEGA 3A PARA AMPLIAR CAPACIDAD DE ALMACENAJE	1.226.711.908	645.638
7	SUMINISTRO E INSTALACION DE DEFENSAS	3.151.707.173	1.658.793
8	SUMINISTRO E INSTALACION DE BASCULAS ETAPA 1	421.800.000	222.000
9	SUMINISTRO E INSTALACION DE BITAS	397.000.000	208.947
17	CONSTRUCCION E INSTALACION DE PLANTAS DE EMERGENCIA PARA LAS GRUAS PORTICO	4.048.400.000	2.130.737
TOTAL OBRAS INFRAESTRUCTURA		59.932.275.306	31.130.737

Inversiones en Equipo

EQUIPOS	PESOS COL	USD
GRUAS PORTICO		13.829.477
GRUAS MOVILES		14.036.000
GRUAS RTG		10.824.230
MONTACARGAS ELECTRICOS PARA MANIPULACION DE MERCANCIAS EN ESTANTERIAS		390.000
ESTIBAS PARA USO EN BODEGA DE ESTANTERIAS		240.000
AMPLIACION SISE CAMARAS Y OTROS ETAPA 1		1.000.000
REPOTENCIACION GRUAS MOVIL		696.000
SPREADER PARA GRUAS MOVILES		211.230
INVERSIONES EN SISTEMAS Y AUTOMATIZACION		5.000.000
TOTAL INVERSION EN EQUIPOS		46.226.937

La inversión total autorizada en la fase 1 es de USD 64.630.654,00, sesenta y cuatro millones seiscientos treinta mil seiscientos cincuenta y cuatro dólares.

FASE 2

OBRA A EJECUTAR	PESOS COL	USD
DEMOLICION BODEGA 5 Y COBERTIZOS ADYACENTES Y CONSTRUCCION DE VIGAS RIEL PARA GRUAS PORTICO Y VIGAS PARA RTG	14.279.139.423	7.515.337
CONSTRUCCION COBERTIZO PARA CARGA GENERAL EN PATIO VEHICULOS JUNTO A BODEGA 3A	3.291.036.800	1.732.125
APANTALLAMIENTO DE PROTECCION EN 300 METROS DEL TERMINAL DE CONTENEDORES Y 300 METROS DEL TERMINAL DE GRANELES PARA GARANTIZAR DRAGADO DE PROFUNDIZACION HASTA 15 METROS EN EL FUTURO	14.147.500.000	7.446.053
CONSTRUCCION VIGAS RTG EN ZONA PATIOS 2,3 Y 4	6.167.411.200	3.246.006
RECORTE BODEGA 9 PARA UTILIZARLA EN ALMACENAJE DE CARGA GENERAL DE EXPORTACION	2.987.100.000	1.572.158
INSTALACION COBERTIZOS EN ZONA ALREDEDOR DE TANQUES DE MELAZA Y ADECUACION DE PISOS	2.564.000.000	1.349.474
CONSTRUCCION TALLER DE MANTENIMIENTO DE GRUAS RTG Y ALMACEN REPUESTOS EN ZONA FRENTE A EDIFICIO CIAMSA Y CONSTRUCCION PATIO ADYACENTE PARA PARQUEO EQUIPOS PESADOS	1.224.400.000	644.421
CONSTRUCCION DE BANDA TRANSPORTADORA DE CARBON DESDE PATIOS A3 Y A4 HASTA MUELLE 14 INCLUYENDO EQUIPO PARA CARGUE	6.991.787.500	3.679.888
CONSTRUCCION DE BANDA TRANSPORTADORA PARA AZUCAR A GRANEL DESDE INSTALACIONES DE CIAMSA 2 HASTA MUELLE 14 INCLUYENDO EQUIPO PARA CARGUE	2.420.187.500	1.273.783
CONSTRUCCION DE PATIO PARA CONTENEDORES EN ZELSA DE APROX. 23.000 M2 PARA OPERACION CON REACH STACKER	2.061.450.000	1.084.974
RECUPERACION DE BODEGAS 2 Y 3 DE ZONA FRANCA PARA UTILIZAR COMO ALMACEN DE CARGA GENERAL SUELTA DE IMPORTACION	2.971.325.000	1.583.855
TOTAL OBRAS INFRAESTRUCTURA	99.191.737.423	51.311.088.072

Inversiones en Equipo

EQUIPOS	PESOS COL	USD
GRUAS PORTICO		1.133.900
AMPLIACION SISE CAMARAS Y OTROS ETAPA 2		1.000.000
TOTAL INVERSION EN EQUIPOS		5.133.900

La inversión total autorizada en la fase 2 es de U\$ 36.241.972,00, treinta y seis millones doscientos cuarenta y un mil novecientos setenta y dos dólares.

FASE 3

Inversiones en Infraestructura

No.	OBRA A EJECUTAR	PESOS COL	USD
34	DEMOLICION BODEGA 4 Y COBERTIZOS ADYACENTES Y CONSTRUCCION DE VIGAS RIEL PARA GRUAS PORTICO Y VIGAS PARA RTG	18.131.162.233	9.542.717
35	DRAGADO DE PROFUNDIZACION AL PIE DE LOS MUELLES APANTALLADOS HASTA UNA PROFUNDIDAD DE 13 METROS Y DE 12 METROS EN EL CANAL Y ZONA DE MANIOBRAS	57.680.000.000	30.357.895
36	CONSTRUCCION DE DUQUES DE ALBA PARA EL ATRAQUE DE BUQUES RO-RO EN ZONA MUELLE 1 CON POSIBLE REFORZAMIENTO DE LA ESTRUCTURA DEL MUELLE Y ADECUACION PARA LA INSTALACION DE LA RAMPA DE DESCARGA DEL BUQUE	5.000.000.000	2.631.579
TOTAL OBRAS INFRAESTRUCTURA		80.811.162.233	42.532.191

La inversión total autorizada en la fase 3 es de U\$ 42.532.191,00, cuarenta y dos millones quinientos treinta y dos mil ciento noventa y uno dólares.

