

**CONTRATO DE CONCESION DE LA ADMINISTRACIÓN Y EXPLOTACIÓN
ECONÓMICA DEL AEROPUERTO RAFAEL NUÑEZ - CARTAGENA # 0186****GENERALIDADES**

PARTES: Concurren como partes de este contrato los suscritos a saber: ABEL ENRIQUE JIMENEZ NEIRA, mayor de edad, identificado con la cédula de ciudadanía número 5.817.641 de Ibagué, en su calidad de Director General de la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL, designado para ejercer el cargo por Decreto número 612 del 28 de marzo de 1996, quien actúa con las facultades que le confieren el decreto 2724 de 1993 y la Ley 80 de 1993, actuando en nombre y representación de la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL (en adelante LA AEROCIVIL), por una parte, y por la otra ERIC OKKER, mayor de edad, identificado con Pasaporte Holándes número Z00067127 de Holanda, quien obra en condición de Representante legal de la SOCIEDAD AEROPORTUARIA DE LA COSTA S.A. sociedad constituida mediante escritura pública número 2692 de Mayo 17 de 1996 de la Notaria TERCERA de Cartagena, y que en adelante se denominará EL CONCESIONARIO.

CONSIDERANDOS:

1. Mediante la resolución No.06689 del 23 de octubre de 1995, LA AEROCIVIL abrió una licitación con el fin de seleccionar la persona jurídica que, mediante un contrato de concesión, administre y explote económicamente el Aeropuerto Rafael Nuñez ubicado en el Distrito Especial de Cartagena de Indias en los términos del correspondiente pliego de condiciones.
2. La licitación, identificada con el número 017 de 1995, fue abierta y se rigió de conformidad con lo previsto en las leyes 80 y 105 de 1993.
3. El contrato fue adjudicado a EL CONCESIONARIO mediante la resolución No. 02778 del 03 de mayo de 1996 de la LA AEROCIVIL, una vez cumplidos los trámites legales correspondientes.



AUSENCIA DE INHABILIDADES E INCOMPATIBILIDADES: EL **CONCESIONARIO** manifiesta bajo la gravedad del juramento, que se entiende prestado con la suscripción de este contrato, que no se halla incurso, ni personal ni corporativamente, en ninguna causal de incompatibilidad o inhabilidad para contratar, de conformidad con las leyes colombianas. Por su parte el representante legal de **LA AEROCIVIL** manifiesta que no existe incompatibilidad o inhabilidad personal que lo inhiba para la celebración de este contrato.

EXPRESIÓN DE CAPACIDAD Y DEL CONSENTIMIENTO: Las partes que concurren a la celebración de este contrato manifiestan que son plenamente capaces y expresan su voluntad libre, consciente y espontánea de obligarse conforme a lo aquí convenido.

TERMINOLOGÍA CONTRACTUAL:

Entiéndese por:

ACTA DE ENTREGA: El documento suscrito tanto por **EL CONCESIONARIO** como por **LA AEROCIVIL**, que contendrá el inventario detallado de las instalaciones, muebles y equipos, los inmuebles por naturaleza, destinación o accesión, objeto de la concesión, y el estado de los mismos. La fecha del Acta de Entrega determina el inicio del término de la concesión.

ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA: Los descritos en el Anexo No. 17 de normas y métodos internacionales recomendados por la OACI en materia de seguridad y protección de la aviación civil internacional, al cual deben sujetarse las operaciones y actividades que se realizan en el Aeropuerto.

AEROLÍNEAS: Empresas debidamente autorizadas cuyo objeto principal es la prestación del servicio público de transporte aéreo de personas, correo o carga.

AEROPUERTO: Aeródromo **RAFAEL NUÑEZ** ubicado en el Distrito Especial de Cartagena de Indias, dotado de instalaciones y servicios para el tráfico de aviones nacional e internacional, el cual presta servicio principalmente a la ciudad de Cartagena. Siempre que en este contrato se haga referencia



al Aeropuerto, se entenderán incluidas todas las instalaciones aeroportuarias y zonas accesorias.

AUTORIDAD COMPETENTE: *Aquellas que tienen a su cargo, en virtud de la Constitución, de la ley y de convenios especiales celebrados con LA AEROCIVIL, la obligación y las atribuciones necesarias para garantizar la seguridad en el Aeropuerto, así como la seguridad aérea. Igualmente, las responsables del manejo de asuntos aduaneros y de inmigración.*

AYUDAS VISUALES DE APROXIMACIÓN: *Comprende todos los elementos visuales de señalización, marcación e iluminación que facilitan la aproximación y el aterrizaje de las aeronaves. Actualmente el Aeropuerto cuenta con las siguientes:*

- a) *Luces de umbral en ambas cabeceras*
- b) *Luces papi en ambas cabeceras*
- c) *Luces de borde de pista de aterrizaje*
- d) *Luces de taxeo*
- e) *Tee de viento*
- f) *Señal indicadora de la dirección del viento con su respectiva iluminación en ambas cabeceras*
- g) *Faro giratorio*

COMPAÑÍAS DE SERVICIOS A LA AVIACION.- *Se refiere a las empresas que prestan diversos servicios de apoyo a las aerolíneas en los aeropuertos. Estas empresas son comúnmente conocidas como operadores de base fija y sus servicios se clasifican en tres clases:*

- a) *Servicios de ayuda y apoyo a los pasajeros: incluyen servicios de comida a bordo y de manejo de basuras y desperdicios. Asimismo, se incluyen los servicios de manejo de pasajes y otros similares.*
- b) *Servicios de ayuda y apoyo a las aeronaves: incluyen el reaprovisionamiento de combustible, servicios de baño, de limpieza externa*

3



e interna, mantenimiento de las aeronaves, facilidades de hangar y otros similares.

c) Servicios a la carga: incluyen la tramitación, manipulación y despacho de la carga.

CONDICIONES EFICIENTES DE SERVICIO: *Las condiciones mínimas de seguridad y de servicio aeroportuarios establecidas en el presente contrato y en los reglamentos de la OACI. En ausencia de aquellas y de éstos, las determinadas por LA AEROCIVIL con base en los parámetros definidos por el Comité al que se refieren las cláusulas trigésima tercera y quincuagésima séptima de este contrato.*

CONTRAPRESTACION: *La suma única que pagará EL CONCESIONARIO por el derecho de explotación del Aeropuerto.*

CONTROL DE TRAFICO AÉREO EN RUTA: *Infraestructura de instalaciones y de personal para suministrar, según sea el caso, servicios de información de vuelo, alerta, asesoramiento de tránsito aéreo, control de tránsito aéreo, control de área y control de aproximación, a todas las aeronaves que se hallan en vuelo y las que circulan por el área de maniobras del Aeropuerto con la finalidad de evitar colisiones y acelerar y mantener ordenadamente el movimiento del tránsito aéreo.*

DTF: *La tasa de captación en pesos colombianos de certificados de depósito a treinta (30) días, cotizada para una fecha determinada por el Banco de la República en su oficina principal de Santafé de Bogotá, D.C., a las 11 A.M., hora colombiana, previendo que si esta tasa dejara de estar disponible, otra tasa comparable deberá ser adoptada por las partes.*

EMPRESA DEBIDAMENTE AUTORIZADA: *Las empresas autorizadas por LA AEROCIVIL para prestar servicios a las aerolíneas, pasajeros y carga, de conformidad con las disposiciones vigentes.*



FECHA DE ENTREGA DEL AEROPUERTO: La fecha en que se culminen las labores de inventario de todas las instalaciones, bienes y equipos del Aeropuerto y se suscriba el Acta de Entrega correspondiente, a la que se le anexará el inventario, a partir de la cual se iniciará el término de la concesión y **EL CONCESIONARIO** asumirá plenamente sus obligaciones.

ÍNDICE DE PRECIOS AL CONSUMIDOR COLOMBIANO O IPC: El índice de precios al consumidor colombiano, publicado por el DANE (Departamento Administrativo Nacional de Estadística), previendo que, si este índice dejará de estar disponible, un índice comparable deberá ser acordado por las partes.

INSTALACIONES AEROPORTUARIAS: Los terminales de pasajeros y carga, pistas, calles de rodaje e interconexiones, rampa y plataforma e incluyen el equipo de rampa y demás vehículos aeroportuarios y estacionamiento para automóviles.

INVERSIONES DE CAPITAL ADICIONALES: Las inversiones distintas de las Inversiones Obligatorias que realizará **EL CONCESIONARIO** a su propio costo para expansiones adicionales de la capacidad aeroportuaria.

INVERSIONES OBLIGATORIAS: Las inversiones que deberá hacer **EL CONCESIONARIO** durante la vigencia de la concesión, por un monto determinado que corresponde al treinta por ciento (30%) del valor de la contraprestación. Dichas inversiones no están destinadas a generar aumento de ingresos para **EL CONCESIONARIO** por expansión de la capacidad o por explotaciones comerciales del Aeropuerto sino a llevarlo a condiciones eficientes de servicio y a garantizar la seguridad aeroportuaria.

OACI: La Organización de la Aviación Civil Internacional, de la cual Colombia es miembro activo.

OPERACIONES REGULARES Y OPERACIONES NO REGULARES U



OCASIONALES: Serán operaciones regulares las que corresponden a servicios aéreos comerciales de transporte público que se prestan con arreglo a tarifas, itinerarios, condiciones de servicio y horarios fijos que se anuncian al público. Serán operaciones no regulares u ocasionales las demás.

PISTA: Terreno especialmente acondicionado para el despegue y aterrizaje de aviones que comprende:

- a) El pavimento estructural que soporta la carga de las aeronaves.
- b) La margen adyacente al pavimento estructural, diseñada para resistir la erosión generada por las aeronaves de propulsión y para acomodar equipo de mantenimiento y patrullaje.
- c) La calle que incluye el pavimento estructural, la margen adyacente y el área limpia, drenada y afirmada que puede soportar equipos de rescate e incendios bajo condiciones normales, así como aeronaves que se deslicen fuera del pavimento.
- d) La placa de amortiguación, pavimentada o afirmada, diseñada para prevenir la erosión de las zonas adyacentes a la cabecera y el final de la pista sujetas a constante y repetida descarga de propulsión.
- e) El área de zona de seguridad final de pista para reducir los accidentes de aeronaves que sobrepasan o no alcanzan la pista.
- f) Calle de rodaje, interconexión y salida construída para minimizar la ocupación de la pista por aeronaves en vía de despegue y aterrizaje.

PLAN DE HIGIENE Y SEGURIDAD INDUSTRIAL: El plan cuyo diseño y aplicación son de responsabilidad de **EL CONCESIONARIO**, de conformidad con lo establecido en las disposiciones vigentes y en la oferta del concesionario.



PLAN DE INVERSIONES DE CAPITAL ADICIONALES: Es el Plan propuesto por iniciativa de cualquiera de las partes y definido de común acuerdo para la realización de inversiones de capital destinadas a la expansión de la capacidad de la administración y explotación económica del Aeropuerto, en los términos del literal b) de la cláusula décima quinta. Dicho plan estará contenido dentro del Plan Maestro Aeroportuario.

PLAN DE INVERSIONES OBLIGATORIAS: El Plan que deberá elaborar EL CONCESIONARIO de conformidad con lo estipulado en la cláusula décima quinta, con el fin de especificar las inversiones obligatorias que deberá efectuar durante la vigencia del contrato. Dicho plan estará contenido dentro del Plan Maestro Aeroportuario.

PLAN DE MANTENIMIENTO Y MEJORAS: El Plan propuesto por EL CONCESIONARIO en su propuesta para el mantenimiento y mejora de las instalaciones del Aeropuerto, según lo pactado en la cláusula vigésima, aplicable en tanto se ejecute el Plan Maestro Aeroportuario.

PLAN DE OPERACIÓN Y SEGURIDAD AEROPORTUARIA: El Plan propuesto por EL CONCESIONARIO en su oferta para garantizar las condiciones de operación y seguridad del Aeropuerto, de acuerdo con lo convenido en la cláusula vigésima primera, aplicable en tanto se ejecute el Plan Maestro Aeroportuario..

PLAN DE PROTECCIÓN AMBIENTAL: El Plan que deberá elaborar EL CONCESIONARIO en los términos de la cláusula vigésima segunda, para garantizar que los recursos naturales y los ambientales ubicados en las zonas vecinas al Aeropuerto sean preservados y protegidos. Este Plan deberá estar incluido dentro del Plan Maestro Aeroportuario.

PLAN DE REACONDICIONAMIENTO: El Plan acordado entre EL CONCESIONARIO y LA AEROCIVIL, previa propuesta del mismo por parte de EL CONCESIONARIO, dentro de los seis (6) meses siguientes a la Fecha de Entrega del Aeropuerto, que contendrá las inversiones necesarias para



llevar el Aeropuerto a condiciones de servicio acordes con las recomendaciones de la OACI, que forma parte de las inversiones obligatorias y se halla incluido en el Plan de Inversiones Obligatorias. Dicho plan estará contenido dentro del Plan Maestro Aeroportuario y se regulará por lo estipulado en las cláusulas décima séptima, décima octava y décima novena del presente contrato.

PLAN MAESTRO AEROPORTUARIO: El Plan existente que deberá actualizar EL CONCESIONARIO durante los primeros seis (6) meses contados a partir de la Fecha de Entrega del Aeropuerto, de acuerdo con lo previsto en la cláusula décima cuarta.

RADIO AYUDAS AÉREAS.- Todos los equipos de radio instalados en superficie terrestre, destinados a la determinación de la posición o dirección de las aeronaves en el espacio aéreo, como también para advertir los obstáculos a la navegación aérea.

RADIO AYUDAS DE APROXIMACIÓN: Todos los equipos de radio instalados en superficie terrestre, destinados a la determinación de la posición o dirección de las aeronaves, como también para advertir los obstáculos a la navegación aérea, en la fase de aproximación. Incluyendo los equipos VOR, DME, BEACON.

RAMPA: El área definida en el Aeropuerto, destinada a dar cabida a las aeronaves, para los fines de embarque o desembarque de pasajeros, correo o carga, abastecimiento de combustible, estacionamiento o mantenimiento.

SEGURIDAD.- La asignada a la fuerza pública en virtud de la Constitución y de la ley y de las obligaciones adquiridas en virtud de convenios suscritos por la Aerocivil para apoyar el cumplimiento de las obligaciones constitucionales y legales que competen a aquella. Se entiende como el conjunto de medidas y dispositivos que deberán ser ejecutados por la fuerza pública con el objeto de: i) diseñar, implementar y ejecutar los mecanismos y procedimientos cuya aplicación le corresponde ii) minimizar



el riesgo de ocurrencia de conductas tipificadas en el Código Penal y demás normas aplicables, o cualesquiera otros actos que atenten contra el orden público; iii) preservar el orden público en el Aeropuerto; y, iv) proteger la vida, honra y bienes de las personas dentro del Aeropuerto.

