Agencia Nacional de Infraestructura	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN		Código: GADF-F-025
	PROCESO	GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA	Versión: 001
	FORMATO	ESTUDIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD	Fecha: 14/11/2013

Fecha Elaboración	21 de noviembre de 2018

1. DESCRIPCIÓN DE LA NECESIDAD

1. Prórroga Otrosí No. 10 "Obras de Adecuación y Expansión Física y Operativa del Aeropuerto Camilo Daza de Cúcuta"

Definiciones:

ADO:	Aeropuertos de Oriente S.A.S
JET:	Interventoría Consorcio JET
SKCC:	código OACI aeropuerto Camilo Daza de Cúcuta
SKBG:	código OACI aeropuerto Palonegro que sirve a la ciudad de Bucaramanga
SKEJ:	código OACI aeropuerto Yariguies de Barrancabermeja
SKSM:	código OACI aeropuerto Simón Bolívar de Santa Marta
SKVP:	código OACI aeropuerto Alfonso López de Valledupar
SKRH:	código OACI aeropuerto Almirante Padilla de Riohacha
TWY:	Calle de rodaje
APN:	Plataforma
UAEAC:	Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
SMS:	Sistema de gestión de seguridad operacional.

Que el seis (06) de agosto de 2010, la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL y la Sociedad AEROPUERTOS DE ORIENTE S.A.S suscribieron el Contrato de Concesión 10000078OK de 2010, con el objeto de *"(...) el otorgamiento al **Concesionario** de una concesión para que de conformidad con lo previsto en el artículo 32, numeral 4, de la Ley 80 de 1993 y en la Ley 105 de 1993, realice por su cuenta y riesgo, la **Administración, Operación, Explotación Comercial, Mantenimiento y Modernización** del **Área Concesionada** de los **Aeropuertos** Camilo Daza de Cúcuta, Palonegro de Bucaramanga, Yariguíes de Barrancabermeja, Alfonso López Pumarejo de Valledupar, Simón Bolívar de Santa Marta y Almirante Padilla de Riohacha, bajo el control y vigilancia de **Aerocivil**. (...)"* .

Que el Decreto Ley 4164 de 2011, ordenó la subrogación de todos los contratos de Concesión Aeroportuarios suscritos por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – AEROCIVIL, en favor de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI-.

Que el Contrato de Concesión No.10000078OK de 2010, fue subrogado a la ANI, en cumplimiento de lo ordenado por el Artículo Segundo del Decreto Ley 4164 de 2011, proceso que inició con la Resolución 05801 del 21 de octubre de 2013 y culminó el día 26 de diciembre de 2013 con la firma del Acta de Entrega y Recibo del citado Contrato de Concesión.

Que la ANI y la AEROCIVIL suscribieron el Convenio Interadministrativo de Cooperación No. 05 del 9 de julio de 2013, que tiene por objeto: *"(...) OBJETO.- LA AEROCIVIL y LA AGENCIA se comprometen a dar, en lo que a cada una corresponde, toda la cooperación y colaboración técnica administrativa financiera, jurídica, contable, logística y de gestión documental, requerida para la reasignación de las funciones previstas en los Numerales 7º, 9º y 12 del Artículo 5 del Decreto 260 de 2004, relacionado con las funciones generales de LA AEROCIVIL así: "(...) 7. Promover e implementar estrategias de mercadeo y comercialización que propendan por*

el desarrollo, crecimiento y fortalecimiento de los servicios del sector aéreo y aeroportuario; (...) 9. Ejecutar las actividades necesarias para conformar, mantener, administrar, operar y vigilar la infraestructura aeronáutica y aeroportuaria que sea de su competencia en los términos de ley; (...) 12. Propiciar la participación regional y los esquemas mixtos en la administración aeroportuaria;(...)". (Resaltado ajeno al texto).

Que la ANI y la AEROCIVIL suscribieron el Convenio Interadministrativo de Cooperación No. PC-008-2018 del 24 de octubre de 2018 en virtud del cual se comprometen a dar, en lo que a cada una corresponda toda la cooperación y colaboración técnica, operativa, administrativa, financiera, jurídica, contable, logística, de capacitación, de transferencia de conocimiento y de gestión documental, requerida para la reasignación parcial de funciones realizada en virtud de los Decretos Ley 4164 y 4165 de 2011, especialmente las previstas en los Numerales 7, 9 y 12 del Artículo 5, Numeral 5 del Artículo 11 y Numeral 2 del Artículo 17 del Decreto 260 de 2004, modificado por el Decreto 823 de 2017, exclusivamente en lo relacionado con la estructuración, celebración y gestión contractual de los proyectos de concesión y cualquier otro tipo de Asociación Público - Privada referida a las áreas de los aeródromos - lado aire y lado tierra, definidas éstas de acuerdo con los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, para la efectividad de la transición y la transferencia de infraestructura.

Que respecto al contrato de concesión No.10000078OK de 2010, la Agencia y el Concesionario han suscrito los siguientes otrosíes:

Contrato Principal	CP
Inclusión Subcuenta de interventoría - Fiducia	1
Estudios y Diseños Aeropuerto Santa Marta - Climatización Aeropuertos de Valledupar y Cúcuta	2
Obra Aeropuerto Santa Marta - Climatización Aeropuertos de Valledupar y Cúcuta	3
Inclusión temporal y definitiva de áreas a la Concesión Aeropuerto de Santa Marta	4
Estudios y Diseños Climatización Aeropuertos de Riohacha y Barrancabermeja	5
Desarrollo de Obras Climatización Aeropuertos de Riohacha y Barrancabermeja	6
Estudios y diseños - obras para la "Adecuación y expansión física y operativa" del Aeropuerto Camilo Daza de Cúcuta.	7
Estudios y diseños para "Obras de Alcance Progresivo" descritas en el contrato de Concesión No. 10000078 – OK de 2010 y relacionadas con el edificio terminal del Aeropuerto Palonegro de Bucaramanga.	8

"Obras de Alcance Progresivo" descritas en el contrato de Concesión No. 10000078 – OK de 2010 y relacionadas con el edificio terminal del Aeropuerto Palonegro de Bucaramanga.	9
Desarrollar obras para la "Adecuación y expansión física y operativa" del Aeropuerto Camilo Daza de Cúcuta, no incluidas en el alcance básico de las obras de modernización.	10
Inclusión de la Figura del amigable Componedor	11
1. Actualización y modificación de áreas concesionadas; 2. Reintegro de recursos por desmantelamiento de explosivos; 3. Reintegro de recursos por no ejecución parqueadero en aeropuerto de SKCC; 4. Adición de áreas a concesionar de plataformas en aeropuertos SKBG y SKCC; 5. Prórroga Otrosí No. 10 "Obras de adecuación" SKCC.	12

Que, en desarrollo del componente de obra, de las obras de *"ADECUACIÓN Y EXPANSIÓN FÍSICA DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL CAMILO DAZA DE CÚCUTA"* del Contrato de Concesión, se han presentado una serie de situaciones que requieren de una prórroga del término inicialmente pactado (plazo establecido en el Otrosí No. 12 al Contrato de Concesión), por lo cual, Las Partes han evaluado la necesidad de suscribir un Otrosí. Las razones que llevan a las Partes a considerar esta posibilidad se expondrán a continuación, así:

I. AMPLIACIÓN PLAZO DE FINALIZACIÓN DE OBRAS PARA LA ADECUACIÓN Y EXPANSIÓN FÍSICA Y OPERATIVA DEL AEROPUERTO CAMILO DAZA PACTADAS EN VIRTUD DEL OTROSÍ No. 10

Que mediante el Otrosí N°10 al Contrato de Concesión el Concesionario y la Agencia acordaron adicionar el alcance de las obras de ampliación y expansión física para el Aeropuerto Camilo Daza (SKCC).