FASE 4

Inversiones en Infraestructura

No.	OBRA A EJECUTAR	PESOS COL	USD
37	CONSTRUCCION PUERTA DE ACCESO AL TERMINAL EN FRENTE DE LA ACTUAL FUNDACION (P-2)	713.979.268	375.779
38	ADECUACION EDIFICIO ACTUAL FUNDACION PARA AUTORIDADES	654.300.000	344.368
40	CONSTRUCCION PATIO PARA ALMACENAJE DE CONTENEDORES VACIOS EN ACTUAL ZONA COLFECAR	2.650.950.000	1.395.237
41	AMPLIACION AVENIDA PORTUARIA A 5 CARRILES Y RECUPERACION DE LOSAS	8.092.300.000	4.259.105
43	DEMOLICION BASCULAS 5 Y DESALCA, COBERTIZOS OPERADORES, EDIFICIOS AUTORIDADES, PUESTO DE SALUD	7.544.050.000	3.970.553
44	APANTALLAMIENTO DE PROTECCION EN 300 METROS DEL TERMINAL DE CONTENEDORES PARA GARANTIZAR DRAGADO DE PROFUNDIZACION HASTA 15 METROS EN EL FUTURO	7.210.462.500	3.794.980
TOTAL OBRAS INFRAESTRUCTURA		36.089.541.768	14.140.022

Inversiones en Equipo

EQUIPOS		PESOS COL	USD
GRUAS MOVILES			7.018.000
SPREADER PARA GRUAS PORTICO			320.160
TOTAL INVERSION EN EQUIPOS			7.338.160

La inversión total autorizada en la fase 4 es de U\$ 21.478.182,00, veintiún millones cuatrocientos setenta y ocho mil ciento ochenta y dos dólares.

FASE 5

Inversiones en Infraestructura

No.	OBRA A EJECUTAR	PESOS COL	USD
45	CONSTRUCCION VIGA-RIEL LADO TIERRA EN MUELLE 2 Y VIGAS PARA RTG	13.048.072.047	6.867.406
46	DRAGADO DE PROFUNDIZACION AL PIE DEL NUEVO MUELLE APANTALLADO	4.340.000.000	2.284.211
47	DEMOLICION EQUIP Y ADECUACION ZONA PARA ALMACENAJE DE CARBON	622.750.000	327.763
48	DEMOLICION MARITRANS Y NAUTISERVICIOS Y ADECUACION ZONA PARA PATIO DE ALMACENAJE DE CARGA GENERAL	1.934.750.000	991.974
49	TRASLADO TANQUE DE AGUA A NUEVA UBICACION 200 METROS AL NORTE	169.496.624	89.209
TOTAL OBRAS INFRAESTRUCTURA		19.115.068.671	10.060.562

Inversiones en Equipo

EQUIPOS		PESOS COL	USD
GRUAS PORTICO			11.339.000
REPOTENCIACION GRUAS PORTICO			11.136.000
TOTAL INVERSION EN EQUIPOS			22.475.000

La inversión total autorizada en la fase 5 es de U\$ 32.535.562,00, treinta y dos millones quinientos treinta y cinco mil quinientos sesenta y dos dólares.

FASE 6

Inversiones en Infraestructura

No.	OBRA A EJECUTAR	PESOS COL	USD
50	DEMOLICION BODEGA DE QUIMICOS	94.650.000	49.816
51	CONSTRUCCION 3 VIGAS RTG EN ZONA CAFETERIA, BODEGA DE QUIMICOS PARA RTG 6+1	1.702.700.000	896.158
52	CONSTRUCCION PUERTA DE ACCESO AL TERMINAL EN FRENTE DE LA POLICIA PORTUARIA AVENIDA COLPUERTOS (P-3)	930.286.381	489.624
53	AMPLIACION AVENIDA COLPUERTOS A 5 CARRILES Y RECUPERACION DE LOSAS	6.926.500.000	3.645.526
54	DEMOLICION PUERTA PARABOLOIDES	767.675.231	404.040
55	DEMOLICION MURO DE CERRAMIENTO COSTADO ORIENTAL DE ZONA FRANCA QUE LA SEPARA DEL TERMINAL MARITIMO	51.750.000	27.237
56	CONSTRUCCION NUEVO EDIFICIO DE ADMINISTRACION DEL TERMINAL MARITIMO	8.350.000.000	4.394.737
57	APANTALLAMIENTO DE PROTECCION EN 300 METROS DEL TERMINAL DE CONTENEDORES Y 250 METROS DEL TERMINAL DE GRANELES PARA GARANTIZAR DRAGADO DE PROFUNDIZACION HASTA 15 METROS EN EL FUTURO	13.229.840.000	6.963.074
TOTAL OBRAS INFRAESTRUCTURA		32.053.401.612	16.870.211

La inversión total autorizada en la fase 6 es de U\$ 16.870.211,00, diez y seis millones ochocientos setenta mil doscientos once dólares.