SEGURIDAD AEREA: *La asignada a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil en los términos de la Ley 105 de 1993 y demás normas concordantes, consistente en la combinación de recursos humanos, procedimientos y dispositivos tecnológicos que posibiliten la operación aérea conforme con las disposiciones y requerimientos mínimos de la OACI.*

SEGURIDAD AEROPORTUARIA.- *La asignada a EL CONCESIONARIO en virtud del contrato de concesión. Se entiende como la combinación de recursos humanos, procedimientos, medidas y dispositivos tecnológicos implementados por EL CONCESIONARIO y que se encuentran incluidos en el plan de operación y seguridad aeroportuaria, aprobado por la Aerocivil, para prevenir la ocurrencia de actos de interferencia ilícita que atenten contra la seguridad de las personas, las instalaciones aeroportuarias y las aeronaves.*

SERVICIOS AEROPORTUARIOS: *Todos los servicios que se prestan a los usuarios del transporte aéreo mediante la facilitación del uso de las instalaciones aeroportuarias y que se clasifican en servicios básicos, servicios complementarios y servicios directos ocasionales.*

SERVICIOS BÁSICOS.- *Los servicios de utilización de pista y rampa para las aeronaves, por los cuales se cobran los cargos a las aeronaves por derechos de aeródromo, y de utilización de las instalaciones aeroportuarias para los pasajeros, por el cual se cobra la Tasa Aeroportuaria.*

SERVICIOS COMPLEMENTARIOS.- *Todos aquellos servicios conexos o complementarios a la actividad aeroportuaria no sujetos a regulación tarifaria directa por parte de LA AEROCIVIL, de acuerdo con este contrato.*



SERVICIOS DIRECTOS OCASIONALES: Son todos aquellos servicios conexos a la administración y explotación económica del Aeropuerto y diferentes de la aviación, como son los servicios temporales de infraestructura para fines diferentes del transporte o servicios al pasajero, que únicamente pueden ser prestados por **EL CONCESIONARIO**. Dichos servicios en ningún caso podrán poner en riesgo el objeto del contrato ni la seguridad aeroportuaria. Tampoco podrán tener implicaciones lesivas a la imagen nacional, ni atentar contra la honra y buenas costumbres.

SUBCONTRATISTA: Empresa contratada por **EL CONCESIONARIO** para la ejecución de tareas especializadas sin perjuicio de la responsabilidad de **EL CONCESIONARIO** ante **LA AEROCIVIL**.

TASA AEROPORTUARIA: Valor que se cobra a los pasajeros por el uso de las instalaciones aeroportuarias.

TASA REPRESENTATIVA DE MERCADO: Será la tasa de cambio de pesos por dólares certificada diariamente por la Superintendencia Bancaria como el promedio aritmético simple de las tasas de las operaciones de compra de divisas y certificados de cambio efectuadas por bancos comerciales y corporaciones financieras en las ciudades de Santa Fe de Bogotá D.C., Barranquilla, Cali y Medellín, excluidas las operaciones de ventanilla y las operaciones interbancarias. Si este índice dejara de estar disponible, un índice comparable deberá ser acordado por las partes.

TERMINAL: Edificio donde se realizan las actividades de transferencia de pasajeros, equipajes y carga entre el transporte aéreo y el terrestre y entre vuelos de conexión, y en el que están situadas instalaciones de despacho y administración, así como instalaciones para uso y comodidad de los pasajeros, equipaje y carga.

TRIMESTRE CALENDARIO O TRIMESTRE: Se entiende como cada uno de los cuatro (4) períodos de tres (3) meses en que se divide un año calendario. Dichos trimestres vencen el último día calendario de los meses de marzo,



junio, septiembre y diciembre de cada año de la vigencia de la concesión.

USUARIOS: *Aerolíneas y personas naturales y jurídicas que utilizan las instalaciones y los servicios aeroportuarios.*

VALOR DEL CONTRATO: *Corresponde al valor presente neto de la suma total de los pagos correspondientes a la contraprestación.*

VALOR PRESENTE NETO: *Valor actual de una serie de pagos futuros, o de un pago futuro descontado a una tasa anual dada.*

ZONAS ACCESORIAS: *Son las áreas dentro de los terrenos del Aeropuerto pertenecientes a LA AEROCIVIL que no están destinadas en la actualidad al desplazamiento y servicio de las aeronaves, pasajeros y carga.*

Dentro de las anteriores generalidades hemos convenido en obligarnos según las siguientes cláusulas:

CLÁUSULA PRIMERA: OBJETO CONTRACTUAL: *El objeto de este contrato es el de la administración y explotación económica por el sistema de concesión del Aeropuerto RAFAEL NUÑEZ, ubicado en el Distrito Especial de Cartagena de Indias, el cual presta servicio principalmente a la ciudad de Cartagena. La administración y explotación económica incluyen el manejo y mantenimiento directo del terminal, pista, rampa, instalaciones aeroportuarias, ayudas visuales de aproximación, y zonas accesorias. LA AEROCIVIL se reserva el manejo y la responsabilidad de las funciones de control y vigilancia del tráfico aéreo en ruta y el correcto funcionamiento y mantenimiento de las radioayudas aéreas, incluyendo las radioayudas de aproximación, y las comunicaciones y demás equipo destinado y necesario para el debido control aéreo establecidos por OACI.*

Igualmente se obliga a mantener eficientes niveles de servicios en los equipos antes mencionados y a hacer las inversiones requeridas con tal fin.



CLÁUSULA SEGUNDA: IDENTIFICACIÓN DEL OBJETO MATERIAL: El Aeropuerto Rafael Nuñez (incluido su terminal, pista, rampa, instalaciones aeroportuarias, ayudas visuales de aproximación y zonas accesorias), tiene una área total de 141 hectáreas, 6.846 metros cuadrados, y se halla comprendido dentro de los siguientes linderos:

POR EL NORTE: En 972.32 metros comprendidos del mojon 14; mojon 14A Delta 11, mojon 15 y de éste al detalle 14, pasando por el mojon 16, lindando con carretera a La Boquilla y terrenos de la Cabaña de Carlos (Carlos Ferreira).

POR EL SUR: En 329.60 metros comprendidos del Delta 70 al detalle A-92; incluidos los detalles: A 84, A-85, A-87, A-88, A-89 y A 91, lindando con baldíos de la Nación, más exactamente con la ciénaga de Tesca o la Virgen.

POR EL ORIENTE: En 4.234.33 metros, comprendidos del detalle 14 al Delta 70; incluidos los detalles 15, 18, 19, 25, A-34, A-51, A-52, A-53, A-54, A 56, A-58, A-59, A-60, A-62, A-63, A-65, A-67, A-68, A-69, A-70, A-72 mojon No. 17, Delta 85, 75, 78, 79, 67 y 68 - lindando con baldíos de la Nación (Ciénaga de Tesca o la Virgen y Caño Juan Angola (antiguo cauce) desde su desembocadura en la ciénaga a dar a la cerca que separa zona de seguridad con la pista.

POR EL OCCIDENTE: En 3.585.12 metros, comprendidos del detalle A-92 al detalle 1 y encierra, incluidos los detalles A-94 y A-95, lindando con los barrios San Francisco y Siete de Agosto, respectivamente, Caño Juan Angola al medio (cauce nuevo).

"No obstante las anteriores alinderaciones, el Aeropuerto y los terrenos y áreas que hacen parte de la **CONCESION**, se entregan a **El CONCESIONARIO**, y éste así declara recibirlo, como cuerpo cierto".

CLÁUSULA TERCERA: DURACIÓN: El presente contrato tendrá una duración de quince (15) años contados a partir de la Fecha de Entrega del Aeropuerto.

[Handwritten signature]



CLÁUSULA CUARTA: PRORROGA: El presente contrato podrá ser prorrogado a la terminación del plazo inicialmente previsto, por el término y en las condiciones que permitan las disposiciones legales vigentes para el momento de dicha prórroga, siempre y cuando, a juicio de LA AEROCIVIL, EL CONCESIONARIO haya cumplido los compromisos y obligaciones derivadas del contrato, y haya mantenido índices satisfactorios de eficiencia, de conformidad con las evaluaciones periódicas realizadas por el comité a que se refiere la cláusula 57 del presente contrato y con el procedimiento establecido para la medición del desempeño del concesionario en las cláusulas 33, 34 y 35.

CLÁUSULA QUINTA: PROCEDIMIENTO PARA LA SOLICITUD DE PRORROGA: Con una anticipación de por lo menos de dieciocho (18) meses a la fecha en que se venzan los quince (15) años de la concesión, EL CONCESIONARIO, si está interesado en ello, solicitará la prórroga del contrato mediante comunicación escrita dirigida a la Dirección General de LA AEROCIVIL, quien deberá pronunciarse dentro de los tres meses siguientes al recibo de la solicitud.

PARAGRAFO: La negativa de la prórroga del contrato no exoneran a EL CONCESIONARIO del cumplimiento de sus obligaciones contractuales, hasta la terminación del contrato.

CLÁUSULA SEXTA: ENTREGA DE LAS INSTALACIONES: LA AEROCIVIL entregará el Aeropuerto objeto de la concesión dentro de los quince (15) días calendario siguientes a la aprobación dada por LA AEROCIVIL a la garantía única de cumplimiento del contrato.

CLÁUSULA SÉPTIMA: DEL ACTA DE ENTREGA: LA AEROCIVIL hará entrega del Aeropuerto mediante acta que deberá ser firmada por un representante de EL CONCESIONARIO y uno de LA AEROCIVIL, debidamente facultados. Al acta se anexará para que forme parte integrante de la misma un inventario detallado y debidamente auditado en los que se especifiquen las instalaciones, muebles, equipos, los inmuebles por



naturaleza, destinación o accesión y el estado material y situación jurídica de los mismos. Esta acta hace parte integral del contrato. Desde la fecha de suscripción del Acta de Entrega, comenzará a correr el término de la concesión conforme a la cláusula tercera. Harán parte del Acta de Entrega los contratos vigentes sobre las áreas objeto de la concesión.

CLÁUSULA OCTAVA: CESIÓN DE LOS CONTRATOS: LA AEROCIVIL cederá a EL CONCESIONARIO los contratos vigentes de arrendamiento, concesión, administración o similares, sobre las áreas comerciales y los terrenos del Aeropuerto, quien los aceptará y respetará hasta la fecha de su firma. La cesión de los contratos se efectuará dentro de los quince (15) días calendario siguientes a la aprobación dada por LA AEROCIVIL a la garantía única de cumplimiento. Para efectos de esta cesión, LA AEROCIVIL endosará los documentos contentivos de los contratos y procederá a notificar la cesión a los contratistas cedidos.

LA AEROCIVIL no se obliga a responder frente a EL CONCESIONARIO por el cumplimiento de las obligaciones surgidas por hechos ocurridos con posterioridad a la cesión, a cargo del contratista cedido, por lo que las acciones judiciales de cumplimiento o de resolución le corresponden exclusivamente a EL CONCESIONARIO sin derivar para ello responsabilidad alguna para el cedente. En el acto de notificación de la cesión contractual, el contratista declarará que libera de toda responsabilidad a LA AEROCIVIL. Serán de responsabilidad de LA AEROCIVIL, las obligaciones surgidas por hechos ocurridos con anterioridad a la cesión de los contratos.

CLÁUSULA NOVENA: DECLARACIÓN DE CONFORMIDAD: EL CONCESIONARIO manifiesta que conoce y acepta las condiciones contractuales en que se hallan las diferentes zonas que conforman el Aeropuerto incluídas y relacionadas en el inventario y recibidos en el Acta de Entrega en consecuencia, asume directamente la responsabilidad respecto a tenedores con justo título, poseedores, ocupantes y simples tenedores, liberando de cualquier responsabilidad a LA AEROCIVIL, siendo de cargo del concesionario las acciones legales de restitución o similares.



CLÁUSULA DÉCIMA: PROHIBICIÓN A EL CONCESIONARIO PARA CEDER EL CONTRATO: EL CONCESIONARIO no podrá ceder parcial o totalmente este contrato ni subrogar las obligaciones nacidas de éste en persona natural o jurídica, nacional o extranjera, distinta, sin autorización previa y expresa de LA AEROCIVIL.

CLÁUSULA DÉCIMA PRIMERA: DE LA OBLIGACION DEL CONCESIONARIO DE OFRECER UN NUMERO IGUAL AL DIEZ POR CIENTO (10%) DE LAS ACCIONES INICIALMENTE SUSCRITAS: En desarrollo de lo previsto en el artículo 3o., literal a), del Decreto 1647 del lo. de agosto de 1994, dentro de los tres (3) meses siguientes a la suscripción del presente contrato, EL CONCESIONARIO se obliga a ofrecer en venta a las entidades públicas indicados en el párrafo siguiente un número de acciones equivalente, como máximo, al diez por ciento (10%) de la totalidad de las acciones inicialmente suscritas, al precio de su valor nominal. Para tales efectos, EL CONCESIONARIO podrá a su libre escogencia optar por a) ceder a prorrata de los aportes el diez por ciento (10%); b) aumentar el capital en la proporción necesaria para garantizar que la participación del capital estatal territorial sobre el total sea como máximo el diez por ciento (10%); y c) colocar las acciones que la sociedad tenga en reserva, en el porcentaje requerido, conforme a lo establecido por el Código de Comercio.

Este ofrecimiento estará dirigido exclusivamente a las siguientes entidades territoriales: Departamento de Bolívar, Distrito Especial de Cartagena de Indias, los demás municipios del Departamento de Bolívar o asociaciones de estos últimos. El total de las acciones que se ofrecen en venta será dividido en tres (3) partes iguales, de tal manera que el Departamento de Bolívar y el Distrito Especial de Cartagena de Indias podrán adquirir, cada uno, una tercera (1/3) parte de las acciones ofrecidas. Los demás municipios del Departamento de Bolívar podrán adquirir, en condiciones de igualdad, la tercera (1/3) parte restante. Si concurren asociaciones de municipios, el número de acciones que pueden suscribir, dependerá del número de municipios que la integran. Si alguna de las entidades no manifestare interés en la adquisición de la totalidad o una parte de las acciones a que



tiene derecho, según lo aquí establecido, dichas acciones podrán ser adquiridas por las otras entidades públicas definidas en esta cláusula, a prorrata, caso en el cual acrecerán proporcionalmente a la cuota de acciones que tiene derecho cada una de las entidades interesadas. En el evento de que ninguna entidad territorial se muestre interesada en la adquisición de las acciones, éstas podrán ser vendidas entre los socios a prorrata de su respectiva participación accionaria o mantenerse en reserva, según lo estime EL CONCESIONARIO.