Que, conforme a lo previsto en el referido Otrosí, se acordó que el plazo para la ejecución de dichas obras finalizaría el 14 de julio de 2018. Sin embargo, dicho plazo fue adicionado mediante Otrosí No. 12 suscrito el 06 de julio de 2018 entre la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI y Aeropuertos de Oriente S.A.S., el cual modificó la cláusula quinta del Otrosí No. 10, quedando de la siguiente manera: *"PLAZO DE EJECUCIÓN DE LAS OBRAS: El Concesionario se obliga a ejecutar las obras de Adecuación y Expansión Física y Operativa del Aeropuerto Camilo Daza de Cúcuta, en un plazo de Treinta y Cuatro Meses y Quince Días, es decir que el plazo final para la entrega final de las obras será el 30 de noviembre de 2018".*

Que mediante comunicación CTO-503-SKCC-0424-18 de fecha 28 de septiembre de 2018, radicado ANI 20184091006742, la interventoría Consorcio JET le manifestó al Concesionario que *"observa con gran preocupación, que a la fecha de la presente comunicación restan 72 días para el cumplimiento de la nueva fecha de terminación de las obras y no se ha iniciado la ejecución de las siguientes actividades, contenidas dentro de la programación entregada por el Concesionario, el día de 08 de agosto mediante la comunicación 03-01-*

20180808000005994, y aprobada por la Interventoría mediante el oficio CTO-503-SKCC-0412-18 radicado ANI número 20184090833452" y "*se conmina al Concesionario para que realice los correctivos necesarios y genere los planes de contingencia pertinentes los cuales garanticen el cumplimiento del plazo contractual establecido*".

Adicionalmente, en la comunicación anteriormente mencionada "*se recomienda al Concesionario que, en caso de que no puede finalizar las obras dentro del plazo contractualmente previsto, solicite una adición de plazo que permita la ejecución de las obras y su culminación*".

Que la Agencia Nacional de Infraestructura respondió la comunicación CTO-503-SKCC-0424-18 mediante comunicación con radicado ANI 20183090347181 con fecha del 16 de octubre de 2018, de la siguiente manera: "*el riesgo constructivo en cabeza del Concesionario implica entre otras cosas culminar DENTRO DEL PLAZO DE EJECUCIÓN las obras que se estén desarrollando*" entendiendo que "*si bien existen una libertad en cuando a la ejecución de las obras, el plazo máximo para el recibo a satisfacción de las mismas es el establecido en el Cronograma de Obras, y dicha libertad se encuentra sujeta a la condición del cumplimiento del PLAZO previsto en dicho cronograma*". Por lo tanto, afirma la Agencia que "*es obligación del Concesionario entregar dentro del plazo establecido y a satisfacción la totalidad de las obras y/o actividades contractualmente pactadas*" y que "*Así las cosas, no comparte esta Agencia que se genere una expectativa de procedencia de solicitud de adición de plazo para la ejecución de la obra, puesto que no existen motivos que fundamenten tal situación, (...) (salvo que existan hechos y pruebas que lo justifiquen)* ".

Posteriormente, el Concesionario remitió la comunicación a la Interventoría bajo el No. 03-01-20181031000006519 el 30 de octubre de 2018, la cual contenía el Plan de Contingencia solicitado por la interventoría Consorcio JET, el cual contemplaba las siguientes estrategias: "*i) Trabajos en horario adicional a los ya implementados, ii) Incremento de personal de ejecución de obra adicional a los ya contratados, iii) Vinculación de contratistas adicionales a los ya adicionalmente contratados*" con el objetivo de conseguir duplicar el porcentaje de avance semanal que para ese momento se encontraba en 0,54% pero solicitando, no obstante, 90 días adicionales efectivos de trabajo.

Que el 01 de noviembre de 2018, la interventoría Consorcio JET envía una nueva comunicación con No. CTO-503-SKCC-0426-18, radicado ANI 20184091145032 en la cual afirma "*como es de su conocimiento, el próximo 30 de noviembre vence el plazo de ejecución para las obras de adecuación, expansión física y operativa del Aeropuerto Internacional Camilo Daza de Cúcuta, de acuerdo con el otrosí No. 12*" y que "*se observa que a partir de mediados de septiembre viene en aumento semana a semana el atraso en la ejecución de las obras en comparación a la programación presentada*" razón por la cual se requiere nuevamente al Concesionario para que presente un Plan de Contingencia que permita dar cumplimiento a las obligaciones a su cargo respecto a la terminación de las obras del aeropuerto en mención.

A su vez, la Agencia Nacional de Infraestructura mediante comunicación No. 20183090376781 del 13 de noviembre de 2018, solicita al Concesionario que relacione las causales del atraso en la ejecución y finalización de las obras de Adecuación y Expansión Física y Operativa del Aeropuerto Camilo Daza de Cúcuta.

En respuesta a la comunicación anterior, el Concesionario remitió el 19 de noviembre de 2018 el oficio No. 03-01-20181119000006608 mediante el cual pone de presente las consideraciones necesarias requeridas por la Agencia, las cuales se expondrán a continuación: *"1. Traslado definitivo de la Estación de Servicio – EDS en la que opera la ORGANIZACIÓN TERPEL S.A., 2. La no autorización de la Aeronáutica Civil para utilizar el canal 7 que generó el diseño y construcción de un nuevo canal, 3. Durante el desmonte de los cielorasos, se detectó que las instalaciones eléctricas no cumplían con el RETIE, 4. Diferencia en las cotas de piso en las áreas objeto de modernización y 5. La necesidad de demoler un área de ciento cuarenta metros cuadrados (140m2) de la placa de contrapiso contiguo a la salida de llegada Internacional – DIAN"*.

El día 22 de noviembre de 2018, mediante comunicación 03-01-20181121000006618, con radicado ANI 20184091220402 de la misma fecha, el concesionario informa sobre situaciones imprevistas y que han impactado los rendimientos de ejecución previstos en el cronograma de obra, así: *"a) Desigualdad de cotas de pisos entre diferentes espacios existentes y entre zonas nuevas y áreas existentes, b) La no autorización de la Aeronáutica Civil para utilizar el canal 7 que generó el diseño y construcción de un nuevo canal, c) Durante el desmonte de los cielorasos, se detectó que las instalaciones eléctricas no cumplían con el RETIE"*.

Que mediante comunicación CJET-1708-2018 radicado ANI 20184091221582 del 22/11/2018, la Interventoría del proyecto, radicó ante la Agencia Nacional de Infraestructura el concepto sobre la solicitud de prórroga realizada, indicando la improcedencia de ésta por cuanto eran riesgos previsibles asumidos por AEROPUERTOS DE ORIENTE S.A.S. de conformidad con lo señalado en la Cláusula 94 del Contrato de Concesión (numeral i, ii, iv y v del párrafo anterior). No obstante, lo anterior, dicha interventoría al revisar una de las situaciones alegadas por el concesionario denominada ***"Desigualdad de cotas arquitectónicas de pisos entre diferentes espacios existentes que cambiaron de configuración y entre zonas nuevas y áreas existentes"*** y sus consecuencias debido al cumplimiento de las restricciones operacionales derivadas de mantener el Aeropuerto operando, calificó la misma como un hecho imposible de prever, y por lo tanto, consideró procedente adicionar el plazo del contrato en un término de tres (03) meses, dando aplicación a la Cláusula 96 del Contrato de Concesión, previo acuerdo entre las partes de la forma en que se establecerán las condiciones para la continuación del contrato.