FASE 7

Inversiones en Infraestructura

No.	OBRA A EJECUTAR	PESOS COL	USD
58	DRAGADO DE PROFUNDIZACION AL PIE DEL NUEVO MUELLE APANTALLADO	6.680.000.000	3.515.789
59	CONSTRUCCION BODEGA PARA CARGA GENERAL JUNTO A NUEVO COBERTIZO UNICO DE FISCALIZACION	16.758.583.523	8.820.307
60	CONSTRUCCION MUELLE 1 CON VIGAS RIEL PARA GRUAS PORTICO Y VIGAS RTG FASE 1	15.221.850.000	8.011.500
61	CONSTRUCCION MUELLE 1 CON VIGAS RIEL PARA GRUAS PORTICO Y VIGAS RTG FASE 2	25.235.500.000	13.281.842
TOTAL OBRAS INFRAESTRUCTURA		63.895.933.523	33.629.439

Inversiones en Equipo

EQUIPOS	PESOS COL	USD
GRUAS PORTICO		22.678.000
REPOTENCIACION GRUAS MOVIL		1.392.000
REPOTENCIACION GRUAS PORTICO		16.704.000
SPREADER PARA GRUAS PORTICO		640.320
INVERSIONES EN SISTEMAS Y AUTOMATIZACION		10.000.000
TOTAL INVERSION EN EQUIPOS		51.414.320

La inversión total autorizada en la fase 7 es de U\$ 85.043.759,00, ochenta y cinco millones, cuarenta y tres mil setecientos cincuenta y nueve dólares.

FASE 8

Inversiones en Infraestructura

No.	OBRA A EJECUTAR	PESOS COL	USD
62	CONSTRUCCION BODEGAS Y COBERTIZOS PARA CONSOLIDACION DE CAFE EN ZONA FRANCA, DONDE ANTERIORMENTE TENIA BODEGAS 4 Y 5	10.229.000.000	5.383.684
63	DEMOLICION BODEGA CAFETEROS, ALCAZAR, ADPOSTAL, INBOND Y CONSTRUCCION DE 3 VIGAS PARA RTG 6+1	8.929.700.000	4.699.842
TOTAL OBRAS INFRAESTRUCTURA		19.158.700.000	10.083.526

Inversiones en Equipo

EQUIPOS	PESOS COL	USD
GRUAS PORTICO		22.678.000
GRUAS MOVILES		7.019.000
REPOTENCIACION GRUAS MOVIL		695.000
REPOTENCIACION GRUAS PORTICO		11.135.000
SPREADER PARA GRUAS PORTICO		160.080
TOTAL INVERSION EN EQUIPOS		41.688.030

La inversión total autorizada en la fase 8 es de U\$ 51.771.606,00, cincuenta y un millones setecientos setenta y un mil seiscientos seis dólares.

3.2. Inversiones condicionadas

Las siguientes inversiones están condicionadas a la posibilidad jurídica y material de incorporar las áreas solicitadas por el concesionario dentro de su Plan Maestro

en el caso que la incorporación de las nuevas áreas no sea posible, El CONCESIONARIO se obliga a ejecutar estos montos de inversión en las áreas disponibles de su concesión y su ejecución será reprogramada y priorizada de común acuerdo con el INCO en el desarrollo de la concesión. En todo caso el INCO colaborará para que tal incorporación se lleve a cabo.

El aporte al dragado de mantenimiento y/o profundización del canal de acceso al Puerto de Buenaventura queda condicionado a la modificación de la normatividad que rige sobre la materia; en el evento de no efectuarse el cambio normativo que autorice la ejecución de esta obra, El CONCESIONARIO se obliga a ejecutar estos montos de inversión en las áreas disponibles de su concesión y su ejecución será reprogramada y priorizada de común acuerdo con el Instituto Nacional de Concesiones.

El Instituto Nacional de Concesiones, INCO acompañará la gestión de El CONCESIONARIO, en el propósito de conseguir la disponibilidad material de las áreas concesionadas que actualmente se encuentran ocupadas por terceros.

El monto de inversiones no autorizadas será sustituido por otras inversiones previamente acordadas con el INCO manteniendo en todo caso el monto total del plan de inversiones.

FASE 1

No.	OBRA A EJECUTAR	PESOS COL	USD
10	CONSTRUCCION DE TRAMO DE VIA PERIMETRAL POR DONDE ACTUALMENTE ESTA UBICADO MARITRANS PASANDO POR LOTE DE COMANDO DE POLICIA	654.943.920	344.707
11	INSTALACION COBERTIZO DE INSPECCIONES EN PATIOS ADYACENTES A TECNABEL	6.679.353.960	3.515.449
12	RECUPERACION DE LA BODEGA DE TECNABEL	3.482.000.000	1.932.632
13	ADECUACION DE PATIO SUR DE TECNABEL PARA CONTENEDORES LLENOS	4.899.975.000	2.578.934
14	ADECUACION ESPACIO PARA ALMACENAJE DE VEHICULOS EN ZELSA EN ASFALTO (25.000 M2)	1.973.860.000	1.038.874
15	OBRAS DE INFRAESTRUCTURA EN ZELSA DRENAJES Y ELECTRICA	1.360.850.000	718.237
16	MURO DE CERRAMIENTO DE ZELSA EN MALLA ESLABONADA	459.930.000	242.068
18	ADECUACION DE BODEGA 4 DE ZONA FRANCA A COBERTIZO Y ADECUACION DE PISOS PARA ALMACENAJE DE CARGA GENERAL	4.907.165.440	2.582.719
19	CONSTRUCCION VIA DE CONEXION ENTRE GLORIETA INTERNA DE ZONA FRANCA Y LOTE ZELSA	547.135.516	287.569
	TOTAL OBRAS INFRAESTRUCTURA	59.932.275.306	31.139.586

El monto de las inversiones condicionadas en la fase 1 es de U\$13.139.586,00, trece millones ciento treinta y nueve mil quinientos ochenta y seis dólares

FASE 2

No.	OBRA A EJECUTAR	PESOS COL	USD
32	MURO DE CERRAMIENTO PERIMETRAL DE LA ZONA FRANCA INTEGRANDOLA AL TERMINAL MARITIMO POR EL COSTADO NORTE.	2.086.400.000	1.098.105
33	OBRAS NECESARIAS PARA LA RECUPERACION DE LAS INSTALACIONES DE ALMAGRARIO	88.000.000.000	20.000.000
TOTAL OBRAS INFRAESTRUCTURA		99.191.737.423	21.098.105

El monto de las inversiones condicionadas en la fase 2 es de U\$ 21.098.105,00, veintiún millones noventa y ocho mil ciento cinco dólares.