Si al momento de la presentación de la oferta EL CONCESIONARIO ya tuviere la participación pública a que se refiere esta cláusula, no habrá lugar a la venta de las acciones. Si la participación fuere inferior al diez por ciento (10%), la cantidad de acciones a ser ofrecidas se reducirá correlativamente de tal forma que se garantice que la participación de las entidades públicas en la composición de la sociedad no supere el diez por ciento (10%).

La oferta de acciones a que se refiere esta cláusula deberá permanecer abierta por un período no inferior a tres (3) meses.

CLAUSULA DÉCIMA SEGUNDA: DE LA AUTORIZACION PREVIA DE LA AEROCIVIL PARA LA MODIFICACION DE LA COMPOSICION ACCIONARIA DE LA SOCIEDAD CONCESIONARIA MIENTRAS DURE EL CONTRATO: EL CONCESIONARIO no podrá modificar la composición accionaria sin autorización previa de LA AEROCIVIL. En el evento de que un socio quiera enajenar sus acciones, mediando aprobación previa de LA AEROCIVIL, deberá hacerse uso del mecanismo del derecho de preferencia, de conformidad con lo previsto en el Código del Comercio.

CLÁUSULA DÉCIMA TERCERA: VALOR DEL CONTRATO Y FORMA DE PAGO: Para todos los efectos fiscales y legales a que haya lugar, el valor del presente contrato es la suma de VEINTICUATRO MIL CIENTO CINCUENTA MILLONES DE PESOS (\$ 24.150.000.000.) de 1996, suma que corresponde al valor de la contraprestación que se obliga a pagar EL CONCESIONARIO.

Handwritten signature and initials in blue ink.



17

La contraprestación será pagada de la siguiente forma:

a) El treinta por ciento (30%) de la contraprestación será destinada directamente por EL CONCESIONARIO a inversiones obligatorias, según lo definido en la cláusula décima quinta de este contrato.

b) El setenta por ciento (70%) de la contraprestación será pagado por EL CONCESIONARIO directamente a LA AEROCIVIL en SESENTA (60) cuotas trimestrales variables pagaderas durante los cinco (5) primeros días calendario del trimestre siguiente, durante toda la vigencia de la concesión. En cada período la cuota trimestral se calcula como la suma de la parte correspondiente al abono a capital y la parte correspondiente a los intereses sobre el saldo de la deuda al final del trimestre calendario anterior.

Los abonos a capital serán crecientes a una tasa anual de crecimiento del quince por ciento (15%).

El monto de la parte correspondiente a intereses sobre el saldo de la deuda al final del trimestre anterior se calculará utilizando una tasa de interés trimestre vencido equivalente al DTF más dos (2) puntos. Para el efecto se utilizará el DTF vigente el primer día hábil del trimestre calendario correspondiente de la cuota a pagar.

El pago de la primera cuota se hará al vencimiento del trimestre calendario completo siguiente al de la fecha de entrega del Aeropuerto. La cuantía de dicho pago incluirá la parte proporcional correspondiente al período contado desde la fecha de entrega del Aeropuerto hasta el último día del trimestre calendario en que se realice dicha entrega.

De igual manera, al momento de la liquidación del contrato se hará el cálculo de la parte proporcional correspondiente a los días del último trimestre calendario de la concesión, para ser deducido o sumado, según corresponda, a los pagos que deban hacerse entre las partes al final del contrato.



PARAGRAFO : *En caso de mora en el pago de las obligaciones dinerarias a cargo de EL CONCESIONARIO y a favor de la AEROCIVIL, se causarán los intereses moratorios correspondientes a la tasa máxima de interés moratorio vigente a la fecha en que EL CONCESIONARIO incurra en mora de acuerdo con la legislación comercial y sin necesidad de requerimiento previo por parte de LA AEROCIVIL.*

CLÁUSULA DÉCIMA CUARTA: PLAN MAESTRO AEROPORTUARIO: *EL CONCESIONARIO deberá actualizar el Plan Maestro Aeroportuario existente durante los primeros seis (6) meses contados a partir de la Fecha de Entrega del Aeropuerto. Este plan deberá ser aprobado por LA AEROCIVIL en un término máximo de sesenta (60) días contados desde su presentación por EL CONCESIONARIO. El Plan Maestro Aeroportuario podrá ser objeto de modificaciones durante la vigencia de la concesión de acuerdo con las condiciones reales de la prestación del servicio, a solicitud de cualquiera de las partes y de mutuo acuerdo entre ellas.*

El Plan Maestro Aeroportuario deberá actualizarse teniendo en cuenta los parámetros referidos en el documento 9184 de la OACI, "Manual de Planificación de Aeropuertos", parte 1, Planificación General y sus anexos, y la circular AC150/5070-6A de la Federal Aviation Administration of U.S. Department of Transportation de los Estados Unidos de América (el manual, anexos y la circular podrán ser consultados en la Biblioteca del Centro de Estudios Aeronáuticos de la Aerocivil) y deberá contener por lo menos los siguientes aspectos, señalando los objetivos, las inversiones necesarias, sus fuentes y los cronogramas de ejecución previstos:

- a) Aspectos sociales y urbanos
- b) Estudio y mitigación del impacto ambiental
- c) Proyecciones de inversión y de demanda
- d) Restauración paisajística
- e) Arquitectura regional
- f) Rampa
- g) Pista



- h) Terminal**
- i) Vías de acceso**
- j) Parquederos**
- k) Instalaciones para seguridad y control del tránsito aéreo**
- l) Plan de inversiones obligatorias, incluido el reacondicionamiento, todo de acuerdo con las cláusulas décima quinta y décima séptima**
- m) Plan de ejecución de inversiones de capital adicionales**
- n) Plan de operación y seguridad aeroportuaria**
- o) Plan de mantenimiento y mejoras**

PARAGRAFO: Los estudios previos de los planes a que se refiere la presente cláusula se financiarán con cargo a los recursos del Fondo de Inversiones Obligatorias, salvo los correspondientes a los planes de inversión de capital adicionales que serán financiados por **EL CONCESIONARIO**.

CLÁUSULA DÉCIMA QUINTA: INVERSIONES DE CAPITAL DURANTE LA VIGENCIA DE LA CONCESIÓN: EL CONCESIONARIO se obliga a realizar durante la vigencia de la concesión, inversiones de capital, así:

- a) Inversiones obligatorias**

Durante la vigencia de la concesión, EL CONCESIONARIO estará obligado a destinar el treinta por ciento (30%) de la contraprestación a Inversiones Obligatorias o al Fondo de Inversiones Obligatorias.

En ningún caso el valor presente neto de los desembolsos efectuados por EL CONCESIONARIO para financiar inversiones obligatorias o para alimentar el Fondo de Inversiones Obligatorias, podrá exceder el treinta por ciento (30%) del valor de la contraprestación por la concesión.

Estas inversiones obligatorias se harán en obra y/o equipos requeridos para que el aeropuerto tenga eficientes y seguras condiciones de servicios



y se concentrarán principalmente en la pista, rampa, plataforma y calles de rodajes e interconexión. Las inversiones obligatorias no estarán destinadas a generar aumento de ingresos para EL CONCESIONARIO por expansión de la capacidad o por explotaciones comerciales del Aeropuerto. Las inversiones obligatorias se destinarán a llevar el Aeropuerto a estándares OACI y a lograr niveles eficientes de servicio y de seguridad para los usuarios y explotadores de aeronaves; por ello, dentro del Plan de Reacondicionamiento de que trata la cláusula décima séptima se pueden proponer aquellas inversiones que mejoren los niveles de servicio, minimicen las congestiones existentes y mantengan los niveles de servicio propuestos y requeridos.

Las inversiones a que se refiere este literal se harán de acuerdo con el Plan de Inversiones Obligatorias propuesto por EL CONCESIONARIO y aprobado por LA AEROCIVIL. Sin embargo, en cualquier momento de la vigencia de la concesión en que aparezca como indispensable la realización de inversiones no incluidas dentro de las obligaciones a cargo de EL CONCESIONARIO para garantizar la seguridad aeroportuaria a los usuarios del Aeropuerto, LA AEROCIVIL podrá ordenar unilateralmente su ejecución con cargo al monto de las inversiones obligatorias y acordará con EL CONCESIONARIO las formas, plazos y condiciones de ejecución y de financiamiento, así como las modificaciones correspondientes al Plan de Inversiones Obligatorias. Igualmente, por intermedio de su representante legal, LA AEROCIVIL podrá ordenar la suspensión o la reprogramación del Plan de Inversiones Obligatorias en lo que resulte indispensable teniendo en cuenta las condiciones reales de la prestación del servicio. En estos eventos, LA AEROCIVIL también podrá modificar el porcentaje de la contraprestación destinado a las inversiones obligatorias y la diferencia afectará el monto de la cuota trimestral.

Si el monto destinado a inversiones obligatorias se hubiese agotado, el proyecto podrá ser financiado con recursos propios de LA AEROCIVIL o con recursos provenientes del porcentaje de la contraprestación que deba ser directamente pagado a LA AEROCIVIL, a discreción de ésta. Cuando se



utilicen los recursos de la contraprestación, EL CONCESIONARIO - previa aprobación expresa de LA AEROCIVIL - pagará con sus recursos directamente al contratista responsable de la provisión de obras, bienes o servicios y descontará de los valores a pagar a LA AEROCIVIL el valor de los costos de inversión, debidamente aprobados por LA AEROCIVIL.

En el caso de que se hayan agotado las fuentes previstas en el párrafo anterior y se requieran modificaciones tarifarias para su financiación, éstas serán adoptadas por LA AEROCIVIL en lo estrictamente necesario para sufragar las inversiones ordenadas. En el evento de presentarse excedentes, dichos ingresos serán de propiedad de LA AEROCIVIL y no serán cedidos A EL CONCESIONARIO. LA AEROCIVIL elaborará los estudios que permitan determinar el impacto de dichas modificaciones sobre la demanda de los servicios ofrecidos por EL CONCESIONARIO y, en el caso de que los ajustes afecten la demanda, las partes acordarán los mecanismos para restablecer la ecuación financiera del contrato.

EL CONCESIONARIO podrá distribuir las inversiones obligatorias en el tiempo, de acuerdo con el Plan de Inversiones Obligatorias que elabore y con las autorizaciones de LA AEROCIVIL. Los precios de las obras, equipos y/o servicios deberán ser previamente aprobados por LA AEROCIVIL antes de ser contratados, para que sirvan como base del cálculo de las inversiones obligatorias. Las fechas en que se tendrán como aplicados dichos precios para efecto del cálculo del monto de inversiones obligatorias serán las de los respectivos desembolsos, sin perjuicio de la obligación del Concesionario de realizar la ejecución de las obras hasta el recibo a satisfacción por parte de la AEROCIVIL.

EL CONCESIONARIO constituirá un Fondo de Inversiones Obligatorias, el cual se alimentará con la diferencia entre la inversión ejecutada y el monto acumulado que a la fecha se deba haber pagado por concepto de cuotas trimestrales de capital, liquidadas en la forma establecida en el literal b) de la Cláusula 13.



Para tal efecto al final de cada trimestre, se calculará la diferencia entre estos dos montos y EL CONCESIONARIO deberá consignar esta diferencia más los intereses sobre saldos reales no ejecutados del monto total de inversiones obligatorias, durante los primeros cinco (5) días calendario del trimestre siguiente en la entidad fiduciaria encargada del manejo de los recursos. La tasa de interés es la establecida en el Literal b) de la cláusula 13.

No obstante, mientras se presenta y aprueba el plan de inversiones obligatorias, EL CONCESIONARIO podrá consignar, en el Fondo de Inversiones Obligatorias, el monto total destinado a tales inversiones. De no ser así, el 30% correspondiente a inversiones obligatorias se pagará como lo dispone el párrafo anterior.

El Fondo de Inversiones Obligatorias será manejado a través de un fideicomiso de administración. La selección de la entidad fiduciaria la efectuará LA AEROCIVIL previa propuesta del CONCESIONARIO, siendo potestativo de LA AEROCIVIL rechazar o aceptar la postulación. En todo caso la entidad fiduciaria seleccionada será de reconocida trayectoria, experiencia y profesionalismo en el medio. El Fondo será manejado con criterios de seguridad, liquidez y rendimiento de la inversión. Los rendimientos financieros del Fondo generados durante toda la vigencia de la fiducia serán propiedad de LA AEROCIVIL. Se liquidará trimestralmente una suma correspondiente al rendimiento real. De este valor se deducirá la parte correspondiente al ajuste por inflación y el saldo deberá ser consignado por la entidad fiduciaria a favor de LA AEROCIVIL, en la cuenta que ésta designe para el efecto.

Estos rendimientos en ningún caso disminuirán el monto de la contraprestación a la que se obliga EL CONCESIONARIO.

LA AEROCIVIL supervisará el manejo financiero de estos recursos y para el efecto podrá solicitar las cuentas a la entidad fiduciaria.



Los gastos de administración de los recursos entregados en fiducia se pagarán con cargo a los rendimientos financieros.

Al final del período de la concesión los recursos que se encuentren en el Fondo serán transferidos a la cuenta que para tal efecto designe LA AEROCIVIL. En todo caso la duración del Fondo de Inversiones obligatorias será la de la ejecución total de las inversiones previstas en esta literal o la de la concesión.

EL CONCESIONARIO deberá proponer el cronograma de ejecución de las inversiones del Plan de Reacondicionamiento por un valor equivalente al cincuenta por ciento (50%) del total de las inversiones obligatorias en los términos establecidos en la cláusula 17 del presente contrato. El monto restante de las inversiones obligatorias se ejecutará, según lo acordado en el Plan de Inversiones obligatorias. Para este plan, EL CONCESIONARIO deberá establecer sus propias prioridades.

Si para la realización de las inversiones obligatorias, en un período determinado de la concesión, los recursos de la contraprestación destinados a este fin más la reserva del Fondo de Inversiones Obligatorias, fueren insuficientes para atender las inversiones previamente autorizadas por LA AEROCIVIL para ese período y demandaren financiamiento, los intereses que causen estas obligaciones durante el período determinado, podrán ser cubiertos con los recursos de la contraprestación destinados a inversiones obligatorias.