Respecto de los Riesgos Imprevisibles, la Cláusula 96 del Contrato de Concesión señaló:

> *"CLÁUSULA 96 OCURRENCIA DE RIESGOS IMPREVISIBLES."*
> *En el evento de acaecer riesgos que, de conformidad con lo señalado en esta cláusula sean consideradas como imprevisibles, las Partes negociarán de buena fe las condiciones para la continuación del Contrato o ante la falta de acuerdo en un periodo superior a dos (2) meses, se producirá la terminación anticipada del Contrato y éste se liquidará en los términos señalados en la CLÁUSULA 119 del presente contrato. (Negrillas subrayadas fuera de texto).*

Teniendo en cuenta lo señalado en la cláusula 96 del contrato de Concesión, el Concesionario, el Interventor y la Agencia, llevaron a cabo mesas de trabajo con el fin de acordar previamente los reconocimientos económicos como factor de negociación del mayor plazo requerido. Para este efecto, se acordó que el Concesionario, restituiría a la ANI, el aporte de los valores de operación y

mantenimiento que se le reconocerían, por la disponibilidad de las obras si las hubiese finalizado en el plazo inicialmente previsto, junto con el valor de los costos de Interventoría por un plazo de 3 meses.

2. OBJETO, ESPECIFICACIONES E IDENTIFICACIÓN DEL CONTRATO.

2.1. OBJETO:

El objeto del presente Contrato, es el otorgamiento al Concesionario de una concesión para que de conformidad con lo previsto en el artículo 32, numeral 4, de la Ley 80 de 1993 y en la Ley 105 de 1993, realice por su cuenta y riesgo, la Administración, Operación, Explotación Comercial, Mantenimiento y Modernización del Área Concesionada de los Aeropuertos Camilo Daza de Cúcuta, Palonegro de Bucaramanga, Yariguíes de Barrancabermeja, Alfonso López Pumarejo de Valledupar, Simón Bolívar de Santa Marta y Almirante Padilla de Riohacha, bajo el control y vigilancia de Aerocivil.

2.2. ALCANCE DEL OBJETO:

Administración, Operación, Explotación Comercial, Mantenimiento y Modernización del Área Concesionada de los Aeropuertos Camilo Daza de Cúcuta, Palonegro de Bucaramanga, Yariguíes de Barrancabermeja, Alfonso López Pumarejo de Valledupar, Simón Bolívar de Santa Marta y Almirante Padilla de Riohacha

2.3. IDENTIFICACIÓN DEL CONTRATO:

Otrosí No. 13 al contrato de concesión No. 10000078OK de 2010

3. MODALIDAD DE SELECCIÓN Y ANALISIS JURÍDICO.

El seis (06) de agosto de 2010, la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL y la Sociedad AEROPUERTOS DE ORIENTE S.A.S suscribieron el Contrato de Concesión 10000078OK de 2010, con el objeto de *"(...) el otorgamiento al **Concesionario** de una concesión para que de conformidad con lo previsto en el artículo 32, numeral 4, de la Ley 80 de 1993 y en la Ley 105 de 1993, realice por su cuenta y riesgo, la **Administración, Operación, Explotación Comercial, Mantenimiento** y **Modernización** del **Área Concesionada** de los **Aeropuertos** Camilo Daza de Cúcuta, Palonegro de Bucaramanga, Yariguíes de Barrancabermeja, Alfonso López Pumarejo de Valledupar, Simón Bolívar de Santa Marta y Almirante Padilla de Riohacha, bajo el control y vigilancia de **Aerocivil**. (...)"* .

El anterior contrato, que fuese subrogado a la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI - como se indicó en las consideraciones preliminares, respecto a la posibilidad de modificar el mismo, señaló en su cláusula 136 lo siguiente:

"CLÁUSULA 136 MODIFICACIÓN DEL CONTRATO

Este Contrato no podrá ser modificado sino por acuerdo escrito debidamente firmado por representantes autorizados de las Partes, sin perjuicio de lo dispuesto en cuanto a la modificación unilateral del mismo por parte de Aerocivil en los términos de la CLÁUSULA 113 del Contrato" (Negrilla Subrayadas fuera de texto).

En virtud de lo anterior, el primer procedimiento que se debe agotar para modificar el Contrato de Concesión objeto de estudio es precisamente el acuerdo de voluntad entre las partes, ya que incluso la aplicación de la cláusula excepcional denominada *"modificación unilateral"* exige el agotamiento previo de buscar dicho pacto, el cual, debe ser por escrito de conformidad con lo establecido en la Ley y en el Contrato.

Así las cosas, esta Gerencia se permite informar que efectivamente es viable realizar la modificación contractual propuesta, esto es, mediante la suscripción de un Otrosí, para lo cual debe ser firmado por las personas autorizadas y se eleve a la formalidad prevista legalmente, la cual previamente, debe contar con la respectiva recomendación por parte de Comité de Contratación de la Entidad y los alcances Técnicos, Financieros y Jurídicos que las respectivas áreas de la Agencia considere pertinente incluir.

Ahora bien, teniendo en cuenta que el Contrato de Concesión fue suscrito en vigencia del artículo 28 de la Ley 1150 de 2007, le resulta aplicable lo previsto en dicho artículo, según el cual: *"En los contratos de concesión de obra pública, podrá haber prórroga o adición hasta por el sesenta por ciento (60%) del plazo estimado, independientemente del monto de la inversión, (...)"*[1]

Respecto a lo anterior, la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, al referirse al tema de prórrogas y adiciones a los contratos de concesión de obra pública, entre otros, expresó lo siguiente[2]:

> *"...Si el contrato de concesión se celebró después de la entrada en vigencia de la ley 1150 de 2007 (16 de enero de 2008) y antes de entrar a regir la ley 1508 de 2012 (10 de enero de 2012), y la inversión adicional requerida es ejecutada totalmente por el concesionario con sus propios recursos o con sumas obtenidas de terceros, el límite de las adiciones permitidas corresponde a un valor tal que no exija prorrogar el contrato por un plazo superior al 60% del término inicial. (...).*
>
> *(...) El artículo 28 de la ley 1150 de 2007 es una disposición especial para los contratos de concesión de obra pública. Sin embargo, dicha norma sólo aplica cuando el costo de las obras adicionales es cubierto en su totalidad por el concesionario. En los demás casos, los límites aplicables son los previstos en el*

---

[1] Mediante sentencia C-300 de 2012, la Corte Constitucional consideró posible decidir de fondo sobre la constitucionalidad del artículo acabado de transcribir, aún cuando el mismo se encuentra expresamente derogado, toda vez que los contratos de concesión de obra pública celebrados bajo el amparo de la Ley 1150 de 2007 se siguen gobernando, hasta su terminación, por las disposiciones de la misma. En consecuencia, el artículo 28 mencionado sigue produciendo efectos *"...en el caso de las adiciones y prórrogas que se hayan celebrado o se celebren después de la entrada en vigencia de la ley 1508, en el marco de los contratos de concesión de obra pública suscritos al amparo de la ley 1150. (...)"*.