FASE 3

OTRAS INVERSIONES		PESOS COL	USD
DRAGADO DE MANTENIMIENTO DEL CANAL DE ACCESO			6.000.000
TOTAL OTRAS INVERSIONES			6.000.000

El monto de las inversiones condicionadas en la fase 3 es de U\$ 6.000.000,00, seis millones de dólares.

FASE 4

No.	OBRA A EJECUTAR	PESOS COL	USD
39	DEMOLICION BODEGA MODELO HIDRAULICO Y CONSTRUCCION COBERTIZO UNICO DE FISCALIZACION	4.809.500.000	2.581.316
42	ADECUACION ZONA PARE Y EDIFICIO COLFECAR PARA REUBICACION OPERADORES PORTUARIOS	4.414.000.000	2.323.158
TOTAL OBRAS INFRAESTRUCTURA		36.089.541.768	4.854.474

El monto de las inversiones condicionadas en la fase 4 es de U\$ 4.854.474,00, cuatro millones ochocientos cincuenta y cuatro mil cuatrocientos setenta y cuatro dólares.

En la Fase 5 NO existen inversiones condicionadas.

FASE 6

OTRAS INVERSIONES		PESOS COL	USD
DRAGADO DE MANTENIMIENTO DEL CANAL DE ACCESO			6.000.000
TOTAL OTRAS INVERSIONES			6.000.000

El monto de las inversiones condicionadas en la fase 6 es de U\$ 6.000.000,00, seis millones de dólares.

FASE 7

OTRAS INVERSIONES		PESOS COL	USD
DRAGADO DE MANTENIMIENTO DEL CANAL DE ACCESO			18.000.000
TOTAL OTRAS INVERSIONES			18.000.000

El monto de las inversiones condicionadas en la fase 7 es de U\$ 18.000.000,00, diez y ocho millones de dólares.

FASE 8

OTRAS INVERSIONES	PESOS COL.	USD
DRAGADO DE MANTENIMIENTO DEL CANAL DE ACCESO		24.000.000
TOTAL OTRAS INVERSIONES		24.000.000

El monto de las inversiones condicionadas en la fase 8 es de U\$ 24.000.000,00 veinticuatro millones de dólares.

EL MONTO TOTAL DE LAS INVERSIONES CONDICIONADAS ES DE U\$ 93.092.165,00, NOVENTA Y TRES MILLONES NOVENTA Y DOS MIL CIENTO SESENTA Y CINCO DOLARES.

CLAUSULA CUARTA.- Auditorías e Interventorías

El Plan de Inversión estará sujeto al control de las interventorías externas y expertas, discriminadas, más adelante en este numeral, las cuales serán contratadas por el INCO mediante los procedimientos aplicables que garanticen la transparencia en su selección y su costo será asumido por EL CONCESIONARIO, cuyo valor será establecido de conformidad con los precios del mercado.

i) Interventoría de Obras e Inversiones: Encargada del seguimiento a la ejecución de las Obras y cuyo alcance será revisar que las obras y las inversiones en equipos se realicen dentro del cronograma previsto en el Plan de Inversiones y bajo el cumplimiento de la normatividad vigente en cuanto a las especificaciones técnicas y tecnológicas en la construcción de infraestructura. En el mismo sentido, debe verificar la correspondencia entre el valor de las inversiones ejecutadas y su imputación al Plan de Inversiones.

ii) Auditoría de Ingresos: Encargada de verificar la correcta liquidación de la contraprestación portuaria, para lo cual deberá a) Revisar la facturación por concepto de los servicios de Muelleaje, Almacenamiento, Uso de Instalaciones a la carga y Uso de Instalaciones al Operador Portuario b) Verificar que la facturación comprenda la totalidad de los servicios prestados contra los documentos aduaneros y operativos que evidencien el ingreso y salida de mercancías a través del Terminal y los servicios prestados a las mismas; c) Determinar los ingresos brutos generados por los anteriores conceptos; d) Revisar la aplicación de los porcentajes sobre los ingresos brutos portuarios y los ingresos brutos marginales y e) las actividades complementarias para una auditoría eficiente. Esta auditoría de ingresos estará vigente a partir de que se inicie el cobro de la nueva contraprestación.

iii) Interventoría Operativa: Encargada de revisar el cumplimiento de los Índices de Desempeño.

PARAGRAFO PRIMERO: En caso de presentarse una diferencia entre la Interventoría y El CONCESIONARIO, la misma se trasladará al INCO, y en caso de subsistir la diferencia, esta se someterá al mecanismo de solución de controversias establecido en el Contrato de Concesión.

PARAGRAFO SEGUNDO: Sin perjuicio de las facultades del Interventor, El CONCESIONARIO será autónomo en el manejo financiero, administrativo, técnico y operativo del TERMINAL y deberá sujetarse al cumplimiento de las obligaciones previstas en el Contrato de Concesión.

CLÁUSULA QUINTA - Contraprestación

EL CONCESIONARIO, continuará pagando la contraprestación pactada en el Contrato de Concesión que por el presente acto administrativo se modifica, en la forma y montos establecidos en el contrato original, hasta la fecha de expiración del término de concesión inicial.

De conformidad con el Decreto N° 1873 del 29 de mayo de 2008, el nuevo valor de la contraprestación que debe pagar EL CONCESIONARIO a partir del día siguiente de aquel en que expire el plazo del contrato original, estará determinado por la formulación establecida en el Decreto en mención.