Las inversiones necesarias para la ejecución del Plan de Reacondicionamiento a que se refiere la cláusula décima séptima, se harán con cargo al monto de las inversiones obligatorias.

Las inversiones obligatorias deberán incluir los valores necesarios para la adquisición de los inmuebles aledaños al Aeropuerto que sean necesarios para la ejecución del Plan Maestro Aeroportuario. La tenencia de los terrenos revertirá a LA AEROCIVIL al término de la concesión.



24

b) Inversiones de capital adicionales

Durante el periodo de la concesión, cualquiera de las partes podrá proponer inversiones de capital para expansiones adicionales de la capacidad aeroportuaria distintas de las inversiones obligatorias, que estén en armonía con el Plan Maestro del Aeropuerto. Estas inversiones se concentrarán principalmente en sitios específicos del Aeropuerto, tales como: a) Terminales de pasajeros incluyendo locales comerciales, counters, oficinas, áreas de manejo de equipajes, parqueadero, áreas para la prestación de servicios directos ocasionales y demás instalaciones de servicio al público; b) Bodegas e instalaciones conexas destinadas a la prestación del servicio de movimiento de carga; c) Areas dedicadas a las compañías de servicios a la aviación, incluyendo las instalaciones utilizadas por las compañías de servicio y apoyo a los pasajeros, las de servicios de ayuda y apoyo a las aeronaves, servicios a la carga y sistemas de información para pasajeros.

De llegarse a un acuerdo entre las partes sobre la conveniencia de estas inversiones, las mismas serán financiadas totalmente por EL CONCESIONARIO y para el efecto se levantará un acta en la cual conste dicho acuerdo. La negativa de cualquiera de las partes deberá ser motivada con causa justificada.

LA AEROCIVIL tendrá un plazo de sesenta (60) días para pronunciarse sobre el proyecto de inversiones de capital adicionales presentado por EL CONCESIONARIO.

CLÁUSULA DÉCIMA SEXTA: PLAN DE INVERSIONES OBLIGATORIAS: EL CONCESIONARIO se obliga a incluir y ejecutar en los términos de la cláusula décima quinta de este contrato, un Plan de Inversiones Obligatorias contenido en el Plan Maestro Aeroportuario. El anterior plan se ejecutará sin perjuicio de las facultades de LA AEROCIVIL contenidas en la citada cláusula.



CLÁUSULA DÉCIMA SEPTIMA: PLAN DE REACONDICIONAMIENTO: EL CONCESIONARIO deberá acordar con LA AEROCIVIL un Plan de Reacondicionamiento del Aeropuerto, dentro de los seis (6) meses siguientes a la Fecha de Entrega del Aeropuerto. Este Plan de Reacondicionamiento, que contendrá las inversiones necesarias para llevar el Aeropuerto a condiciones de servicio acordes con las recomendaciones de la OACI, será realizado dentro de un plazo de dieciocho (18) meses contados desde la Fecha de aprobación del Plan Maestro Aeroportuario. Los gastos necesarios para ejecutar el Plan de Reacondicionamiento serán asumidos por EL CONCESIONARIO con cargo al monto destinado a las inversiones obligatorias.

CLÁUSULA DÉCIMA OCTAVA: DEL RECIBO DE LOS TRABAJOS DE REACONDICIONAMIENTO: Una vez concluidas las inversiones de reacondicionamiento acordadas, y recibidas a satisfacción por LA AEROCIVIL las obras y/o equipos, se verificará el estado y condición del Aeropuerto y se efectuará un inventario detallado que servirá de base para llevar a cabo la medición del desempeño de EL CONCESIONARIO

Para tal efecto, las partes designarán de mutuo acuerdo una firma especializada en la verificación de servicios e instalaciones aeroportuarias que se encargará de certificar las condiciones reales del Aeropuerto para el momento de la culminación del reacondicionamiento. Los gastos que ocasione la intervención de la firma verificadora serán cubiertos por partes iguales cuando se trate de la certificación del estado del Aeropuerto después del reacondicionamiento.

CLÁUSULA DÉCIMA NOVENA: DE LA OBLIGACIÓN DE MANTENER LAS CONDICIONES Y NIVEL DE SERVICIO RESULTANTES DEL REACONDICIONAMIENTO: EL CONCESIONARIO se obliga a mantener las instalaciones del Aeropuerto en el nivel de servicio a que se llegue después del reacondicionamiento a que se refieren las cláusulas anteriores. En el caso en que, después del reacondicionamiento, se presentaren discrepancias entre las partes sobre el nivel de mantenimiento de las



instalaciones aeroportuarias, la firma especializada a que se refiere la cláusula anterior, u otra escogida de común acuerdo, las solucionará por el mecanismo de la amigable composición. Las decisiones de la firma verificadora tendrán carácter obligatorio para las partes. Cuando se trate de solución de controversias después de dicho reacondicionamiento, los gastos que ocasione la intervención de la firma verificadora serán asumidos por la parte que resulte vencida.

CLÁUSULA VIGÉSIMA: PLAN DE MANTENIMIENTO Y MEJORAS: *Es responsabilidad de EL CONCESIONARIO el mantenimiento y mejora de las instalaciones del Aeropuerto. Para el efecto deberá ejecutar las acciones propuestas en el plan inicial de mantenimiento y mejoras al Aeropuerto propuesto por EL CONCESIONARIO y aprobado por LA AEROCIVIL, que se aplicará en tanto se adopte el Plan Maestro Aeroportuario el cual incluye el Plan de Mantenimiento y Mejoras que regirá en el tiempo de la concesión, pudiendo ser ajustado conforme a lo establecido para el Plan Maestro Aeroportuario. Para la elaboración del Plan de Mantenimiento y Mejoras contenido en el Plan Maestro EL CONCESIONARIO deberá ajustarse a las recomendaciones y seguir los lineamientos del Manual de Servicios de Aeropuertos (Documento 9137 de la OACI), especialmente en lo referente a la parte 9, Métodos de Mantenimiento de Aeropuertos. EL CONCESIONARIO podrá basarse en cualquier otra publicación de la OACI u organismo similar en aspectos relevantes que considere pertinentes.*

CLÁUSULA VIGÉSIMA PRIMERA: PLAN DE OPERACIÓN Y SEGURIDAD AEROPORTUARIA.- *Es obligación de EL CONCESIONARIO aplicar el Plan de Operación y Seguridad Aeroportuaria propuesto por EL CONCESIONARIO y aprobado por LA AEROCIVIL. EL CONCESIONARIO deberá ejecutar el Plan a que se refiere esta cláusula en coordinación con las autoridades públicas y de policía competentes. EL CONCESIONARIO no sustituirá, en caso alguno, a las autoridades competentes en las funciones constitucionales que ellas tienen de proteger la vida, honra y bienes de los ciudadanos, aunque prestará la colaboración necesaria para que dichas autoridades puedan cumplir tales funciones.*

**CLÁUSULA VIGÉSIMA SEGUNDA: PLAN DE PROTECCIÓN AMBIENTAL:**

Para garantizar que los recursos naturales y los ambientales sean preservados y protegidos en el estado en que se encuentren a la fecha de recibo del aeropuerto, **EL CONCESIONARIO** deberá presentar, dentro del Plan Maestro Aeroportuario a que se refiere la cláusula décima cuarta, un Plan de Protección Ambiental y el presupuesto para mantener y proteger la integridad ambiental de la zona vecina al Aeropuerto, en la medida en que su operación la afecte. Este plan se enmarcará dentro de los reglamentos ambientales vigentes y estará acompañado de un presupuesto general anualizado para este rubro. Los costos derivados de la ejecución de este Plan ambiental o de las exigencias que durante el periodo de concesión hagan las autoridades competentes podrán ser deducidos de las inversiones obligatorias, siempre que se refieran a obras o gastos necesarios para la minimización del impacto ambiental que tengan dichas inversiones o que se deriven de las condiciones en que se entregue el aeropuerto. En consecuencia los costos asociados al control del impacto ambiental derivado de obras correspondientes a las inversiones de capital adicionales será asumido directamente por **EL CONCESIONARIO**.

CLÁUSULA VIGÉSIMA TERCERA: INGRESOS DEL CONCESIONARIO : **EL CONCESIONARIO** percibirá como ingresos por la administración y explotación económica del Aeropuerto los siguientes: a) Las tarifas por servicios básicos, complementarios y directos ocasionales, y b) los arrendamientos cánones y demás emolumentos que se generen en los contratos de arrendamiento, concesión, y en general en todos aquellos permitidos por el Código de Comercio para la explotación de las áreas y terrenos del aeropuerto. Para el efecto, **LA AEROCIVIL** cederá a **EL CONCESIONARIO** los ingresos correspondientes por servicios básicos. Los cobros por servicios complementarios y por arrendamientos, concesiones o cualquier otro permitido por el Código de Comercio, también serán de **EL CONCESIONARIO**.

A la **AEROCIVIL** le corresponderá la regulación de las tarifas de servicios básicos cedidos, como son derechos de aeródromo y la Tasa Aeroportuaria.



Además de los ingresos por servicios básicos, EL CONCESIONARIO podrá percibir ingresos por arrendamientos y concesiones, por la prestación de servicios complementarios y de servicios directos ocasionales. En los casos en que EL CONCESIONARIO esté en capacidad de seleccionar un nuevo contratista, bien sea por expiración de los contratos de arrendamiento o similares anteriores o por cualquier circunstancia que legalmente le permita hacerlo, EL CONCESIONARIO seleccionará a dicho contratista siempre a través de mecanismos que garanticen la libre competencia y la transparencia del proceso, según lo estipulado en el párrafo de la presente cláusula. Los cargos por arrendamientos y concesiones que perciba EL CONCESIONARIO serán definidos con base en concursos públicos que serán supervisados por LA AEROCIVIL. Las tarifas por servicios complementarios, cuando se presten de manera opcional, o bajo condiciones de libre competencia, serán de libre negociación, salvo que por disposiciones legales o reglamentarias estén sujetas a regulación de autoridad pública competente. Las tarifas por servicios complementarios, en los casos en que la utilización de los servicios prestados no sea opcional para el usuario y no sean ofrecidos por otra u otras personas distintas de EL CONCESIONARIO en condiciones competitivas y las tarifas de los servicios directos ocasionales, serán aplicadas libremente por EL CONCESIONARIO, previa comunicación a LA AEROCIVIL, la cual se reserva el derecho de exigir la modificación de las mismas cuando y de recaudar con las cuotas trimestrales las sumas cobradas en exceso cuando se demuestre que los cobros exceden los costos y la utilidad razonable de EL CONCESIONARIO.

Para estos efectos se considera utilidad razonable del concesionario un quince por ciento (15%) de la tasa de retorno real al capital invertido en un período equivalente a la vida útil de la inversión efectuada.

La estructura tarifarias propuesto para operaciones tanto nacionales como internacionales para los servicios básicos (derechos de aeródromo y Tasa Aeroportuaria) será reajustada semestralmente en los meses de enero y julio, durante todo el período de la concesión con base en el Índice de

Job
[Handwritten signature]



Precios al Consumidor (IPC) de los seis (6) meses anteriores, certificados por el Dane. La Aeronáutica expedirá la Resolución correspondiente dentro de los cinco (5) primeros días del mes correspondiente. Para efectos del reajuste previsto, las tarifas para operaciones internacionales expresadas en dólares de los Estados Unidos de América se convertirán a pesos colombianos utilizando la Tasa Representativa de Mercado certificada por la Superintendencia Bancaria, al final del período semestral; y, en el evento de que el IPC supere las tasas de devaluación semestrales, se procederá al reajuste correspondiente. Durante la vigencia de la concesión EL CONCESIONARIO podrá solicitar a LA AEROCIVIL modificaciones a la estructura tarifaria adoptada, con base en estudios técnicos elaborados de acuerdo con las pautas y metodologías que para tal efecto defina LA AEROCIVIL. LA AEROCIVIL evaluará este estudio y si lo considera viable técnica y económicamente lo aceptará y lo pondrá en vigencia mediante una resolución en un plazo no superior a cuarenta y cinco (45) días calendario.

En caso que la estructura tarifaria propuesta por derechos de aeródromo y Tasa Aeroportuaria, adoptada en cualquier momento de la concesión por parte de LA AEROCIVIL, sin que exista para ello una solicitud expresa de EL CONCESIONARIO, sea inferior a la adoptada por LA AEROCIVIL en virtud de la última propuesta tarifaria de EL CONCESIONARIO e indexado según el mecanismo establecido en esta cláusula, LA AEROCIVIL reconocerá el valor de los ingresos correspondientes al tráfico efectivo por la diferencia tarifaria generada. Para tal efecto, EL CONCESIONARIO -previa aprobación expresa de LA AEROCIVIL- podrá descontar del pago de la cuota trimestral de la contraprestación que se debe pagar directamente a la Aerocivil el monto correspondiente a esta disminución de ingresos, de acuerdo con el tráfico efectivo durante el periodo trimestral anterior, certificado por LA AEROCIVIL. En caso que la disminución de ingresos supere el monto de la cuota de la contraprestación de un determinado trimestre, se podrá descontar del monto de la siguiente cuota incluyendo intereses a favor de EL CONCESIONARIO a una tasa del DTF a treinta días, más dos (2) puntos. Estos intereses sólo se reconocerán sobre la parte de diferencia tarifaria no cubierta con la cuota de la contraprestación del trimestre siguiente a la

José
[Signature]



causación de las diferencias tarifarias. De solicitarlo así EL CONCESIONARIO, este mecanismo se aplicará por un periodo máximo de cuatro (4) trimestres contados desde el primer trimestre en que se cause una diferencia tarifaria superior al valor de la cuota trimestral de la contraprestación. Pasado este periodo máximo, la compensación aquí establecida, junto con los intereses, será pagada directamente a EL CONCESIONARIO con recursos propios de LA AEROCIVIL.

En el caso de que un aumento de tarifas definida unilateralmente por LA AEROCIVIL, supere las tarifas propuestas por EL CONCESIONARIO, esta diferencia será de LA AEROCIVIL e incrementará la cuota trimestral.

Para los efectos de la presente cláusula, LA AEROCIVIL elaborará los estudios que permitan determinar el impacto de las modificaciones tarifarias sobre la demanda de los servicios ofrecidos por EL CONCESIONARIO y, en el caso de que los ajustes afecten la demanda, las partes acordarán los mecanismos para restablecer la ecuación financiera del contrato.

Las tarifas por servicios directos ocasionales, se determinarán por el cálculo del costo incurrido por EL CONCESIONARIO en la prestación de dicho servicio, más la utilidad de EL CONCESIONARIO.