[2] Concepto de agosto 2 de 2013, Radicación Interna: 2149

parágrafo del artículo 40 de la ley 80 de 1993 y en el artículo 33 de la ley 105 de 1993, según corresponda. (...)"

Que el monto de adición del presente Otrosí no supera el tope máximo de adición del Contrato de Concesión No.10000078-OK-2010, en los términos del artículo 28 de la Ley 1150 de 2007, teniendo en cuenta las consideraciones financieras del mismo.

Ahora bien, respecto al fondo del asunto objeto de modificación, es posible identificar que el borrador de Otrosí propuesto pretende lo referente a la modificación del plazo contractual preestablecido para la entrega de unas obras en el Aeropuerto de Cúcuta (Plazo que en su momento fue ampliado mediante Otrosí No. 12 del 2018 al contrato de concesión) y que por razones ajenas al concesionario y posteriores a la celebración del otrosí no. 12, no sería posible su entrega en el tiempo acordado.

Frente a las situaciones imprevistas y la posibilidad de ajustar los contratos estatales y en nuestro caso el plazo de entrega de las obras, ha sido analizada por la Corte Constitucional la cual, mediante Sentencia C – 300/12 al hacer referencia sobre las adiciones y prorrogas en los contratos de concesión y las situaciones que fundamentan las mismas señaló:

"(...) Las concesiones son por naturaleza contratos incompletos, debido a la incapacidad que existe de prever y redactar una consecuencia contractual para todas y cada uno de las posibles variables y contingencias que pueden surgir en el desarrollo del objeto, lo que impone un límite a las cláusulas contractuales efectivamente redactadas. Por ello adquiere especial relevancia la posibilidad de renegociar y modificar los contratos con el fin, entre otros, (i)de recuperar el equilibrio económico, en los eventos en los que se materializan obstáculos no previsibles, extraordinarios y no imputables al contratista, o (ii) de adecuar la prestación del servicio a las nuevas exigencias de calidad, por ejemplo, desde el punto de vista tecnológico. Además, debe tenerse en cuenta que los contratos de concesión tienen características de contratos relacionales. Estos contratos se caracterizan por ser a largo plazo y por ello la relación entre las partes se fundamenta en la confianza mutua que se desprende (i) de la interacción continuada entre ellas, y (ii) de que su interés por cumplir lo pactado no se fundamenta exclusivamente en la verificación de un tercero sino en el valor mismo de la relación. Esto hace que el gobierno de la transacción sea diferente, pues los procesos de ajuste a circunstancias imprevistas no se limitan a una simple renegociación de los términos contractuales, sino que comprenden una redefinición de las estructuras administrativas de gobernación dispuestas para evitar conflictos en la relación a largo plazo. (Negrilla Subrayada fuera de texto).

Quiere decir lo anterior, que efectivamente cuando existan circunstancias que ameriten la modificación contractual, es posible ejecutar la misma, atendiendo precisamente la naturaleza incompleta y las situaciones nuevas generadas en el desarrollo de los respectivos contratos de concesión.

Tal como se indicó párrafos arribas, se observa que la modificación contractual propuesta gira en torno lo siguiente:

1. Prórroga Otrosí No. 10 "Obras de adecuación" con ocasión al componente de obra del Aeropuerto Camilo Daza de Cúcuta.

Lo primero que debemos indicar respecto de las anteriores situaciones, es que las mismas se encuentran debidamente sustentadas en cuanto a sus aspectos técnicos y financieros en los considerandos previos del presente documento.

En cuanto al tema de *"Prórroga Otrosí No. 10 "Obras de adecuación" con ocasión al componente de obra del Aeropuerto Camilo Daza de Cúcuta"* es posible evaluar que, de conformidad con el estudio técnico y jurídico realizado por la Interventoría del Contrato, dentro de la ejecución del componente de obra en el aeropuerto de Cúcuta se logró evidenciar que pese a la debida diligencia por parte del concesionario se presentaron situaciones fundamentadas en Hechos Imprevisibles que influyen negativamente en el cumplimiento del cronograma de obras dentro de dicho aeropuerto, situaciones éstas no imputables al Concesionario.

De acuerdo con la comunicación Radicado ANI No. 2018-409-122040-2 del 22 de noviembre de 2018 enviada por el Concesionario a la Agencia Nacional de Infraestructura, se pone de presente que *"para el periodo comprendido entre el 01 de agosto y el 12 de septiembre de 2018, los avances decrecieron de manera importante, pues fue necesario ejecutar mayores cantidades de obra de las inicialmente programadas" debido a la desigualdad de cotas de pisos entre diferentes espacios existentes y entre zonas nuevas y áreas existentes, la no autorización de la Aeronáutica Civil para utilizar el canal 7 que generó el diseño y construcción de un nuevo canal, que durante el desmonte de los cielorrasos se detectó que las instalaciones eléctricas no cumplían con el RETIE y, por último, la necesidad de demoler un área de ciento cuarenta metros cuadrados (140m2) de la placa de contrapiso contiguo a la salida de llegada Internacional – DIAN. Lo anterior obligó al Concesionario a realizar obras que no habían sido previstas originalmente y que el mismo no tenía manera de prever, toda vez que en los planos entregados por la entidad contratante no había constancia de estas situaciones."*

Que en respuesta de lo anterior, la Interventoría mediante comunicación CJET-1708-2018 radicado ANI 20184091221582 del 22/11/2018 y respecto a las situaciones denominadas *"Desigualdad de cotas arquitectónicas de pisos entre diferentes espacios existentes que cambiaron de configuración y entre zonas nuevas y áreas existentes"* y sus consecuencias debido al cumplimiento de las restricciones operacionales derivadas de mantener el Aeropuerto operando, calificó la misma como un hecho imposible de prever, y por lo tanto, consideró procedente adicionar el plazo del contrato en un término de tres (03) meses, dando aplicación a la Cláusula 96 del Contrato de Concesión, previo acuerdo entre las partes de la forma en que se establecerán las condiciones para la continuación del contrato.

Respecto de los Riesgos Imprevisibles, la Cláusula 96 del Contrato de Concesión señaló:

> *"CLÁUSULA 96 OCURRENCIA DE RIESGOS IMPREVISIBLES.*
>
> *En el evento de acaecer riesgos que, de conformidad con lo señalado en esta cláusula sean consideradas como imprevisibles, las Partes negociarán de buena fe las condiciones para la continuación del Contrato o ante la falta de acuerdo en un periodo superior a dos (2) meses, se producirá la terminación anticipada del Contrato y éste se liquidará en los términos señalados en la CLÁUSULA 119 del presente contrato. (Negrillas subrayadas fuera de texto).*

Teniendo en cuenta lo precedente, es posible que las partes en atención a la cláusula anterior y bajo el principio de buena fe que debe regular las actuaciones contractuales y administrativas entren en negociación para establecer las condiciones que no afecten el equilibrio económico del contrato y que en todo caso permita alcanzar el fin propuesto en el mismo.
Así las cosas, atendiendo la relación de causalidad y proporcionalidad entre el periodo solicitado por el concesionario y el tiempo de retraso frente a la ejecución de las obras con ocasión al hecho imprevisible aceptado por la Interventoría del proyecto, es viable jurídicamente prorrogar en el tiempo requerido para la entrega de las obras en el aeropuerto Camilo Daza de la Ciudad de Cúcuta.