Consecuente con la metodología para fijar el valor de la contraprestación establecida en el Decreto N° 1873 del 29 de mayo de 2008 para el periodo comprendido entre el 21 de febrero de 2011 y el 21 de febrero de 2034, las cargas proyectadas, tarifas promedio e ingresos brutos proyectados de EL CONCESIONARIO, son:

Tarifa Carga Contenerizada **Ingresos Carga Contenerizada**

Año	Cc TEUS	B USD/TEU	IC = Cc x B USD
01-01-2014	591.017	79,68	47.089.345
01-01-2015	706.185	79,57	56.192.078
01-01-2016	723.529	81,05	58.642.790
01-01-2017	741.243	80,95	60.006.584
01-01-2018	759.326	82,48	62.631.710
01-01-2019	781.193	82,40	64.368.137
01-01-2020	803.229	83,99	67.462.650
01-01-2021	824.114	83,91	69.154.632
01-01-2022	849.499	85,54	72.665.270
01-01-2023	875.401	85,51	74.855.549
01-01-2024	901.820	87,18	78.620.064
01-01-2025	928.758	87,13	80.921.193
01-01-2026	956.216	88,83	84.943.555
01-01-2027	984.194	88,80	87.396.816
01-01-2028	1.012.690	90,56	91.707.119
01-01-2029	1.041.704	90,53	94.309.079
01-01-2030	1.071.233	92,33	98.902.902
01-01-2031	1.101.272	92,31	101.662.312

18	2032	1.131.818	94,14	106.547.414
19	2033	1.162.864	94,13	109.459.093
20	2034	170.213	95,98	16.338.722

Nota (1): Incluye Contenedores llenos y vacíos

Carga General y Tarifa Carga General y Ingresos Carga General y Granel Granel Granel

Cg A $Ig = Cg \times A$
TON USD/TON USD

Año	Cg TON	A USD/TON	Ig USD	
0	2014	4.662.145	6,54	30.475.403
1	2015	5.544.111	6,54	36.253.037
2	2016	5.654.386	6,67	37.714.045
3	2017	5.767.581	6,67	38.475.113
4	2018	5.878.774	6,80	39.954.227
5	2019	5.993.163	6,79	40.667.960
6	2020	6.131.621	6,93	42.513.227
7	2021	6.273.531	6,95	43.569.996
8	2022	6.418.992	7,10	45.553.178
9	2023	6.568.103	7,11	46.700.568
10	2024	6.720.968	7,27	48.835.294
11	2025	6.877.693	7,28	50.067.531
12	2026	7.038.389	7,44	52.363.941
13	2027	7.203.169	7,45	53.676.735
14	2028	7.372.150	7,62	56.171.803
15	2029	7.545.454	7,64	57.611.488
16	2030	7.723.206	7,80	60.275.753
17	2031	7.905.534	7,82	61.832.438
18	2032	8.092.573	8,00	64.700.338
19	2033	8.284.460	8,01	66.381.800
20	2034	1.208.237	8,21	9.918.289

En resumen se presenta el IPI:

Ingresos Carga Contenerizada Ingresos Carga General y Granel Ingresos Brutos Contraprestación

$Ic = Cc \times B$ $Ig = Cg \times A$ $IP = Ipc + Ipg$ $Cf = IP \times 0,175$

USD USD USD USD

Año	Ic USD	Ig USD	IP USD	Cf USD	
0	2014	47.089.345	30.475.403	77.564.748	13.573.831
1	2015	56.192.078	36.253.037	92.445.115	16.177.895
2	2016	58.642.790	37.714.045	96.356.835	16.862.446
3	2017	60.006.584	38.475.113	98.481.697	17.234.297
4	2018	62.631.710	39.954.227	102.585.937	17.952.537
5	2019	64.368.137	40.667.960	105.036.097	18.381.317
6	2020	67.462.650	42.513.227	109.975.878	19.245.779
7	2021	69.154.632	43.569.996	112.724.628	19.725.810
8	2022	72.665.270	45.553.178	118.218.448	20.688.228
9	2023	74.855.549	46.700.568	121.556.116	21.272.320
10	2024	78.620.064	48.835.294	127.455.358	22.304.683

11	2025	80.921.193	50.067.531	130.988.724	22.923.027
12	2026	84.943.555	52.363.941	137.307.496	24.028.812
13	2027	87.398.816	53.696.735	141.093.551	24.691.371
14	2028	91.707.119	56.171.803	147.878.922	25.878.811
15	2029	94.309.079	57.611.488	151.920.566	26.586.099
16	2030	98.902.902	60.275.753	159.178.656	27.856.265
17	2031	101.662.812	61.832.436	163.495.248	28.611.668
18	2032	106.547.414	64.700.338	171.247.753	29.968.357
19	2033	109.459.093	66.381.800	175.840.893	30.772.156
20	2034	116.336.922	70.918.289	206.255.211	4.594.662

Ingreso real menor al proyectado.

En el evento en que $IRI < IP$, se verificará si es la consecuencia de la disminución de las tarifas para lo cual se confrontará la tarifa única proyectada (TUP) con la tarifa única real (TUR) las cuales se calcularán de la siguiente manera:

$$TUP = IP / CI$$

$$CI = Cc \times 10 + Cg$$

Donde:

TUP: Es la tarifa única proyectada para un año determinado.

IP: Es el monto en dólares para un determinado año de los ingresos brutos portuarios proyectados o ingresos brutos reales del concesionario según sea el caso.

CI: es el volumen de carga total movilizada durante el periodo de liquidación.

Cg: Es el volumen de toneladas movilizadas de carga general y carga a granel durante el periodo de liquidación.