PARAGRAFO: El procedimiento para el concurso público a que se refiere la presente cláusula deberá basarse en los siguientes criterios:

l) Se establece un concurso público mediante el cual se escoge el proponente que ofrezca las mejores condiciones técnicas, relacionadas con la calidad del servicio, mezcla de productos e inversiones en presentación, entre otros. El concurso se efectuará garantizando la competitividad y transparencia. EL CONCESIONARIO deberá garantizar que los términos del concurso contengan los mecanismos necesarios para obtener y comprobar la información relacionada con el profesionalismo y la idoneidad moral del concursante, de tal manera que el concurso no pueda ser adjudicado a



quien no cumpla estos requisitos.

2) Una vez escogida la mejor oferta técnica y profesional, se pactarán con el ganador del concurso las condiciones económicas. Si no se llega a un acuerdo con el ganador, se pasa a negociar con el siguiente en el orden de elegibilidad.

CLÁUSULA VIGÉSIMA CUARTA: TARIFAS RESERVADAS POR LA AEROCIVIL: LA AEROCIVIL se reserva el derecho a cobrar directa o indirectamente las tarifas por el servicio de control de tráfico aéreo, impuesto de timbre a los pasajeros que viajan fuera del país, y todas otras tasas, licencias, permisos, derechos y multas que no sean cedidas a EL CONCESIONARIO en el presente contrato.

CLÁUSULA VIGÉSIMA QUINTA: OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO: EL CONCESIONARIO será responsable por el manejo y administración del Aeropuerto en las condiciones estipuladas en el presente contrato y según los procedimientos acordados con LA AEROCIVIL. Las obligaciones y responsabilidades de EL CONCESIONARIO se limitan a:

1) Administrar y explotar económicamente el Aeropuerto de manera que se garanticen condiciones eficientes de servicio y de seguridad aeroportuaria a los usuarios, la carga, las instalaciones y la infraestructura aeroportuaria.

2) Mantener unas condiciones de servicio acordes con los parámetros definidos por la OACI. El Socio operador del CONCESIONARIO deberá proveer de manera permanente los recursos humanos y técnicos necesarios para lograr la eficiente y segura operación aeroportuaria.

3) Prestar los servicios aeroportuarios a su cargo en condiciones de igualdad para todos los usuarios.

4) Garantizar la prestación de los servicios complementarios en forma competitiva, bien sea a través de concurso libre y transparente con el cual



se garantice o se incentive la prestación de servicios a mínimo costo y óptima calidad o permitiendo la prestación del servicio a dos o más agentes, utilizando el mismo proceso de selección.

5) Prestar o contratar directamente servicios complementarios solamente en el evento de que surtido el procedimiento del concurso público para la prestación de estos servicios por parte de compañías especializadas, no se presentare ningún oferente o se declare desierto. Para el efecto, deberá obtener la aprobación previa de LA AEROCIVIL. Igualmente prestará los servicios directos ocasionales, según la definición establecida en la terminología contractual.

6) Supervisar la prestación de los servicios por las compañías de servicios a la aviación y verificar el cumplimiento de las obligaciones de los Contratistas. La AEROCIVIL se reserva el derecho de solicitar a EL CONCESIONARIO informes sobre el volúmen de operaciones de los sub-contratistas cuando lo considere necesario.

7) Pagar la contraprestación en la forma y términos convenidos en este contrato.

8) Contratar, previo concurso público de méritos supervisado por LA AEROCIVIL, una firma especializada para hacer la interventoría de las obras incluídas en los Planes Maestro Aeroportuario y de Inversiones Obligatorias y facilitar a LA AEROCIVIL la supervisión de dicha interventoría.

9) Recaudar las tarifas adoptadas por LA AEROCIVIL para los servicios básicos, que deberán ser pagadas por los usuarios del Aeropuerto.

10) Fijar y recaudar las tarifas de los servicios complementarios y directos ocasionales.

11) Otorgar en arrendamiento, concesión o mediante cualquier otra



modalidad permitida por el Código de Comercio los locales comerciales, parqueaderos, terrenos para construcción de hangares, mantenimiento de aeronaves, bodegas de carga y otros espacios para la explotación económica mediante concursos públicos, supervisados por LA AEROCIVIL, en condiciones que garanticen la libre competencia. Dichos concursos estarán orientados a garantizar ante todo la óptima prestación de todos los servicios relacionados directa o indirectamente con la actividad aeroportuaria. EL CONCESIONARIO deberá tener en cuenta que los arrendatarios o concesionarios y demás contratistas de las áreas comerciales del Aeropuerto, deberán contar con los permisos de operación correspondientes, cuando éstos sean requeridos de acuerdo con lo previsto en el Manual de Reglamentos Aeronáuticos.

12) Supervisar las actividades de los arrendatarios, concesionarios y demás contratistas para garantizar que ofrecen los servicios determinados en el contrato respectivo en condiciones competitivas y adecuadas.

13) Determinar y recolectar los cánones de arrendamiento y otros cobros a los usuarios por la explotación del espacio disponible en el Aeropuerto, según lo establecido en el presente contrato.

14) Proponer el cronograma de ejecución de las inversiones del Plan de Reacondicionamiento por un valor equivalente al cincuenta por ciento (50%) del total de las inversiones anuales obligatorias. En este plan EL CONCESIONARIO establecerá sus propias prioridades.

15) Ejecutar el Plan de Reacondicionamiento aprobado por LA AEROCIVIL para colocar el Aeropuerto en condiciones óptimas para la prestación eficiente y segura del servicio, de conformidad con lo estipulado en la cláusula décima séptima del presente contrato.

16) Mantener las condiciones de servicio del Aeropuerto por lo menos en un nivel equivalente a las que venían operando al momento de la entrega, impidiendo su deterioro, mientras se culmina el Plan de

**Reacondicionamiento.**

- 17) **Mantener y conservar las instalaciones del Aeropuerto en condiciones cuando menos equivalentes a las verificadas al momento de la culminación de dichas obras de reacondicionamiento, de conformidad con lo establecido en las cláusulas décima séptima, décima octava y décima novena del presente contrato. Cuando quiera que se realicen cualquier tipo de inversiones en la infraestructura del Aeropuerto, la obligación de mantenimiento y conservación se referirá al estado en que queden las instalaciones aeroportuarias después de concluidas tales inversiones.**
- 18) **Realizar de manera eficiente y a los menores costos razonables las inversiones de capital, de acuerdo con la cláusula décima quinta.**
- 19) **Garantizar que las obras de inversión o mantenimiento que se desarrollen durante el período de la concesión no interfieran en la continuidad de la operación del Aeropuerto.**
- 20) **Actualizar y ejecutar el Plan Maestro Aeroportuario, de conformidad con lo establecido en la cláusula décima cuarta de este contrato y adquirir para la AEROCIVIL los inmuebles aledaños al Aeropuerto que sean necesarios para su ejecución.**
- 21) **Acordar con LA AEROCIVIL inversiones adicionales dedicadas a la aviación general, cuando se presenten problemas de capacidad, a pesar de la priorización de la aviación comercial sobre la aviación general.**
- 22) **Ejecutar el Plan de Inversiones Obligatorias propuesto, de conformidad con lo estipulado en la cláusula décima sexta.**
- 23) **Constituir un Fondo de Inversiones Obligatorias, el cual se alimentará y manejará de acuerdo a lo estipulado en la cláusula décima quinta del presente contrato.**



970

- 24) **Elaborar y ejecutar el Plan de Protección Ambiental, según lo estipulado en la cláusula vigésima segunda.**
- 25) **Ejecutar el Plan de Mantenimiento y Mejoras propuesto, según lo estipulado en la cláusula vigésima**
- 26) **Ejecutar el Plan de Operación y Seguridad Aeroportuaria propuesto y aprobado por LA AEROCIVIL que garantice la protección física de la infraestructura, las aeronaves y los usuarios durante su permanencia en el Aeropuerto, de conformidad con lo estipulado en la cláusula vigésima primera.**
- 27) **Dar a las áreas y terrenos susceptibles de explotación comercial la destinación y utilización prevista en el plan de utilización de espacios contenido en el Plan Maestro Aeroportuario.**
- 28) **Diseñar y aplicar el Plan de Higiene y Seguridad Industrial de conformidad con lo establecido en las disposiciones legales vigentes y dar aplicación a las regulaciones sanitarias según lo establecido en el Decreto 1601 de 1984.**
- 29) **Mantener las garantías en plena vigencia y validez en los términos y condiciones previstos en el presente contrato.**
- 30) **Pagar los valores correspondientes a los servicios prestados por empresas de servicios públicos domiciliarios causados desde el día de recibo del aeropuerto y mantener en operación los equipos e infraestructura necesarios para la prestación de servicios públicos tales como teléfono, acueducto y alcantarillado y electricidad a los usuarios, a los arrendatarios y a los concesionarios de locales y áreas del Aeropuerto al igual que la vigilancia y recolección de basuras. Para tal efecto deberá establecer el monto de contribución proporcional que corresponde a cada uno de los arrendatarios o concesionarios de los locales y áreas del Aeropuerto, incluyendo los respectivos costos administrativos. El recaudo de dicha**



suma será de exclusiva responsabilidad de EL CONCESIONARIO, y su obligación de pagar cumplidamente el valor de las facturas de las empresas de servicios públicos no se condicionará al efectivo recaudo de las contribuciones de los arrendatarios o concesionarios.

31) Mantener en operación los equipos e infraestructura necesarios para garantizar el correcto y oportuno suministro de energía eléctrica necesario para la operación de los diferentes equipos requeridos para el control y seguridad de la operación aérea.

32) Publicar y poner a disposición del público todas las tarifas, de acuerdo con las normas que para tal efecto dicte LA AEROCIVIL.

33) Publicar y fijar en lugar adecuado para su difusión y conocimiento público, todos los parámetros operativos establecidos para el aterrizaje y despegue, utilización de rampa, estacionamiento en posición remota, recargos nocturnos y manejo de prioridades de desembarque, entre otros.

34) Facilitar a las autoridades administrativas, de policía y demás organismos estatales de control, la realización de las actividades necesarias para el cumplimiento de sus obligaciones en el Aeropuerto y prestarles la colaboración que le sea requerida.

35) Poner en conocimiento de las autoridades competentes los eventos que constituyan infracciones o ilícitos así como aquellos que pongan en peligro o atenten contra la seguridad aeroportuaria y prestarles la colaboración requerida para el adelantamiento de las investigaciones que les correspondan.

36) Informar a LA AEROCIVIL, aportando las pruebas necesarias, de disponga sobre los hechos de que tenga conocimiento y que constituyan infracción de los reglamentos aplicables en las actividades aeronáuticas y aeroportuarias.



37) *Impulsar la conformación y coordinar las actividades del Comité de Seguridad del Aeropuerto, según lo dispuesto en la Resolución No. 4026 de 1995, expedida por LA AEROCIVIL.*

38) *En general todas aquellas que se prevean en los documentos del contrato, que se deriven de su naturaleza o que sean inherentes a la actuación de un buen padre de familia.*

CLÁUSULA VIGÉSIMA SEXTA: NORMAS Y REGLAMENTOS AMBIENTALES:
EL CONCESIONARIO se compromete a mantener los requerimientos de protección ambiental de acuerdo con el Plan Ambiental aprobado por LA AEROCIVIL. Además, se compromete a cumplir con las normas y reglamentos ambientales que exijan las autoridades colombianas correspondientes y a no iniciar ni permitir que se inicie obra alguna sin la respectiva licencia ambiental, en los casos en que esta licencia se requiera de acuerdo con la ley. LA AEROCIVIL prestará su concurso para el trámite y obtención de las licencias ambientales pero sin responsabilidad alguna por el éxito de la gestión.

CLÁUSULA VIGÉSIMA SEPTIMA: OBLIGACIONES DE LA AEROCIVIL: LA AEROCIVIL como entidad responsable de la supervisión y monitoreo de la administración y explotación adecuada de los aeropuertos, de conformidad con la Ley 105 de 1993 y los términos del presente contrato se obliga a:

1) *Ejercer funciones de reglamentación, control, supervisión y sanción sobre quienes presten los servicios aeroportuarios.*

2) *Controlar el tráfico aéreo en ruta y mantener la responsabilidad por el correcto funcionamiento de las radioayudas aéreas, incluyendo las radioayudas de aproximación, y ejercer una adecuada supervisión sobre la seguridad aérea y el control técnico, de conformidad con las regulaciones de la OACI vigentes en esta materia.*

3) *Asegurarse a través de la monitoría de las tarifas de EL CONCESIONARIO,*



que éstas sean competitivas y se enmarquen dentro de los parámetros técnicos definidos en este contrato.

- 4) **Garantizar a través de la monitoría de las operaciones y del nivel de servicio de EL CONCESIONARIO, que se cumplan todos los compromisos de mantenimiento y mejoras a la infraestructura aeroportuaria, de acuerdo con los planes propuestos y aprobados por LA AEROCIVIL, en los términos del presente contrato.**
- 5) **Adoptar las tarifas por servicios básicos propuesta por EL CONCESIONARIO y aceptadas por LA AEROCIVIL.**
- 6) **Entregar el Aeropuerto a EL CONCESIONARIO en los términos establecidos en este contrato.**
- 7) **Ceder a EL CONCESIONARIO los ingresos derivados por los servicios básicos, complementarios y directos ocasionales, así como los ingresos por arrendamientos, concesiones o cualquier otra modalidad de explotación de las áreas del Aeropuerto prevista en el Código de Comercio, de acuerdo con lo establecido en la cláusula vigésima tercera.**
- 8) **Aprobar los planes a que se refiere el presente contrato.**
- 9) **No autorizar planes de vuelo a aeronaves pertenecientes a aerolíneas que incurran en mora con EL CONCESIONARIO en el pago de los derechos de aeródromo, en los términos previstos en la cláusula vigésima octava de esta minuta de contrato, o cuya operación no esté debidamente autorizada de acuerdo a las leyes y reglamentaciones vigentes.**
- 10) **Llevar a cabo directa o indirectamente la verificación o auditoría de todos los estados financieros y evaluar el desempeño de EL CONCESIONARIO, de conformidad con lo establecido en el presente contrato.**
- 11) **Ceder a EL CONCESIONARIO todos los derechos y obligaciones**



contractuales derivados de los contratos de arrendamiento, concesión o similares vigentes sobre las áreas comerciales y los terrenos del Aeropuerto hasta la terminación de los mismos, según lo estipulado en la cláusula octava.