De igual manera es viable, que el fondeo de los valores de la Interventoría necesaria para la vigilancia del componente de obra aplazado en tiempo sea girado por el concesionario para atender las necesidades de pago que genere la respectiva ampliación.

En conclusión, y con fundamento a las justificaciones técnicas y financieras desarrolladas en el presente documento, es viable la suscripción de la respectiva modificación contractual propuesta.

4. CONCEPTO TÉCNICO.

La Gerencia de Proyectos Aeroportuarios, frente a la solicitud realizada por Aeropuertos de Oriente S.A.S, revisada y aprobada por el Consorcio JET, Interventoría del Contrato de Concesión, presenta los fundamentos para suscribir el respectivo otrosí:

El Concesionario mediante comunicación citada en los antecedentes, relacionó diversas situaciones que a su juicio fueron determinantes en la generación de los atrasos en obra que no permiten la entrega de los componentes en el plazo establecido en el Otrosí No. 12 del 2018. No obstante, la interventoría del proyecto estudió una a una las razones y hechos alegadas en la solicitud, concluyendo como hechos previsibles la mayoría de las relacionadas y estableciendo como hecho imprevisible la siguiente causal "*Desigualdad de cotas arquitectónicas de pisos entre diferentes espacios existentes que cambiaron de configuración y entre zonas nuevas y áreas existentes*".

Para efectos de lo que se pretende, puntualizaremos la anterior situación avalada por la Interventoría y que fuera el único catalogado como imprevisible por ésta, trasliterando las actuaciones así:

> *"Desigualdad de cotas arquitectónicas de pisos entre diferentes espacios existentes que cambiaron de configuración y entre zonas nuevas y áreas existentes:*
>
> *"Al momento de dar inicio a las obras del Otrosí Nº 10, las cantidades iniciales previstas de instalación de pisos eran alrededor de Tres Mil Ciento Treinta y Tres Metros Cuadrados (3.133m^2), sumadas las áreas correspondientes a ampliación y modernización. En este punto es pertinente precisar que los enchapes de piso para el área de ampliación, tanto en el primer piso como en el segundo, son pisos completamente nuevos; en contraste con las áreas correspondientes a las zonas de modernización, en las que se contemplaba el reemplazo de unas pequeñas áreas, como consecuencia del efecto de reconfiguración de las mismas.*

Esta reconfiguración hace referencia al cambio de destino o de uso de esas zonas para lo cual, era necesario demoler las particiones (divisiones de mampostería o muro liviano) y reemplazar las piezas de enchape deterioradas o rotas; no obstante, y pese a que en todos los documentos de diseño se marcaba la cota arquitectónica (cota de acabado) como NA+3.99 para cada una de las áreas independientes en uso como son (i) Hall de salidas; (ii) Sala de embarque nacional; y (iii) Plazoleta de comidas, al momento de integración de estas zonas retirando o demoliendo ventanales y baterías sanitarias según los diseños de la modernización, se pudo evidenciar que cada zona tenía una cota de acabado diferente entre cada uno.

Situación imprevisible que no era posible identificar, pues como se mencionó anteriormente, se trataba de espacios que funcionaban de manera independiente y no tenían comunicación entre sí, lo cual los hacia funcionales de forma individual; pero al integrase como sucede con el sector designado para filtro nacional e internacional, antes baños hall de salidas y plazoleta, se hizo necesario definir una sola cota, que, además, hiciera empalme con lo recién construido. En consecuencia, fue necesario demoler toda la estructura del piso, no solo en el sector de construcción, sino en un área significativamente mayor, que permitiera realizar las transiciones de hasta Cero Punto Cuarenta y Cinco Metros (0,45m) de diferencia entre los niveles encontrados.

En este sentido, es conveniente subrayar que estos hechos se evidenciaron el día 30 de septiembre de 2018, según consta en documento de trabajo adjunto elaborado por la comisión de topografía. Este ejercicio arrojó como resultado que se deberían sustituir Mil Doscientos Siete Metros Cuadrados (1.207m^2) de piso adicional al establecido en el diseño inicial, los que de acuerdo a lo señalado en la programación deberían finalizar el día 23 de noviembre de 2018; pese a lo anterior, estas nuevas cantidades incrementaron los tiempos de ejecución en unos 163 días.

Aunado a lo anterior, es pertinente mencionar que la imprevisibilidad de los hechos acaecidos no solo retrasó de manera grave el cronograma, sino que genero afectaciones en la operación del aeropuerto al impedir al Concesionario efectuar trabajos en áreas que debían ser liberadas, tales como, accesos al filtro, cajeros automáticos, ascensor, entre otras; en el caso del ascensor, en razón a los imprevistos presentados en los pisos, no fue posible la habilitación de las escaleras eléctricas, situación que generó como medida adicional, para garantizar las condiciones básicas de operación, que no se efectuara el desmonte del mismo.

Por consiguiente, pese a los esfuerzos de Aeropuertos de Oriente, las afectaciones sobrevinientes no pudieron ser mitigadas, en vista de la imposibilidad de ejecutar trabajos en estas áreas, dada la condición de los pisos que derivó en un tiempo mayor de obra, restringiendo las condiciones operacionales actuales.

Dicho lo anterior, a continuación, ponemos de presente un resumen técnico que da cuenta del estado de las diferencias encontradas en cotas arquitectónicas de pisos.

En primera instancia se analizarán los tiempos requeridos para los preliminares entendiendo que se deben hacer demoliciones de infraestructura existente y alistamiento para una nueva instalación.

1. *Para el primer piso con un área de Cuatrocientos Siete Metros Cuadrados (407m^2), y con el atenuante que fue necesario reconstruir la placa de contrapiso para llegar a las cotas, se generaron las siguientes intervenciones:*

- *Placa de Contrapiso: para la construcción de la placa de contrapiso se llevaron a cabo las siguientes actividades:*

  - *Demolición de toda la estructura del piso existente.*
  - *Excavación.*
  - *Relleno estructural.*
  - *Vaciado de placa de contrapiso.*

  Para llevar a cabo las actividades anotadas se tiene un rendimiento de 3 m^2 /día con lo cual se requerirá de 135.6 días.

  2. Para el segundo piso en un área de Ochocientos Metros Cuadrados (800m^2) es necesario ejecutar las siguientes actividades:

  - *Demolición de piso existente.*
  - *Placa de mortero de alistamiento.*

  En este caso el rendimiento es de 10 m^2 /día para un tiempo de ejecución de 80 días.

  3. Finalmente, para la instalación de la losa de enchape en granito en un área total de Mil Doscientos Siete Metros Cuadrados (1.207m^2) se requieren 34 días con un rendimiento de 35m^2 /día con las siguientes actividades:

  - *Instalación de la pieza.*
  - *Sellado de Juntas (Brechada).*
  - *Destronque.*
  - *Brillado o pulida.*

  Por lo tanto, es claro que existe un traslapo para la ejecución de todas las anteriores actividades, teniendo en cuenta que, las mismas tuvieron que llevarse a cabo en igual tiempo lo cual retrasó el cronograma de obra previsto; ello aunado al hecho que, la duración de las anteriores tareas está sujeta a la reconstrucción de la placa contrapiso con un plazo de ejecución de 136,5 días.
  De modo que, hechas todas las verificaciones, se dio inicio a las actividades antes descritas el día 10 de octubre de 2018, con la duración calculada a partir de los rendimientos enunciados y cuya la instalación de los pisos, estaría finalizando el día 25 de marzo de 2019.
  Así mismo, es importante mencionar que esta definición de los niveles de piso acabado no permitía dar inicio a las actividades de:

  - *Fundición de poyos para la instalación de ventanas en el área de filtros del segundo piso y zona de salida de salas de reclamo de equipaje en el primer piso.*
  - *Instalación de ventanas.*
  - *Definición de alturas libres para instalación de cielos rasos."*

Ahora bien, en respuesta de los anteriores argumentos la Interventoría del Proyecto señaló:

> *"(...) sin embargo, esta situación genera un hecho imprevisible, respecto de las condiciones encontradas en las diferencias de nivel entre áreas de servicio independientes, las cuales eran imperceptibles hasta el desmonte de las divisiones una vez cerradas las áreas para el inicio de las*

intervenciones, y evidentemente esta condición de obra elevó las áreas de intervención de este ítem de manera representativa.