Cc: Es el número de TEUS movilizadas durante el periodo de liquidación.

10: Factor fijo de conversión de Teus a Toneladas

La tarifa única real (TUR) se calculará de la misma manera, con base en los registros financieros de los ingresos reales y la carga real movilizada para un año determinado.

Consecuente con la fórmula anterior se presenta para cada año del periodo 2014-2034, la carga total en toneladas, la tarifa promedio total y los ingresos brutos proyectados de EL CONCESIONARIO:

Año	Carga Total TON	Ingresos Brutos Proyectados IP USD	Tarifa Promedio Total TU = IP / CI USD/Ton
0 2014	10.572.311	77.564.748	7,34
1 2015	12.605.963	92.445.115	7,33

2	2016	12.889.676	96.356.835	7,48
3	2017	13.180.015	98.481.697	7,47
4	2018	13.472.031	102.585.937	7,61
5	2019	13.805.089	105.036.097	7,61
6	2020	14.163.916	109.975.878	7,76
7	2021	14.514.673	112.724.628	7,77
8	2022	14.913.987	118.218.448	7,93
9	2023	15.322.110	121.556.116	7,93
10	2024	15.739.164	127.455.358	8,10
11	2025	16.165.271	130.988.724	8,10
12	2026	16.600.547	137.307.496	8,27
13	2027	17.045.106	141.093.551	8,28
14	2028	17.499.055	147.878.922	8,45
15	2029	17.962.499	151.920.566	8,46
16	2030	18.435.536	159.178.656	8,63
17	2031	18.918.259	163.495.248	8,64
18	2032	19.410.753	171.247.753	8,82
19	2033	19.913.098	175.840.893	8,83
20	2034	20.430.363	226.255.211	9,02

Entonces, si R_i y T_i se multiplicará la T_i por la carga proyectada en toneladas presentada en el cuadro anterior, y sobre el valor resultante se aplicará el 0,175.

CLÁUSULA SEXTA.- Modificación del plazo de la concesión portuaria.

El plazo de la concesión portuaria será por (20) veinte años adicionales, contados a partir de la fecha de vencimiento del plazo original, esto es hasta el 21 de febrero de 2034; teniendo en cuenta las inversiones previstas en el Plan de Inversión y el cronograma para su ejecución.

CLÁUSULA SEPTIMA.- Índices de desempeño

EL CONCESIONARIO, se obliga a cumplir rigurosamente los índices de desempeño definidos en el anexo titulado: "índices de desempeño" del presente documento, como garantía de calidad de la prestación del servicio y para el monitoreo por parte del INCO de los niveles de productividad de la operación en el terminal.

Los índices de desempeño previstos en el presente numeral, podrán revisarse en cualquier tiempo por el INCO y EL CONCESIONARIO como consecuencia de variaciones en el Plan de Inversiones, cambios tecnológicos o por cualquier causa justificada que así lo amerite.

CLÁUSULA OCTAVA.- Obligaciones Ambientales. Obligatoriedad de pronunciamiento ambiental previo a la ejecución de nuevas obras, ampliación

de áreas o zonas de uso público y Supresión de actividades que ha venido efectuando el concesionario portuario.

La ejecución y desarrollo de nuevas obras, ampliación de áreas o zonas de uso público y supresión de actividades derivadas del contrato de concesión portuaria o su modificación, quedará condicionada a la aprobación previa de la autoridad ambiental competente.

Para el efecto, EL CONCESIONARIO deberá adelantar ante la Autoridad Ambiental competente la correspondiente consulta y si es del caso, tramitar ante la misma, la modificación de la Licencia Ambiental y/o Plan de Manejo Ambiental legalmente adoptados, evento en el cual la ejecución de nuevas obras, ampliación de áreas o zonas de uso público, quedarán condicionadas a la modificación de la Licencia Ambiental y/o Plan de Manejo Ambiental por parte de la autoridad ambiental.

En consecuencia, para todos los eventos deberá entenderse que el Gobierno Nacional, condicionará la ejecución o desarrollo de cualquier actividad, iniciación de nuevas obras y/o incorporación de nuevas áreas, al pronunciamiento previo de la autoridad ambiental, mediante el cual establecerá la necesidad o no de iniciar el trámite de modificación de la Licencia Ambiental y/o Plan de Manejo Ambiental, y así lo reconoce y acepta EL CONCESIONARIO.

La anterior condición no exime a EL CONCESIONARIO del cumplimiento de las obligaciones de carácter ambiental impuestas por la Autoridad Ambiental competente, vigentes a la fecha de suscripción o modificación del contrato.

CLAUSULA NOVENA-Relaciones laborales: EL CONCESIONARIO se obliga implementar los mecanismos necesarios de control y a proceder de inmediato a denunciar ante las autoridades competentes cualquier irregularidad con el fin de que se adopten las sanciones correspondientes, en cuanto a los siguientes aspectos:

a.- EL CONCESIONARIO verificará que los empleados de las empresas usuarias del Terminal Marítimo cuenten con afiliación a la seguridad social en salud (EPS y ARP), de conformidad con lo establecido en la ley y en cumplimiento de su Reglamento de Seguridad.

b.- EL CONCESIONARIO verificará el cumplimiento de obligaciones patronales en materia salarial y prestacional, tanto respecto de sus propios empleados, como de las personas empleadas por entidades que prestan sus servicios a la Sociedad en virtud de un contrato.

c.- Respecto de los trabajadores empleados por terceros operadores o en general usuarios del Terminal, EL CONCESIONARIO se obliga a establecer en el Reglamento Técnico de Operaciones la obligación de exigir a dichos

usuarios para entrar al puerto el cumplimiento de las obligaciones laborales y recibir la información sobre la materia. El Estado regulará la materia.