12) Asumir plena responsabilidad sobre las cargas laborales, prestacionales y similares frente a los funcionarios que actualmente laboran en el Aeropuerto. EL CONCESIONARIO tendrá plena libertad de escoger sus empleados desde el momento de la fecha de la entrega del Aeropuerto, quienes iniciarán labores desde el momento mismo de la entrega. EL CONCESIONARIO no asumirá responsabilidad alguna frente a las personas que hayan venido laborando en las instalaciones aeroportuarias.

13) Establecer reglas para que la aviación comercial tenga prioridades sobre la aviación general.

14) Acordar con EL CONCESIONARIO inversiones adicionales dedicadas a la aviación general, siempre que se presenten problemas de capacidad a pesar de la priorización de la aviación comercial sobre la aviación general.

15) Supervisar los concursos públicos que efectúe EL CONCESIONARIO para seleccionar las compañías de servicios a la aviación y la firma encargada de la interventoría de las obras incluidas en los Planes Maestro Aeroportuario y de Inversiones Obligatorias.

16) Supervisar el manejo financiero de los recursos del Fondo de Inversiones Obligatorias y de los rendimientos financieros que éstos generen.

17) Aceptar o rechazar, motivadamente, la postulación, hecha por EL CONCESIONARIO, de la entidad fiduciaria encargada de la administración de los recursos del Fondo de Inversiones Obligatorias.

18) Mantener una disposición de colaboración permanente con EL



CONCESIONARIO en orden a lograr el normal desarrollo del contrato.

19) Ejercer, directamente o a través de terceros, la supervisión de la interventoría de las obras incluidas en los Planes Maestro Aeroportuario y de Inversiones Obligatorias.

20) Realizar ante las autoridades competentes las gestiones necesarias para apoyar el cumplimiento de las funciones constitucionales y legales que les corresponden, mediante la suscripción del convenio o convenios que se requieran con el objeto de mejorar la seguridad del Aeropuerto.

21) Las demás que se prevean en los documentos del contrato o se deriven de su naturaleza.

CLÁUSULA VIGÉSIMA OCTAVA: SISTEMA DE COBRO DE LOS DERECHOS DE AERODROMO: EL CONCESIONARIO cobrará los ingresos por derechos de aeródromo directamente a los explotadores de aeronaves usuarios del Aeropuerto. La facturación de los derechos causados para operaciones regulares se hará quincenalmente por parte de EL CONCESIONARIO a los explotadores de aeronaves, los cuales dispondrán de diez (10) días hábiles - desde el recibo de las facturas - para cancelarlas. En caso de mora de los explotadores de aeronaves en el pago de los derechos aquí establecidos, EL CONCESIONARIO podrá solicitar a LA AEROCIVIL que no autorice plan de vuelo para las aeronaves pertenecientes a dicho explotador. LA AEROCIVIL hará efectiva la solicitud salvo cuando se trate de derechos litigiosos o por razones de fuerza mayor o en situaciones de emergencia o calamidad pública. Dichas medidas se aplicarán sin perjuicio del cobro por las vías legales que EL CONCESIONARIO podrá ejercer contra los explotadores de aeronaves.

En el caso de operaciones ocasionales, el pago de los derechos de aeródromo se hará antes del despegue de la aeronave. Para tal efecto, LA AEROCIVIL sólo autorizará el plan de vuelo para este tipo de operaciones, cuando el explotador de la aeronave acredite el pago de los derechos de



aeródromo mediante la presentación del documento correspondiente.

Los efectos de cualquier convenio o acuerdo entre los explotadores de aeronaves y EL CONCESIONARIO que contraríen lo aquí estipulado, o de moras en el pago por parte de los explotadores de aeronaves, correrán por cuenta de EL CONCESIONARIO.

Salvo los acuerdos a que lleguen EL CONCESIONARIO y los explotadores de aeronaves, dichos explotadores deberán pagar al CONCESIONARIO -y así lo reglamentará LA AEROCIVIL-, en caso de mora en la cancelación de los derechos de aeródromo, los intereses moratorios correspondientes a la tasa máxima de interés moratorio prevista en la legislación comercial vigente.

En caso de que LA AEROCIVIL no autorice planes de vuelo en desarrollo de lo previsto en esta cláusula por solicitud injustificada de EL CONCESIONARIO o por falta de notificación del mismo a LA AEROCIVIL sobre la cancelación de las cuentas en mora por parte de los explotadores de aeronaves, la responsabilidad derivada de los eventuales perjuicios causados a estos últimos será de cargo de EL CONCESIONARIO.

CLÁUSULA VIGÉSIMA NOVENA: CALIDAD DEL SERVICIO: EL CONCESIONARIO se obliga a cumplir con los parámetros de eficiencia y calidad en el servicio de administración y explotación del Aeropuerto, de conformidad con lo establecido en el presente contrato, respetando, como mínimo, las previsiones de la OACI sobre niveles de servicio aeroportuario. LA AEROCIVIL, podrá solicitar a EL CONCESIONARIO informes estadísticos o de cualquier naturaleza que se consideren necesarios para evaluar el desempeño de EL CONCESIONARIO en lo relacionado con la eficiencia y calidad en la prestación del servicio objeto de la concesión.

CLÁUSULA TRIGESIMA: DE LA RENUNCIA AL DERECHO DE RESERVA Y AL HABEAS DATA: EL CONCESIONARIO renuncia frente a LA AEROCIVIL a cualquier tipo de reserva documental, contable y financiera, impresa o magnética, que tenga estricta y directa relación con la administración del



aeropuerto Rafael Núñez y de este contrato de concesión. En este sentido **LA AEROCIVIL** podrá exigir cualquier tipo de documento, informe o correspondencia de **EL CONCESIONARIO** y podrá, igualmente, conformar su propia base de datos y sus propios sistemas de evaluación con los datos suministrados por **EL CONCESIONARIO**.

CLÁUSULA TRIGÉSIMA PRIMERA: SUMINISTRO DE INFORMACIÓN Y CONFIDENCIALIDAD: De conformidad con lo previsto en la cláusula anterior, **EL CONCESIONARIO** se obliga a proporcionar a **LA AEROCIVIL** o a quien ella determine, la información administrativa, financiera, comercial y estadística que se requiera, comprometiéndose **LA AEROCIVIL** a guardar la reserva y confidencialidad sobre los mismos, cuando quiera que, de acuerdo con la ley, dicha reserva deba guardarse.

CLÁUSULA TRIGÉSIMA SEGUNDA: INSPECCIONES Y SUPERVISIÓN: **LA AEROCIVIL** tendrá la facultad permanente de supervisar las tareas realizadas por **EL CONCESIONARIO**, bien sea directamente o a través de una entidad de auditoría contratada especialmente para este objeto. En desarrollo de esta facultad, **LA AEROCIVIL** directamente o a través de su delegado, podrá realizar visitas y muestreos, inspeccionar las instalaciones y la calidad de la administración objeto de esta concesión; podrá así mismo verificar los sistemas de información y control de **EL CONCESIONARIO**. Dicha supervisión e inspección se llevará a cabo cuantas veces lo considere necesario, por lo menos una vez cada seis (6) meses.

CLÁUSULA TRIGÉSIMA TERCERA: MEDICIÓN DEL DESEMPEÑO: Sin perjuicio de lo establecido en las cláusulas décima octava y décima novena sobre la participación de la firma auditora a que se refieren dichas cláusulas, **EL CONCESIONARIO** estará sujeto a evaluaciones periódicas y sistemáticas en su desempeño y sobre las condiciones de calidad de servicio ofrecidas, de acuerdo con las reglamentaciones de la OACI.

Esta medición tendrá por objeto verificar el cumplimiento y ejecución del Plan Maestro Aeroportuario y de los planes de operación y seguridad,

Jaco



mantenimiento y mejoras, y ambiental, propuestos o elaborados posteriormente por EL CONCESIONARIO. La base de medición de la calidad del servicio será la establecida en el presente contrato y en los reglamentos de la OACI. En ausencia de estipulación en este contrato o de reglamentación del citado organismo, será la determinada por LA AEROCIVIL de acuerdo con los parámetros definidos por el Comité al que se refiere la cláusula quincuagésima séptima de este contrato. Dicho Comité fundamentará su actividad en los parámetros establecidos de manera general por la OACI o por otra organización internacional equivalente. Además, la medición general del desempeño se efectuará con base en el estado y condiciones de los bienes muebles e inmuebles objeto de la concesión, en el momento de haberse concluido y recibido a satisfacción por parte de LA AEROCIVIL el Plan de Reacondicionamiento o cualquier otra inversión de capital que se haga sobre la infraestructura del Aeropuerto.

CLÁUSULA TRIGÉSIMA CUARTA: PERIODICIDAD Y MATERIAS DE EVALUACIÓN DEL DESEMPEÑO DEL CONCESIONARIO: LA AEROCIVIL determinará unilateralmente la periodicidad de la evaluación del desempeño de EL CONCESIONARIO, la que informará al mismo. La evaluación periódica y sistemática del desempeño podrá ser así mismo, contratada por LA AEROCIVIL con personas naturales o jurídicas especializadas que posean experiencia en la materia. Las áreas en las cuales se centrará esta auditoría son: a) Verificar el cumplimiento del contrato en todas sus partes. b) Verificar la competitividad de las tarifas a nivel regional. c) Verificar el mantenimiento de los equipos e infraestructura aeroportuaria de acuerdo con el Plan de Mantenimiento y Mejoras y con base en el estado y condición de la infraestructura una vez concluidas las inversiones de capital en reacondicionamiento o cualquier otra inversión de capital que se haga sobre la infraestructura del Aeropuerto. d) Evaluar la seguridad aeroportuaria de acuerdo con el Plan de Operación y Seguridad presentado por EL CONCESIONARIO y aprobado por LA AEROCIVIL y con las normas que para tal efecto dicte LA AEROCIVIL. e) Evaluar y verificar que se ofrezcan niveles de servicios adecuados a los distintos usuarios (pasajeros, aerolíneas, carga) de acuerdo con los planes de mantenimiento y mejoras,



de operación y seguridad, y ambiental y con las normas que para tal efecto dicte LA AEROCIVIL. f) Evaluar el sistema de recepción, trámite y respuesta a las quejas de los usuarios, formuladas conforme a lo estipulado en la cláusula trigésima sexta. g) Todas las demás atribuciones que correspondan a LA AEROCIVIL como responsable del monitoreo del desempeño de EL CONCESIONARIO

CLÁUSULA TRIGÉSIMA QUINTA: DERECHOS DEL CONCESIONARIO FRENTE A LA EVALUACIÓN DEL DESEMPEÑO: Son derechos del concesionario frente a la evaluación de su desempeño por parte de LA AEROCIVIL: a) Conocer la identidad de la persona natural o jurídica que lo va a evaluar. b) Conocer la periodicidad y las materias objeto de evaluación. c) Conocer los resultados de la evaluación y presentar en forma motivada las objeciones correspondientes. d) Obtener definiciones motivadas sobre sus objeciones y sobre la evaluación definitiva de su desempeño.

CLÁUSULA TRIGÉSIMA SEXTA: RECEPCIÓN DE QUEJAS: EL CONCESIONARIO deberá establecer un sistema eficiente de recepción de quejas y reclamos, debiendo informar trimestralmente a LA AEROCIVIL sobre el volúmen y causas de las quejas, y así mismo sobre las medidas tomadas con el fin de corregir sus motivos.

CLÁUSULA TRIGÉSIMA SEPTIMA: GARANTÍA ÚNICA DE CUMPLIMIENTO: Dentro de los quince (15) días calendario siguientes a la firma del presente contrato, EL CONCESIONARIO deberá presentar para aprobación de LA AEROCIVIL, la que dispondrá de diez (10) días calendario para tal efecto, una garantía única de cumplimiento de las obligaciones contractuales, expedida por un banco o una compañía de seguros legalmente autorizada para funcionar en Colombia, figurando como asegurado y beneficiario la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y como afianzado EL CONCESIONARIO, cubriendo los siguientes amparos:

a) **Amparo de cumplimiento del contrato:**



45

Este amparo deberá constituirse a favor de la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL, con el objeto de garantizar el cumplimiento general del contrato ya sea en razón a su celebración, ejecución o liquidación, incluyendo el pago de multas y demás sanciones que se impongan a EL CONCESIONARIO. Se garantizará especialmente que EL CONCESIONARIO ocupará y usará los bienes dados en concesión y ejercerá las actividades de administración autorizadas en debida forma y dará cumplimiento a todas sus obligaciones en especial las relacionadas con los pagos de la contraprestación, el adecuado mantenimiento de las instalaciones, la ejecución de los planes de operación y seguridad aeroportuaia y mantenimiento y mejoras contenidos en la propuesta o propuestas aprobadas durante el periodo de la concesión, el contrato y las reglamentaciones generales expedidas por LA AEROCIVIL.

El valor asegurado del amparo de cumplimiento será del diez por ciento (10%) del valor del contrato. Este amparo deberá tener una vigencia igual a la del contrato de concesión y cuatro (4) meses más. En el caso de que resulte necesario, este amparo se ampliará a solicitud de LA AEROCIVIL, en los casos previstos en la Ley.

b) Amparo de pago de salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones al personal, originados durante la ejecución del contrato.

Este amparo debe constituirse a favor de la Unidad Administrativa de Aeronáutica Civil, para garantizar el pago de salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones del personal que EL CONCESIONARIO haya de utilizar para la ejecución del contrato, por un valor equivalente al cinco por ciento (5%) del valor del contrato. Este amparo deberá tener una vigencia igual al plazo previsto para el contrato y tres (3) años más.

c) Amparo de responsabilidad civil extracontractual

EL CONCESIONARIO deberá constituir una garantía para responder y mantener indemne por cualquier concepto a LA AEROCIVIL, frente a las

45



acciones, reclamaciones o demandas de cualquier naturaleza derivadas de daños y/o perjuicios causados a propiedades o a la vida o integridad personal de terceros, o de LA AEROCIVIL, incluyendo las de cualquiera de los empleados, agentes o subcontratistas de LA AEROCIVIL, que surjan como consecuencia de hechos imputables a EL CONCESIONARIO en la ejecución del contrato de concesión.

La garantía deberá estar vigente por toda la duración del contrato y dos (2) años más y tendrá un valor asegurado no inferior al diez por ciento (10%) del valor del contrato.

Para los efectos de la presente cláusula y de considerarlo pertinente, LA AEROCIVIL podrá hacer uso de la facultad prevista en el parágrafo del artículo 18 del Decreto 679 de 1994, en los términos y condiciones previstos en dicha norma. En tal evento, las pólizas serán prorrogadas por períodos sucesivos de un (1) año. Esta prórroga deberá hacerse con una anticipación no menor de quince (15) días hábiles anteriores a la fecha establecida para la expiración del amparo.