Como resultado del análisis realizado a las condiciones evidenciadas en la evaluación de Planes de Área, se han identificado que debido a las múltiples diferencias de niveles y acabados encontradas en pisos de la Terminal de Pasajeros al desmonte de las divisiones existentes y durante los trabajos de integración de áreas existentes y ampliadas, se ha identificado la necesidad de intervenir y/o reemplazar totalmente los pisos del hall de circulación de área pública del segundo piso, área internacional de abordaje y llegada, hall de circulación en área pública de la zona de llegada de pasajeros en primer piso, empalmes de acceso de la escalera eléctrica en el costado sur de la Terminal (primer y segundo piso), plazoleta de comidas existente, entre otras áreas adyacentes a lo antes enunciado; sin embargo dadas las restricciones operacionales de contar con la disponibilidad de estas áreas y servicios para el tránsito y uso de los usuarios del Aeropuerto, ha sido necesario retrasar el momento de las intervenciones requeridas para garantizar el cumplimiento de las condiciones operacionales mínimas permitidas para que el Aeropuerto se encuentre en operación, situación que reiteradamente ha venido generando afectaciones a la oportunidad en el inicio de intervenciones que derivan en el cumplimiento del pazo de ejecución de las obras

(...) Está Interventoría concluye que debido al hecho imprevisible presentado ante la identificación de Desigualdad de cotas arquitectónicas de pisos entre diferentes espacios existentes que cambiaron de configuración y entre zonas nuevas y áreas existentes, se afectaron los plazos contractuales, en razón a la imposibilidad de dar cumplimiento al cronograma de obra debido a las afectaciones en la operación del Aeropuerto, ante la imposibilidad de ejecutar obras en áreas que deberían ser liberadas, las cuales se detallaron anteriormente; en este sentido y pese a la gestión del Concesionario, los hechos sobrevinientes que impidieron contar con las áreas de traslado, así como la ejecución de mayores cantidades de obra, traslaparon las actividades de obra y esto es el fundamento que permite la ampliación del plazo contractual para la ejecución de las obras de Adecuación y Expansión Física y Operativa del Aeropuerto Internacional Camilo Daza de Cúcuta

Al encontrarse enmarcado el fundamento establecido por el Concesionario como "Desigualdad de cotas arquitectónicas de pisos entre diferentes espacios existentes que cambiaron de configuración y entre zonas nuevas y áreas existentes" y sus consecuencias debido al cumplimiento de las restricciones operacionales derivadas de mantener el Aeropuerto operando, como un hecho imposible de prever, esta Interventoría considera procedente adicionar el plazo del contrato en un término de tres (03) meses, dando aplicación a la Cláusula 96 del Contrato de Concesión anteriormente citada, previo acuerdo entre las partes de la forma en que se establecerán las condiciones para la continuación del contrato.

Por último y en atención a que la prórroga requerida por el Concesionario indiscutiblemente afecta el modelo financiero respecto de las inversiones que en OPEX debería realizar el Concesionario a partir de la puesta en servicio definitiva de las nueva infraestructura, se deberá proceder a reintegrar los recursos correspondientes a los tres (03) meses de adición en tiempo, los cuales equivalen en valor presente a Noviembre de 2018 la suma de DOSCIENTOS SESENTA Y CINCO MILLONES SETECIENTOS SETENTA Y TRES MIL SETECIENTOS NOVENTA PESOS CON 71/100 MCTE ($265'773.790,71) pesos de diciembre de 2009." (Negrilla Subrayada fuera de texto). Comunicación CJET-1725-2018 con radicado No. 20184091231772.

Cuadro de tiempos afectados:

DESCRIPCIÓN	ÁREA	RENDIMIENTO DE EJECUCIÓN (ADO)	MESES - AFECTACIÓN (operación)
área donde se demolió placa de contrapiso	235,54	3 m2/día	2,62
área de reposición de piso no contempladas en los diseños iniciales	1002,84	10 m2/día	3,34
área de reposición de pisos que se requiere demoler y no se ha ejecutado	445,63	10 m2/día	1,49

Fuente Consorcio JET

En conclusión, y con fundamento a las justificaciones técnicas AVALADAS por la interventoría, en cuanto a el desplazamiento del plazo por los hechos imprevisibles, el fondeo de los valores para mantener la interventoría con ocasión a la ampliación del plazo y el reconocimiento del valor del opex no invertido, es viable la suscripción de la respectiva modificación contractual propuesta; así:

Prorroga en el tiempo de ejecución de las obras del aeropuerto de Cúcuta.

En el marco de la cláusula 96 del Contrato de Concesión, el valor que se ahorra el concesionario por la no terminación de las obras en el tiempo establecido, equivale en valor presente a Noviembre de 2018 la suma de DOSCIENTOS SESENTA Y CINCO MILLONES SETECIENTOS SETENTA Y TRES MIL SETECIENTOS NOVENTA PESOS CON 71/100 MCTE ($265'773.790,71) pesos de diciembre de 2009), la cual deberá devolver a la ANI.

Que el concesionario realizaría el siguiente aporte:

Subcuenta de Interventoría $217.127.988 ($jul/2015), que corresponde a los tres (3) meses adicionales solicitados por los hechos antes expuestos.

4 CONCEPTO FINANCIERO.

Teniendo en cuenta la solicitud realizada por el Concesionario Aeropuertos de Oriente respecto a la ampliación del plazo descrito en el otrosí No 12, para la culminación de las obras en el Aeropuerto Camilo Daza de Cúcuta, la Gerencia Financiera 2 de la Vicepresidencia de Gestión Contractual se pronuncia en el siguiente sentido:

a. Teniendo en cuenta el análisis y consideraciones expuestas por el Concesionario, así como la viabilidad de ampliación del plazo en un término de 3 meses expuesta por la Interventoría del Contrato, no vemos objeción en la realización del presente otrosí.
b. El concesionario como lo manifestó en su comunicación es consciente que el hecho de solicitar un plazo adicional para la culminación de las obras del Aeropuerto Camilo Daza de Cúcuta no debe desmejorar o generarle obligaciones a la ANI respecto al mayor valor que por concepto de la interventoría se requiera, por lo que es necesario que el concesionario realice el traslado de recursos indicado en su comunicación a la subcuenta de interventoría del Patrimonio Autónomo, debidamente actualizado.

c. De igual manera, al no entrar en operación y mantenimiento las obras en los tiempos previstos en el otrosí 12, requieren de tres meses adicionales, es necesario que el concesionario compense a la ANI en los valores que por esos conceptos dejará de ejecutar en ese periodo. Para tal fin, es necesario que el área técnica y la interventoría del contrato definan y cuantifiquen el valor que dejara de ejecutar el concesionario durante ese tiempo. Ahora bien, en el otrosí deberá generarse el mecanismo de compensación, cuantificando el valor resultante del ahorro del OPEX y mantenimiento por parte del concesionario, y generar la obligación al concesionario de compensarlo mediante la consignación del dinero en la Subcuenta de Excedentes, debidamente ajustado con la Tasa de descuento pactada en el modelo financiero y la inflación, hasta la fecha real de pago, o la inclusión del modelo financiero de acuerdo a la instrucción que de la Agencia.