CLAUSULA DECIMA.- 10.1. Código de Buen Gobierno Corporativo: El Concesionario

se obliga a implementar en un plazo de ciento veinte días calendario (120) días contados a partir de la fecha de suscripción del presente Otrosí y mantener vigente a partir de entonces, un Código de Buen Gobierno Corporativo que propenda por la universalidad del servicio público; la transparencia, fluidez e integridad de la información; la igualdad de tratamiento a los integrantes de los grupos de interés que se identifiquen; y la detección y tratamiento de los conflictos de intereses, entre otros aspectos. El Código de Buen Gobierno Corporativo será remitido al INCO vencido el plazo antes indicado y este podrá hacer las observaciones que estime conveniente para que sea ajustado por EL CONCESIONARIO en caso que el mismo no cumpla con los parámetros aquí indicados.

10.2. Responsabilidad por el manejo del Puerto: De conformidad con el Reglamento Técnico de Operaciones, el CONCESIONARIO será responsable por la supervisión y el control de todas las actividades portuarias que se desarrollen dentro del terminal concesionado, y deberá velar porque las mismas se lleven a cabo de manera que garanticen la seguridad de las personas y de los bienes, y la eficiencia en las operaciones que allí se realizan.

CLAUSULA DÉCIMA PRIMERA.- Garantías - EL CONCESIONARIO se obliga a

modificar en valor y plazo las garantías del Contrato de Concesión; así: 1) La garantía de cumplimiento de las condiciones generales de la concesión que se determinó en el 10% del valor del Contrato, esta garantía se expedirá por periodos de un año y deberá prorrogarse en cada vencimiento de manera tal que se garantice la totalidad del término de la concesión; 2) La garantía de responsabilidad civil extracontractual que se determinó en el 5% del valor del contrato, se deberá ampliar por el tiempo de duración de la concesión y seis meses más, para garantizar que la sociedad cumplirá oportunamente con todas las obligaciones con terceros, que reparará los daños causados a operadores portuarios, titulares de mercancías y bienes y derechos de terceros, esta garantía se expedirá por periodos de un año y deberá prorrogarse en cada vencimiento de manera tal que se garantice la totalidad del término de la concesión 3) La garantía de pago de salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones del personal que se determinó en el 1% del valor del contrato y deberá adicionarse por el término de duración de la concesión y tres años más, se expedirá por periodos de un (1) año y deberá prorrogarse en cada vencimiento de manera que garantice la totalidad del término señalado 4) La garantía de construcción de obras será del 1% del valor del Plan de Inversiones y deberá cubrir la realización completa de la obras indicadas en el Plan de Inversiones se expedirá por periodos de un (1) año y deberá prorrogarse en cada vencimiento de manera que garantice la totalidad del término señalado.

EL CONCESIONARIO se obliga a incluir en las garantías de estabilidad de las obras, como beneficiario adicional, al Instituto Nacional de Concesiones -INCO.

Para efectos de calcular el monto de las garantías, el valor del contrato es de USD 95.144.133,00; noventa y cinco millones ciento cuarenta y cuatro mil ciento treinta y tres dólares, correspondientes al Valor Presente de las contraprestaciones mínimas proyectadas.

Para la constitución de la garantía de construcción de obras, el valor de las inversiones es de USD 449.696.303,00 cuatrocientos cuarenta y nueve millones seiscientos noventa y seis mil trescientos tres dólares.

EL CONCESIONARIO se obliga a presentar para la aprobación del INCO las respectivas pólizas dentro de un plazo de treinta (30) días calendario, contados a partir de la fecha de la suscripción del Otrosí que se suscriba.

EL CONCESIONARIO se obliga a mantener vigentes, durante el término del Contrato de Concesión, las pólizas de seguros y las garantías establecidas en el mismo.

CLAUSULA DECIMO SEGUNDA - Modificación de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria. Dentro de los dos (2) meses siguientes a la fecha de perfeccionamiento del OTROSÍ al contrato de concesión portuaria, deberá presentar las modificaciones al Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de conformidad con las modificaciones aprobadas mediante este acto administrativo.

CLAUSULA DECIMO TERCERA.- MODIFICACION PARCIAL.- Las cláusulas del Contrato de Concesión que no se contrapongan con lo determinado en el presente otrosí, permanecerán vigentes y serán de obligatorio cumplimiento para las partes.

CLAUSULA DÉCIMA CUARTA.- Riesgos.- EL CONCESIONARIO, asume la totalidad de los riesgos inherentes a la ejecución del plan de inversiones en su etapa preoperativa, de construcción, de operación y de revisión; y parte del principio que la inversión realizada será recuperada durante el término de la concesión, por tal motivo no hay derecho ni reconocimiento alguno a favor de la Sociedad. La ocurrencia de cualquier riesgo no da derecho a indemnización o reconocimiento a favor de EL CONCESIONARIO, dentro de los riesgos cabe mencionar sin limitarse a ellos: el riesgo de estudios y diseños, de construcción de cantidades de obra, presupuesto, plazo de ejecución de las obras, de mantenimiento, de operación, comercial, social, ambiental, de demanda, de cartera, financiero, cambiario, tributario, seguridad portuaria, entre otros.

CLAUSULA DECIMO QUINTA.- Gastos.- EL CONCESIONARIO, deberá asumir el pago de los impuestos y gravámenes que genere la suscripción de este otrosí, así como el pago del impuesto de timbre, de publicación del OTROSÍ al contrato de concesión en el Diario Oficial, los gastos notariales que se generen durante y al término de la concesión portuaria en el trámite de reversión, y los demás a que hubiere lugar. Para los efectos del plazo adicional, el contrato es de cuantía indeterminada, y en consideración a lo anterior se aplicará la normatividad vigente sobre la materia.