El texto de las pólizas o garantías respectivas a que se refiere la presente cláusula deberá estipular que, en caso que LA AEROCIVIL haga utilidades de las mismas, la cantidad utilizada será automáticamente restablecida de manera que la cuantía de dicha garantía nunca sea inferior al monto amparado.

CLÁUSULA TRIGÉSIMA OCTAVA: DECLARACIÓN DE CONOCIMIENTO: EL CONCESIONARIO hace constar que conoce cada una de las estipulaciones contractuales, que ha examinado los pliegos, y sus anexos. Igualmente declara conocer en los términos consignados en el inventario las instalaciones físicas, los equipos, de los cuales ha verificado el estado de funcionamiento, así como los inmuebles por naturaleza, destinación y accesión que hacen parte de las instalaciones aeroportuarias. Todas las circunstancias y condiciones antes dichas las ha considerado en relación con las condiciones en que ofreció prestar el servicio, para lo cual ha



realizado los estudios necesarios, apreciando los propósitos de las partes y el alcance de sus respectivas obligaciones en el presente contrato.

CLÁUSULA TRIGÉSIMA NOVENA: TERMINACION DEL CONTRATO: El presente contrato terminará por expiración del plazo pactado, por acuerdo de las partes en los términos del presente contrato y por expedición del acto administrativo que ordene su terminación.

CLÁUSULA CUADRAGESIMA: REVERSIÓN: Al finalizar el presente contrato, revertirán a LA AEROCIVIL las obras y mejoras que EL CONCESIONARIO haya efectuado en las áreas y bienes objeto de la concesión. Revertirán así mismo los bienes que EL CONCESIONARIO haya adquirido con el propósito de servir al objeto de la concesión y los que hayan accedido a los inmuebles. Esta reversión no causará derecho a indemnización o compensación alguna a favor de EL CONCESIONARIO. El inventario al que se refiere la cláusula Séptima deberá ser actualizado con una prioridad de cinco (5) años, durante la vigencia de la concesión con el propósito de incluir las adiciones, reducciones, mejoras y depreciaciones que se causen. Al vencimiento del plazo contractual EL CONCESIONARIO se obliga a devolver el aeropuerto, en perfecto estado de funcionamiento salvo el deterioro natural, conforme a un inventario final que se realizará al término de la concesión.

CLAUSULA CUADRAGESIMA PRIMERA: TERMINACION DEL CONTRATO POR INCUMPLIMIENTO DE LA AEROCIVIL.- El presente contrato podrá darse por terminado, a opción de EL CONCESIONARIO, así:

1) Cuando LA AEROCIVIL incumpla una cualquiera de las obligaciones contempladas en los numerales 2, 5, 6, 7, 9, 11 y 19 de la cláusula vigésima séptima, EL CONCESIONARIO notificará a LA AEROCIVIL la ocurrencia del hecho. LA AEROCIVIL dispondrá de un plazo no mayor a veinte (20) días hábiles contados a partir de la notificación para subsanar el incumplimiento.

2) Cuando LA AEROCIVIL incumpla cualquiera de las obligaciones a que se



refieren los numerales 2, 5, 7, 9, 11 y 19 de la cláusula vigésima séptima y no subsane el incumplimiento en el plazo establecido en el numeral anterior, las partes podrán acordar la terminación del contrato a opción de **EL CONCESIONARIO** y previa calificación hecha por amigables componedores, de la incidencia grave del incumplimiento de **LA AEROCIVIL** en el cumplimiento de las obligaciones a cargo de **EL CONCESIONARIO** y en el normal desarrollo del contrato.

3) Cuando **LA AEROCIVIL** incumpla la obligación a que se refiere el numeral 6 de la cláusula vigésima séptima y no subsane el incumplimiento en el plazo establecido en el numeral primero de la presente cláusula, las partes podrán dar por terminado el contrato a opción de **EL CONCESIONARIO**.

4) Cuando **LA AEROCIVIL** incumpla una o varias de las demás obligaciones a que se refiere la cláusula vigésima séptima, **EL CONCESIONARIO** notificará el incumplimiento a **LA AEROCIVIL** con el fin de que las partes acuerden, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la notificación, el plazo y las medidas para subsanar el incumplimiento.

Cuando vencido el plazo acordado según el presente numeral y **LA AEROCIVIL** no subsane el incumplimiento de la manera convenida, las partes podrán acordar la terminación del contrato a opción de **EL CONCESIONARIO** y previa calificación hecha por amigables componedores, de la incidencia grave del incumplimiento de **LA AEROCIVIL** en el cumplimiento de las obligaciones a cargo de **EL CONCESIONARIO** y en el normal desarrollo del contrato.

5) En los casos de terminación del contrato estipulados en la presente cláusula, se ordenará liquidar el contrato y se harán los reconocimientos estipulados en la cláusula cuadragésima sexta en favor de **EL CONCESIONARIO**.

CLAUSULA CUADRAGESIMA SEGUNDA: FUERZA MAYOR O CASO FORTUITO: Las partes serán exentas de toda responsabilidad por cualquier



demora en la ejecución de este contrato, cuando con la debida comprobación, se concluya por acuerdo de las partes o, a falta de ello, por un tribunal competente, que tales hechos son el resultado de caso fortuito o fuerza mayor al tenor de lo dispuesto por el artículo 1 de la Ley 95 de 1890. Las demoras en la iniciación de la administración y explotación económica del Aeropuerto Rafael Núñez, al igual que las obras a realizarse por las inversiones obligatorias, inversiones de capital adicionales, el Plan de Reacondicionamiento y el Plan de Mantenimiento y Mejoras o la entrega de cualquiera de los bienes repuestos o bienes de consumo necesarios para ejecutar este contrato, o la demora en el cumplimiento de cualquier contratista o subcontratista, u otros eventos similares no se consideran eventos de fuerza mayor o caso fortuito a menos que la existencia de dichas condiciones sea el resultado de un evento de fuerza mayor o caso fortuito. Como eventos de fuerza mayor o caso fortuito, se incluyen, entre otros, los siguientes:

- **Terremotos**
- **Inundaciones**
- **Accidentes de aeronaves no imputables a la responsabilidad de EL CONCESIONARIO**
- **Terrorismo**
- **Guerra civil o insurrección**
- **Huelgas y paros laborales que impidan el desarrollo del contrato, no imputables a culpa de alguna de las partes.**

Todo evento constitutivo de fuerza mayor o caso fortuito deberá ser notificado por la parte afectada a la otra parte, en un término máximo de diez (10) días calendario contados a partir de su ocurrencia. En el caso de que la otra parte concluya que el evento no tuvo origen en una circunstancia de fuerza mayor o caso fortuito, cualquiera de las partes podrá someter la diferencia a arbitramento, el cual se regirá por lo estipulado en la cláusula quincuagésima séptima y en las disposiciones legales aplicables.



Mientras subsistan las circunstancias de fuerza mayor o caso fortuito definidas en la Ley 95 de 1890 y en el presente contrato, el término de la concesión será extendido por mutuo acuerdo en un plazo igual al de la fuerza mayor o caso fortuito.

En el evento en que EL CONCESIONARIO se encuentre impedido para cumplir las obligaciones a su cargo por motivo de fuerza mayor o caso fortuito durante el período de concesión, por un período continuo superior a seis (6) meses, a iniciativa de cualquiera de las partes el contrato podrá terminarse por mutuo acuerdo sin responsabilidad para ninguna de ellas.

CLAUSULA CUADRAGESIMA TERCERA:-INTERPRETACIÓN, TERMINACIÓN, Y MODIFICACIÓN UNILATERALES DEL CONTRATO: Este contrato se somete a las normas de interpretación, modificación y terminación unilateral del contrato según los términos de los artículos 15, 16 y 17 de la Ley 80 de 1993.

CLÁUSULA CUADRAGESIMA CUARTA: CADUCIDAD: Para la declaratoria de caducidad, se dará aplicación a lo previsto por el artículo 18 de la Ley 80 de 1993. La caducidad podrá declararse si se presentan hechos que signifiquen el incumplimiento de las obligaciones del contratista que afecten de manera grave y directa la ejecución del contrato y evidencien que puede conducir a su paralización. Los siguientes se consideran, entre otros, hechos causales de la declaratoria de caducidad: a) Modificar la composición accionaria de la sociedad concesionaria, sin la aprobación previa de LA AEROCIVIL. b) El incumplimiento reiterado de los parámetros de eficiencia y calidad del servicio ofrecidos en la propuesta, cuando LA AEROCIVIL haya solicitado a EL CONCESIONARIO la adopción de las medidas correctivas del caso, por lo menos en dos (2) oportunidades. c) El incumplimiento reiterado de cualquiera de las obligaciones contractuales, habiendo mediado el requerimiento de LA AEROCIVIL para que se corrijan las anomalías. d) La obstaculización o impedimento del acceso a la información solicitada o la demora injustificada en el suministro de la misma a LA AEROCIVIL o a quien esta determine para efectos de ejercer la



supervisión y vigilancia, o cuando se le suministre información falsa o inexacta. e) La utilización de testaferros que encubran a los verdaderos aportantes de capital, en cualquiera de las etapas de la sociedad, a partir del momento en que esta se haya constituido o del momento en que se haya otorgado la promesa de constituirla..

Los hechos anteriormente enumerados como causales de caducidad son de carácter meramente enunciativo, sin perjuicio de que otros hechos o conductas del contratista puedan dar lugar a la declaratoria de caducidad en las condiciones del artículo 18 de la Ley 80 de 1993.

PARAGRAFO 1o.- *Ocurrido un hecho que pudiera constituir una causal de caducidad, la AEROCIVIL deberá darle aviso escrito a EL CONCESIONARIO informándole sobre la ocurrencia del hecho y EL CONCESIONARIO contará con un plazo de diez (10) días hábiles para corregirlo a satisfacción de la AEROCIVIL.*

PARAGRAFO 2o.- *La resolución que declare la caducidad ordenará hacer efectivo el valor de la cláusula penal pecuniaria.*

PARAGRAFO 3o.- *En caso de que LA AEROCIVIL decida abstenerse de declarar la caducidad, podrá adoptar en cualquier tiempo las medidas de coacción contractual, control e intervención necesarias que garanticen la ejecución del objeto del contrato.*

PARAGRAFO 4o.- *La declaratoria de caducidad no impedirá que LA AEROCIVIL tome posesión del Aeropuerto objeto de la concesión y continúe inmediatamente la ejecución del objeto contractual directamente o por medio de un tercero. En caso de que se declare la caducidad, EL CONCESIONARIO entregará inmediatamente el Aeropuerto. Si no lo hiciere, LA AEROCIVIL podrá tomar posesión del mismo para lo cual levantará un acta en la cual deberá quedar relacionado un inventario de los bienes que lo conforman, así como los pormenores que se consideren pertinentes. Esta acta será suscrita por un representante de LA AEROCIVIL, por quien esté*



adelantando las labores de supervisión del contrato y por un representante de EL CONCESIONARIO, debidamente facultado, si así lo quisiese. Una vez recibido o tomado el Aeropuerto, la AEROCIVIL procederá de inmediato a la liquidación del contrato.

CLÁUSULA CUADRAGÉSIMA QUINTA: CLÁUSULA PENAL PECUNIARIA: *La cuantía de la cláusula penal pecuniaria es del cinco por ciento (5%) del valor total del contrato. La cláusula penal pecuniaria se hará efectiva por LA AEROCIVIL en caso de declaratoria de caducidad.*

CLAUSULA CUADRAGESIMA SEXTA:- LIQUIDACION DEL CONTRATO: *La liquidación del contrato deberá realizarse dentro de los cuatro (4) meses siguientes a la expiración de su plazo, o al acuerdo que disponga su terminación, o a la expedición del acto administrativo que la ordene, en los términos establecidos por los artículos 60 y 61 de la Ley 80 de 1993.*

Si la liquidación del contrato se ordena por causas imputables a EL CONCESIONARIO, se aplicarán las disposiciones pertinentes vigentes al momento de la liquidación, LA AEROCIVIL reconocerá el saldo de la deuda del proyecto efectivamente desembolsada e invertida y pendiente de pago, y se harán efectivas las sanciones estipuladas en el presente contrato.

Si la liquidación del contrato obedece a causas imputables a LA AEROCIVIL ésta reconocerá a EL CONCESIONARIO: a) el saldo de la deuda del proyecto efectivamente desembolsada e invertida y pendiente de pago; y, b) el capital invertido más el retorno al capital no recuperado a la fecha de la terminación del contrato, calculado con una tasa de retorno correspondiente a la proyectada por el inversionista en la propuesta, sin perjuicio de las acciones legales a que haya lugar.

Si la liquidación del contrato obedece a la ocurrencia de cualquiera de los eventos determinantes de la fuerza mayor o el caso fortuito, LA AEROCIVIL sólo reconocerá a EL CONCESIONARIO el saldo de la deuda del proyecto efectivamente desembolsada e invertida y pendiente de pago a la fecha de



ocurrencia del evento constitutivo de la fuerza mayor o el caso fortuito.