En conclusión, y con fundamento a las justificaciones técnicas y jurídicas AVALADAS por la interventoría, en cuanto a la inclusión de un plazo adicional por los hechos imprevistos, el fondeo de los valores para mantener la interventoría con ocasión a la ampliación del plazo, y el reconocimiento del valor del OPEX dejado de realizar en el tiempo adicional solicitado, la Gerencia Financiera 2 ve viable la suscripción de la respectiva modificación contractual propuesta.

5. FORMA DE PAGO:

La modificación propuesta no genera ningún tipo de remuneración al concesionario, pero si se obliga a realizar el fondeo respectivo a la subcuenta de Interventoría que se efectuarán a más tardar en los quince días siguientes a la suscripción del respectivo Otrosí, con los valores debidamente actualizado con el último IPC vigente al momento del aporte. Frente a los valores calculados del opex no invertido, este valor deberá ser consignado o incluido dentro del modelo financiero, en caso que se genere alguna negociación futura o ajuste al mismo. Situación que será definida por la Agencia previamente a la suscripción del acta de verificación de estas obras.

6. ESTIMACIÓN, TIPIFICACIÓN Y ASIGNACIÓN DE LOS RIESGOS PREVISIBLES.

Este aporte se presenta con base en las actividades propias del Grupo Interno de Trabajo Riesgos y con fundamento en la información aportada a la fecha por la dependencia encargada del seguimiento y control técnico del contrato consistentes en los siguientes documentos:

a) El Contrato de Concesión No. 10000078 OK de 2010.
b) Borrador de estudio previo de conveniencia y oportunidad y sus conceptos jurídico, técnico y financiero.
c) El concepto emitido por la Interventoría con radicado No. CJET-1708-2018 y radicado ANI No. 20184091221582 del 22 de noviembre de 2018.
d) Solicitud realizada por el Concesionario mediante radicado No. 2018-409-122040-2 del 22 de noviembre de 2018.

I. ANTECEDENTES:

- El Contrato de Concesión No. 10000078 OK de 2010, tiene por objeto:

  "(...) el otorgamiento al Concesionario de una concesión para que de conformidad con lo previsto en el artículo 32, numeral 4, de la Ley 80 de 1993 y en la Ley 105 de 1993, realice por su cuenta y riesgo, la Administración, Operación, Explotación Comercial, Mantenimiento y Modernización del Área Concesionada de los Aeropuertos Camilo Daza de Cúcuta, Palonegro de Bucaramanga, Yariguies de Barrancabermeja, Alfonso Lopez Pumarejo de Valledupar, Simón Bolívar de Santa Marta y Almirante Padilla de Riohacha, bajo el control y vigilancia de Aerocivil."

- Que en la cláusula Primera del Otrosí No. 10 al Contrato de Concesión No. 10000078 OK de 2010, las partes acordaron: *Adicionar el Contrato de Concesión No. 10000078 OK de 2010 (en adelante el "Contrato de Concesión"), a fin de que el CONCESIONARIO, ejecute las obras de "Adecuación y Expansión Física y Operativa" del Aeropuerto Camilo Daza de Cúcuta (en adelante, y en conjunto las "obras"), con base en los Estudios y Diseños Fase III, que de conformidad con lo descrito en el acápite de las Consideraciones de este Otrosí, fueron aprobados por la AGENCIA, y los cuales, hacen parte del presente OTROSÍ. (...)*

- Que en la cláusula Decima del Otrosí No. 10 al Contrato de Concesión No. 10000078 OK de 2010, las partes acordaron: *PLAZO DE EJECUCIÓN DE LAS OBRAS. El Concesionario se obliga a ejecutar las obras de "Adecuación y Expansión Física y Operativa" del Aeropuerto Camilo Daza de Cúcuta, en un plazo total de treinta (30) meses contados a partir del día 15 de enero de 2016. (...)*

- Que en la cláusula Quinta del Otrosí No. 12 al Contrato de Concesión No. 10000078 OK de 2010, las partes acordaron: *Modificar el acuerdo décimo del Otrosí No. 10 al Contrato de Concesión, el cual quedará así:*

  "PLAZO DE EJECUCIÓN DE LAS OBRAS: El Concesionario se obliga a ejecutar las obras de Adecuación y Expansión Física y Operativa del Aeropuerto Camilo Daza de Cúcuta, en un plazo de Treinta y Cuatro Meses y Quince Días, es decir que el plazo para la entrega final de las obras será el 30 de noviembre de 2018."

- El Contrato de Concesión No. 10000078 OK de 2010 en su capítulo XV Riesgos, establece la asignación de riesgos generales y específicos para cada una de las partes en sus Cláusulas 93. Tipificación de riesgos previsibles, Cláusula 94. Asignación de riesgos al concesionario y mecanismos de mitigación, Cláusula 95. Riesgos Previsibles que asume Aerocivil y Cláusula 96. Ocurrencia de riesgos imprevisibles.

para garantizar la operación del Aeropuerto, en este sentido se permite evidenciar lo siguiente: (...)

(...) Está Interventoría concluye que debido al hecho imprevisible presentado ante la identificación de Desigualdad de cotas arquitectónicas de pisos entre diferentes espacios existentes que cambiaron de configuración y entre zonas nuevas y áreas existentes, se afectaron los plazos contractuales, en razón a la imposibilidad de dar cumplimiento al cronograma de obra debido a las afectaciones en la operación del Aeropuerto, ante la imposibilidad de ejecutar obras en áreas que deberían ser liberadas, las cuales se detallaron anteriormente; en este sentido y pese a la gestión del Concesionario, los hechos sobrevinientes que impidieron contar con las áreas de traslado, así como la ejecución de mayores cantidades de obra, traslaparon las actividades de obra y esto es el fundamento que permite la ampliación del plazo contractual para la ejecución de las obras de Adecuación y Expansión Física y Operativa del Aeropuerto Internacional Camilo Daza de Cúcuta. (...)

- En atención a lo anterior y teniendo en cuenta lo establecido en el contrato de Concesión No.10000078 OK de 2010, con relación a la cláusula No. 25 Obligaciones a cargo del Concesionario en la Etapa de Modernización, numerales (a) y (h) y la cláusula 96 Ocurrencia de riesgos imprevisibles, se sugiere que, dado que los componentes jurídico y técnico avalan el acaecimiento de un evento imprevisible, se revise la debida diligencia realizada por el Concesionario.

- Se sugiere, se incluya el análisis realizado tanto por el área técnica como financiera que le dan soporte al valor que debe retribuir el Concesionario por concepto de Ahorro en Operación & Mantenimiento dado el no inicio en los tiempos estipulados en el Otrosí No. 12 del Contrato de Concesión No. 10000078 OK de 2010. De igual forma, se realiza la sugerencia que, con relación a los recursos que debe apropiar el Concesionario en la Subcuenta de Interventoría para el pago de las adiciones al contrato de Interventoría, se verifique que dichos recursos son adecuados para cubrir las necesidades, conforme al plazo adicional que otorga la Entidad.