CLAUSULA DECIMO SEXTA.- Vigencia de las modificaciones - Las modificaciones pactadas rigen a partir de la suscripción del presente Otrosí, con excepción de la relativa a la Contraprestación, la cual regirá a partir de la fecha prevista en la cláusula Cuarta del mismo.

CLÁUSULA DÉCIMA SEPTIMA.- Comunicaciones: Las comunicaciones entre las partes contratantes deberán dirigirse a las siguientes direcciones:

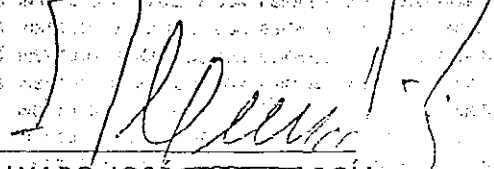
INCO: Avenida el Dorado Centro Administrativo Nacional - CAN-, Edificio del Ministerio de Transporte, Bogotá, D.C., Colombia.

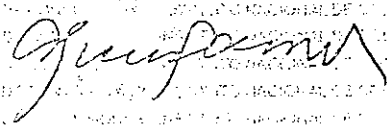
EL CONCESIONARIO: Avenida Portuaria, Edificio de Administración, Buenaventura, Colombia.

CLAUSULA DÉCIMO OCTAVA.- Requisitos de perfeccionamiento y legalización. La presente modificación del Contrato de Concesión se perfecciona con su suscripción del mismo y se legalizará con la publicación en el diario oficial por el CONCESIONARIO, requisito que se entiende cumplido con el pago de los derechos de publicación.

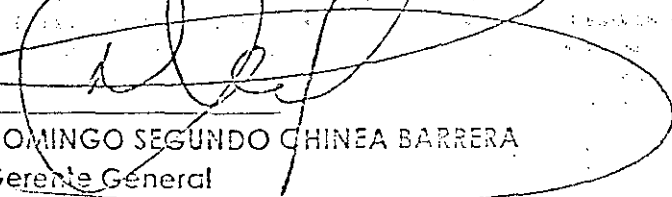
En constancia de lo anterior, se firma en la ciudad de Bogotá, D.C. a los 30 días del mes de MAY de dos mil ocho (2.008).

POR EL INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES - INCO


ALVARO JOSE SOTO GARCIA
Gerente General

TESTSO


POR SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A.


DOMINGO SEGUNDO CHINEA BARRERA
Gerente General

Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura

Indicadores Objetivo

Eficiencia Operacional					
Productividad por Buque	> 1.000 movimientos/recalada	Movimiento/Hora	> 80	60-80	< 60
	500 - 1.000 movimientos/recalada	Movimiento/Hora	> 50	35 - 50	< 35
	< 500 movimientos/recalada	Movimiento/Hora	> 25	20 - 25	< 20
Productividad por Grúa para Intenedores	Grúa Pórfico	Movimiento/Hora	> 30	25-30	< 25
	Grúa Móvil	Movimiento/Hora	> 25	20 - 25	< 20
	Grúa de Buque	Movimiento/Hora	> 15	10 - 15	< 10
Productividad muelle	Medida anual	Teu /metros muelle	> 1.250	1.250 - 750	< 750
Nivel de Servicio					
Tiempo de Buque	Contenedores	Hora	< 2	2 - 4	> 4
	Carga General /Gruel	Hora	< 12	12 - 24	> 24
Retrasos para ingreso de camión	Contenedores	Hora	< 0,5	0,5 - 1	> 1
	Carga General /Gruel	Hora	< 2	2 - 4	> 4
Tiempo de permanencia del	Contenedores	Hora	< 0,5	0,5 - 1	> 1

Definiciones:

Productividad por buque: Es el número de contenedores transferidos entre el muelle y el buque durante el

tiempo neto de permanencia del buque en el muelle ("Tiempo Neto de Permanencia del Buque en Muelle"),

incluyendo las reestibas pero excluyendo movimientos abordo entre bahías (cell to cell), movimientos de tapas de bodegas (hatch covers) e inspecciones a la carga exigidas por las autoridades.

Productividad por Grúa: Es el número de contenedores transferidos entre el muelle y el buque por grúa durante

el tiempo neto de permanencia del buque en el muelle ("Tiempo Neto de Permanencia del Buque en Muelle"),

incluyendo las reestibas pero excluyendo movimientos abordo entre bahías (cell to cell), movimientos de tapas de bodegas (hatch covers) e inspecciones a la carga exigidas por las autoridades.

Tiempo Neto de Permanencia del Buque en Muelle es el tiempo que transcurre entre el momento en que el buque está listo para el inicio de operaciones hasta que se realiza el último movimiento del buque. Para los

efectos de este indicador, el buque está listo para inicio de operaciones cuando está atracado en el muelle,

con libre plática y listo para que las cuadrillas empiecen a trabajar. Se deben excluir los tiempos de

inspecciones exigidas por las autoridades y aquellos tiempos generados por actividades indirectas fuera del

control del concesionario, tales como apertura o cierre de tapas de bodegas de buque, adecuación de las grúas

o la nave por la tripulación, etc.

Tiempo de arribo del Buque al Puerto Es el momento en que el buque llega a la boya de ingreso al Puerto el cual es el punto de encuentro con el piloto práctico (Estación de pilotos)

Retrasos del Buque como consecuencia de falta de muelle o de cuadrillas para iniciar operaciones Es la

diferencia en tiempo que existe entre el momento del arribo del buque al Puerto y el momento en que el buque

está listo para iniciar su operación. Para efectos del cálculo, el buque debe llegar a la estación de pilotos,

cuando menos, con dos horas de anticipación al tiempo programado para el inicio de su operación.