PARAGRAFO 1.- *En caso de resultar saldos a cargo de EL CONCESIONARIO, su valor podrá cobrarse haciendo efectiva la garantía única de cumplimiento, o compensándolo con cualquier saldo adeudado a EL CONCESIONARIO, o podrá ser cobrado por jurisdicción coactiva.*

PARAGRAFO 2.- *En cualquier caso en que de la liquidación surjan obligaciones de pago a cargo de LA AEROCIVIL y en favor de EL CONCESIONARIO, LA AEROCIVIL podrá optar, y así quedará consignado en los contratos de crédito o en los títulos valores, por asumir las obligaciones crediticias de EL CONCESIONARIO en los mismos términos pactados entre éste y la entidad crediticia o inversionistas.*

CLÁUSULA CUADRAGÉSIMA SEPTIMA: MULTAS: *En caso de incumplimiento de las obligaciones a cargo de EL CONCESIONARIO, LA AEROCIVIL podrá imponerle multas por las siguientes cuantías:*

a) Si por razones injustificadas, imputables a EL CONCESIONARIO, éste no culmina las obras y labores del Plan de Reacondicionamiento en el plazo acordado, se causará una multa de trescientos (300) salarios mínimos legales mensuales por cada mes o fracción de mes de retardo. Si la demora se prolonga por más de tres (3) meses, LA AEROCIVIL podrá declarar la caducidad del contrato y hacer efectivas las sanciones a que haya lugar.

b) Si por razones injustificadas, imputables a EL CONCESIONARIO, éste no culmina las obras y labores correspondientes a las inversiones obligatorias, distintas del Plan de Reacondicionamiento, en el plazo acordado, se causará una multa de doscientos (200) salarios mínimos legales mensuales por cada mes o fracción de mes de retardo. Si la demora se prolonga por más de tres (3) meses, LA AEROCIVIL podrá declarar la caducidad del contrato y hacer efectivas las sanciones a que haya lugar.

c) Si por razones injustificadas, imputables a EL CONCESIONARIO, éste



54

no corrige las deficiencias en los niveles de mantenimiento del Aeropuerto exigidos en este contrato, después de ser notificado por escrito por LA AEROCIVIL y de vencerse el término señalado por ésta para su corrección, se causará una multa de trescientos (300) salarios mínimos legales mensuales por cada mes o fracción de mes de retardo en la corrección de las deficiencias. Si la demora se prolonga por más de tres (3) meses, LA AEROCIVIL podrá declarar la caducidad del contrato y hacer efectivas las sanciones a que haya lugar.

d) Si por razones injustificadas, imputables a EL CONCESIONARIO, éste no corrige las deficiencias en los niveles de prestación de los servicios aeroportuarios exigidos en este contrato, después de ser notificado por escrito por LA AEROCIVIL y de vencerse el término señalado por ésta para su corrección, se causará una multa de trescientos (300) salarios mínimos legales mensuales por cada mes o fracción de mes de retardo en la corrección de las deficiencias. Si la demora se prolonga por más de tres (3) meses, LA AEROCIVIL podrá declarar la caducidad del contrato y hacer efectivas las sanciones a que haya lugar.

e) Si por razones injustificadas imputables a EL CONCESIONARIO, el Aeropuerto no estuviere disponible para el aterrizaje y despegue de aeronaves en las condiciones normales de funcionamiento, se causará una multa de trescientos (300) salarios mínimos legales mensuales por cada día de indisponibilidad. Si la demora se prolonga por más de tres (3) días, LA AEROCIVIL podrá declarar la caducidad del contrato y hacer efectivas las sanciones a que haya lugar.

CLÁUSULA CUADRAGÉSIMA OCTAVA: DE LA APLICACION DE LAS MULTAS Y DE LA CLÁUSULA PENAL PECUNIARIA : El valor de la cláusula penal pecuniaria y de las multas podrá ser aplicado a la garantía de cumplimiento constituida y si esto no fuere posible, su exigibilidad se hará por jurisdicción coactiva. En la eventualidad de la disminución de la garantía por aplicación de las multas, EL CONCESIONARIO queda obligado a restablecer su valor.



CLÁUSULA CUADRAGÉSIMA NOVENA: RESPONSABILIDAD DEL CONCESIONARIO Y DE LA AEROCIVIL : EL CONCESIONARIO será responsable y mantendrá indemne por cualquier concepto a LA AEROCIVIL, frente a cualesquiera acciones, reclamaciones o demandas de cualquier naturaleza derivadas de daños y/o perjuicios causados a propiedades o a la vida o integridad personal de terceros o de LA AEROCIVIL o de cualquiera de sus empleados, agentes o subcontratistas que surjan como consecuencia de hechos imputables a EL CONCESIONARIO, sus empleados, agentes o subcontratistas, en la ejecución de este contrato.

EL CONCESIONARIO, igualmente, se compromete a que sus empleados, agentes y subcontratistas, posean la experiencia, conocimientos y capacidad para ejecutar los deberes específicos a ellos asignados para la debida y cabal ejecución del contrato. La responsabilidad de que trata esta cláusula incluirá, además de las consecuencias fijadas en las normas legales aplicables, cualquier daño o perjuicio causados a propiedades o la vida o integridad personal de terceros o de LA AEROCIVIL o de cualquiera de sus empleados, agentes o subcontratistas, originada en cualquier acto de estas personas que no reúnan tales requisitos profesionales.

A su vez, LA AEROCIVIL será responsable y mantendrá indemne por cualquier concepto a EL CONCESIONARIO frente a cualesquiera acciones, reclamaciones o demandas de cualquier naturaleza derivadas de daños y/o perjuicios causados a propiedades o a la vida o integridad personal de terceros o de EL CONCESIONARIO, o de cualquiera de sus empleados, agentes o subcontratistas que surjan como consecuencia de hechos imputables a LA AEROCIVIL, sus empleados, agentes o subcontratistas, en la ejecución de este contrato.

LA AEROCIVIL, igualmente, se compromete a que sus empleados, agentes y subcontratistas, posean la experiencia, conocimientos y capacidad para ejecutar los deberes específicos a ellos asignados para la debida y cabal ejecución del contrato. La responsabilidad de que trata esta cláusula incluirá, además de las consecuencias fijadas en las normas legales



aplicables, cualquier daño o perjuicio causados a propiedades o la vida o integridad personal de terceros o de EL CONCESIONARIO o de cualquiera de sus empleados, agentes o subcontratistas, originada en cualquier acto de estas personas que no reúnan tales requisitos profesionales.

En el evento de demandas de terceros y para los efectos de esta cláusula, las partes deberán notificarse de cualquier juicio, acción, querrela o demanda correspondiente, momento en el cual la parte demandada deberá asumir todos los gastos, expensas y, en general, coordinar y ejercer una defensa adecuada, aún frente a juicios, acciones, quejas, o demandas que sean improcedentes o fraudulentas. No obstante, la parte no demandada se compromete en todo evento a cuidar los intereses y a proteger los derechos de la parte demandada y a no celebrar ningún acuerdo que vulnere los derechos de ésta. En todo caso, la parte no demandada coordinará sus defensas legales con la parte demandada.

CLÁUSULA QUINCUAGÉSIMA: RESPONSABILIDAD LABORAL DEL CONCESIONARIO: *EL CONCESIONARIO será el único responsable del cumplimiento de la totalidad de las obligaciones laborales que asuma en la ejecución del presente contrato. Las relaciones laborales que en el curso del mismo se generen con EL CONCESIONARIO, en ningún momento vincularán la responsabilidad de LA AEROCIVIL. Al término del contrato, EL CONCESIONARIO deberá liquidar las relaciones laborales vigentes con todos sus trabajadores a su costo exclusivo.*

CLÁUSULA QUINCUAGÉSIMA PRIMERA: SEGURIDAD E HIGIENE INDUSTRIAL: *Será responsabilidad de EL CONCESIONARIO el diseño del Plan de Higiene y Seguridad Industrial que aplicará durante la ejecución del contrato y la aplicación de las regulaciones sanitarias, de acuerdo con lo dispuesto en el Decreto 1601 de 1984.*

CLÁUSULA QUINCUAGESIMA SEGUNDA: DOCUMENTOS DEL CONTRATO: *Hacen parte del contrato de concesión, el pliego de condiciones con sus anexos y sus adendos y avisos, así como la propuesta de EL*



57

CONCESIONARIO, incluyendo todos sus anexos. Para la cabal interpretación de las estipulaciones contractuales, los documentos del contrato deberán armonizarse adecuadamente. Sin embargo, en caso de contradicción insalvable entre unos y otros, primará lo expresado en este contrato.

CLÁUSULA QUINCUAGESIMA TERCERA: IDIOMA DEL CONTRATO: Para todos los efectos el idioma oficial del presente contrato es el español. En caso de existir traducciones a otro idioma, para efectos de la interpretación de cualesquiera de las cláusulas, prevalecerá el documento en idioma español.

CLÁUSULA QUINCUAGÉSIMA CUARTA: IMPUESTO DE TIMBRE: EL CONCESIONARIO pagará el impuesto de timbre de acuerdo con las normas tributarias vigentes.

CLÁUSULA QUINCUAGÉSIMA QUINTA: MERITO EJECUTIVO DEL PRESENTE CONTRATO: Este contrato constituye título ejecutivo a favor de LA AEROCIVIL para el cobro de las obligaciones emanadas de él, las cuales serán exigibles por jurisdicción coactiva.

CLÁUSULA QUINCUAGÉSIMA SEXTA: SOMETIMIENTO A LAS LEYES NACIONALES: El presente contrato se rige por la ley colombiana y EL CONCESIONARIO se somete a la jurisdicción de los tribunales colombianos.

CLÁUSULA QUINCUAGÉSIMA SEPTIMA: MECANISMOS DE SOLUCION DE DIFERENCIAS Respecto de las discrepancias que puedan surgir por razón del presente contrato, en cualquiera de sus etapas, en caso de que no sea posible llegar a un acuerdo, las partes someterán sus diferencias a la decisión de un Tribunal de Arbitramento en derecho que deberá fallar según la ley del contrato y que será integrado por tres (3) miembros, escogidos de común acuerdo entre las partes. La designación, constitución y funcionamiento del tribunal se regirán por las normas legales vigentes en la materia.

57



58

Previamente a la decisión de someterse a un Tribunal de Arbitramento, salvo estipulación en contrario en el presente contrato, las partes podrán hacer uso de los diversos mecanismos de solución de controversias previstos por el inciso segundo del artículo 68 de la Ley 80, como son la amigable composición y la transacción.

Las partes conformarán con dos representantes de cada una de ellas, un Comité para la definición y solución de los asuntos de carácter operativo del contrato. Dicho Comité establecerá, adicionalmente, los parámetros de eficiencia y calidad del servicio exigibles por LA AEROCIVIL a EL CONCESIONARIO cuando no exista estipulación contractual o recomendación específica de la OACI sobre la materia. El Comité fundamentará su actividad en los parámetros establecidos de manera general por la OACI o por un organismo internacional equivalente.

CLÁUSULA QUINCUAGÉSIMA OCTAVA: VARIOS: Este contrato no podrá ser modificado sino por acuerdo escrito debidamente firmado por representantes autorizados de las partes.

La cancelación, terminación o extinción de este contrato por cualquier causa, no extinguirá las obligaciones que por su naturaleza subsistan a tales eventos, incluyendo, entre otras, las derivadas de las garantías, responsabilidad y confidencialidad.

La falta o demora de cualquiera de las partes en ejercer cualquiera de las facultades o derechos consagrados en este contrato, o a exigir su cumplimiento, no se interpretará como renuncia a dichos derechos o facultades ni afectará la validez, total o parcial, del contrato ni el derecho de la respectiva parte de ejercer posteriormente tales facultades o derechos, salvo disposición legal en contrario.

CLÁUSULA QUINCUAGÉSIMA NOVENA: NOTIFICACIONES: Salvo disposición en contrario en este contrato, todas las notificaciones y comunicaciones que una parte haya de hacer a la otra de acuerdo con el



59

contrato se harán por escrito y se entenderán recibidas si se entregan personalmente con constancia de recibo, o si son enviadas por correo registrado o certificado, o se remiten por telefax, telex o telegrama dirigidos de la siguiente manera:

A LA AEROCIVIL:

**Dirección General
Torre Administrativa
Aeropuerto Eldorado
Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
Santafé de Bogotá, D.C.
Colombia**

**A EL CONCESIONARIO
AEROPUERTO RAFAEL NUÑEZ
CARTAGENA
CONCECOL CRA 13 No. 26-45 Piso 8 Bogotá**

Todas las notificaciones o comunicaciones enviadas por fax o telex deberán ser confirmadas enviando copias de las mismas por conducto de servicios de mensajería o por correo certificado o registrado. Todas las comunicaciones y notificaciones se entenderán recibidas el día hábil siguiente a la fecha de su entrega por mensajero o de su remisión por telefax, telex o telegrama y cinco (5) días después de la fecha de envío por correo.

Cualquier cambio de dirección será notificado por escrito con una anticipación no inferior a treinta (30) días calendario a la fecha en que comenzará a operar la nueva dirección.

59



CLÁUSULA SEXAGÉSIMA : PERFECCIONAMIENTO Y EJECUCION DEL CONTRATO: El presente contrato se entiende perfeccionado con la firma de las partes. Para su ejecución se requiere la presentación y aprobación de la garantía única de cumplimiento. Una vez perfeccionado el contrato, se solicitará la publicación en el Diario Oficial -Diario Unico de Contratación Pública-, de acuerdo con lo especificado en la Ley 80 de 1993 y en el Decreto 1477 de 1995, requisito que se entiende cumplido con el pago de los derechos correspondientes, por parte de **EL CONCESIONARIO**. El recibo de pago de los derechos de publicación y la garantía única de cumplimiento del contrato deberán presentarse a **LA AEROCIVIL** dentro de los quince (15) días calendario siguientes a la fecha de perfeccionamiento del contrato.

Presentada la garantía única de cumplimiento por **EL CONCESIONARIO**, **LA AEROCIVIL** dispondrá de un termino máximo de diez (10) días calendario para impartirle su aprobación.

CLAUSULAS TRANSITORIAS

CLAUSULA PRIMERA. Para efectos de las tarifas aplicables a la iniciación del contrato y de su posterior ajuste se aplicará el siguiente mecanismo:

- a) La tarifa propuesta regirá durante toda la vigencia de 1996.
- b) Dicha tarifa se ajustará en enero de 1997 con el IPC correspondiente a todo el año de 1996, manteniendo de este modo el equilibrio financiero del contrato.

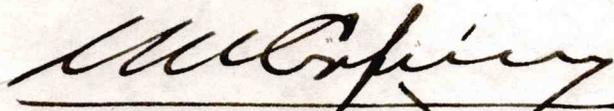


- c) **A partir de julio de 1997 el ajuste se hará semestralmente, de acuerdo con lo estipulado en la cláusula 23, utilizando para tal efecto el IPC de los seis meses calendario anteriores.**

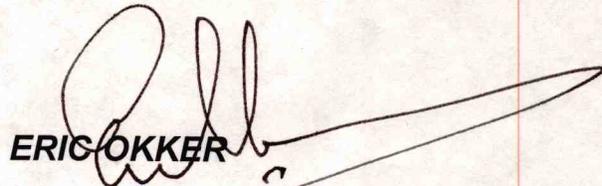
CLAUSULA SEGUNDA. En caso de que sea necesario realizar una inversión que, de acuerdo con las estipulaciones del contrato constituya una inversión obligatoria, antes de la aprobación del plan de inversiones obligatorias, en dicho plan se incluirá tal inversión y se le reembolsará al CONCESIONARIO el gasto respectivo con cargo a los recursos destinados al plan mencionado.

POR LA AEROCIVIL

POR EL CONCESIONARIO



ABEL ENRIQUE JIMENEZ MEIRA



ERIC OKKER

En constancia de lo anterior se firma en Santafé de Bogotá, D.C., a los nueve (9) días del mes de agosto de mil novecientos noventa y seis (1996).