- Se recomienda tener en cuenta la implementación de los lineamientos propuestos en el Manual de Contratación de la ANI y procedimiento GCSP-P-021 en su aparte asociado a que: *Las modificaciones y/o aclaraciones al contrato podrán ser solicitadas por el Contratista, el Supervisor del Contrato, por el Interventor, o por cualquier vicepresidente de la Entidad. En cualquier caso, requerirá del concepto de viabilidad emitido por el supervisor y el interventor del contrato y deberá ser presentado por la Vicepresidencia de Gestión Contractual o la Vicepresidencia Ejecutiva, en el ámbito de sus competencias, ya que constituyen controles que permiten mitigar los riesgos institucionales y reducen la probabilidad de materialización de estos riesgos, por lo que es imperativo su aplicación.*

- El Contrato de Concesión No. 10000078 OK de 2010 en su capítulo IV Etapa de Modernización, establece en su Cláusula No.25 las Obligaciones a cargo del Concesionario en la Etapa de Modernización, entre las cuales se debe tener presente los numerales:
  1. *Realizar, por su propia cuenta y riesgo, sus propios estudios y diseños de detalle para la ejecución de las **Obras de Modernización** de conformidad con las **Especificaciones Técnicas de Diseño** y con lo dispuesto en el presente **Contrato de Concesión.***
  h) *Desarrollar la **Operación** de los **Aeropuertos** en condiciones de continuidad y seguridad, aún durante la ejecución de las **Obras de Modernización.***

- El Concesionario presentó solicitud de modificación según radicado ANI No. 2018-409-122040-2, en atención a esta solicitud el Consorcio Jet Interventoría emitió concepto según radicado No. CJET-1708-2018 del 22 de noviembre de 2018 con radicado ANI 20184091221582.

II. CONSIDERACIONES

A continuación, se presenta el desarrollo del análisis de riesgos, el cual se realizó con base en los análisis entregados por la Interventoría y las áreas jurídica, técnica y financiera encargadas de la supervisión al Contrato de Concesión No. 10000078 OK de 2010, las cuales emitieron concepto favorable ante la solicitud de adicionar plazo en la fecha de terminación de las actividades constructivas para la Adecuación y Expansión Física y Operativa del Aeropuerto Camilo Daza de Cúcuta, siendo esta hasta el 28 de febrero de 2019.

El Concesionario en su comunicado con radicado 20184091221582 del 22 de noviembre de 2018, solicita evaluar los eventos expuestos que generan la imposibilidad de dar cumplimiento a la finalización de las obras en el tiempo pactado y solicita considerar la posibilidad de otorgar una prórroga para la finalización de las actividades constructivas de la Adecuación y Expansión Física y Operativa del Aeropuerto Camilo Daza de Cúcuta. En dicho documento el Concesionario alude que se generó un evento imprevisible el cual le imposibilitó el cumplimiento de los plazos debido a la ***desigualdad de cotas arquitectónicas de pisos entre diferentes espacios existentes que cambiaron de configuración y entre zonas nuevas y áreas existentes.***

La Interventoría presenta su concepto con radicado No. 20184091221582 del 22 de noviembre de 2018 concepto frente a la solicitud en mención, en el cual avala la Imprevisibilidad del evento expuesto por el Concesionario:

> *(...) Este interventor, evalúa esa condición de imprevisibilidad a la luz de la obligación del concesionario de mantener los niveles de servicio mínimos durante la ejecución de las obras*

- Se sugiere incluir en el documento que se suscriba, que el Concesionario renuncia a toda reclamación por mayores costos de permanencia en obra y costos ociosos, teniendo en cuenta que el riesgo de construcción está a su cargo.

- Se sugiere que se incluya dentro del documento que se suscriba, que el Concesionario asume cualquier costo relacionado con los gastos de administración que la fiducia encargada de manejar la subcuenta de interventoría pueda cobrar en razón al fondeo adicional, en virtud de la adición de plazo del contrato de Interventoría.

Finalmente, la justificación de la aceptación se sustenta en un hecho imprevisible, lo cual ha sido validado por la interventoría y las áreas jurídica y técnica. Así pues, la presente modificación de plazo no afecta la estructura de riesgos pactada en el Contrato de Concesión. En todo caso, el Concesionario debe continuar implementando las medidas de mitigación y control, así como la gestión adecuada de los riesgos a su cargo.

CONCLUSIONES

En cuanto al análisis de la tipificación y asignación de los riesgos previsibles que pueden afectar la ecuación financiera del contrato, y de acuerdo con los antecedentes, determinaciones y actividades realizadas por las dependencias encargadas de la supervisión y seguimiento del contrato de concesión en atención con el alcance de las actividades establecidas en el presente documento, la presente modificación, no implica ningún cambio en la estructura de riesgos del contrato, así como tampoco de sus documentos accesorios. En este sentido, no hay modificación al esquema de asignación de riesgos vigente y no se están pactando obligaciones contingentes adicionales a cargo de la Entidad.

7. OBSERVACIONES DEL ÁREA SOCIAL:

A nivel social se mantienen las obligaciones ambientales establecidas en el contrato principal y sus otrosíes.

8. OBSERVACIONES DEL ÁREA AMBIENTAL:

A nivel ambiental, se mantienen las obligaciones ambientales establecidas en el contrato principal y sus otrosíes.

9. EL ANALISIS DE LOS RIESGOS DE LA CONTRATACION Y EN CONSECUENCIA EL NIVEL DE EXTENSION DE LOS AMPAROS.

El Concesionario debe modificar las garantías de que trata el Contrato de Concesión 10000078 OK de 2010 y la normatividad vigente, en atención a lo pactado en el Otrosí que se suscriba.

Las garantías referidas deberán constituirse y presentarse para la aprobación de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, dentro de los diez (10) días siguientes a la firma del respectivo Otrosí.

10. CONTROL Y SEGUIMIENTO

El control y seguimiento en la ejecución del contrato estará a cargo del Supervisor del Contrato o quien haga sus veces.

11. INDICACION DE LA CONTRATACION DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LOS ACUERDOS INTERNACIONALES

Para efectos de lo previsto en el numeral 8 del artículo 2.1.1 del Decreto 0734 de 2012, se indica que la contratación objeto de este documento, no está cobijada por un Acuerdo Internacional o un Tratado de Libre Comercio vigente para el Estado Colombiano.

LUIS EDUARDO GUTIÉRREZ DÍAZ
Vicepresidente de Gestión Contractual

MARÍA EUGENIA ARCILA ZULUAGA Gerente
Proyectos Aeroportuarios - VGC

PRISCILA SANCHEZ SANABRIA
Gerente GIT Asesoría Gestión Contractual 2 - VJ

ERWIN VAN ARCKEN ZULUAGA
Gerente GIT Financiero 2 – VGC (A)

ANDRES ALBERTO HERNANDEZ FLORIAN
Gerente GIT Riesgos – VPRE

Proyectó: Edgardo Garciaherreros Barrera – Gerencia de Proyectos Aeropuertos
Alfonso Miguel Correa Pimienta – Gerencia de Proyectos Aeropuertos
Jorge Ivan Mogollon Monterrosa– GIT Gestión contractual 2
Oscar Jaime Gonzalez Gomez – GIT Financiero 2
Laura Milena Ayala Cuervo – GIT Riesgos