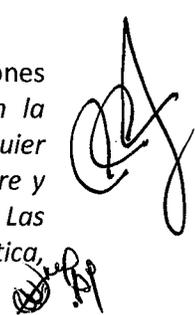


OTROSÍ N°4 AL CONTRATO DE CONCESION No. 0110-O.P. DEL 18 DE JULIO DE 1995 – CONCESIÓN SEGUNDA PISTA AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO “LUIS CARLOS GALÁN SARMIENTO”.

Entre los suscritos, **ANDRÉS FIGUEREDO SERPA**, mayor de edad, domiciliado en la ciudad Bogotá D.C., identificado con Cédula de Ciudadanía No.79.683.020 expedida en Bogotá, en su calidad de Vicepresidente de Gestión Contractual, nombrado mediante Resolución No.261 de 2012 y posesionado mediante Acta No 049 del 11 de mayo de 2014, trasladado mediante Resolución No.423 del 2014, facultado por delegación del Presidente de la Agencia mediante el Numeral 13.5 de Resolución No. 308 de 2013, quien obra en nombre y representación de la **AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA**, Agencia Nacional Estatal de Naturaleza Especial del Sector Descentralizado de la Rama Ejecutiva del Orden Nacional, adscrita al Ministerio de Transporte, según lo dispuesto por el Decreto 4165 de noviembre 3 de 2011, con personería jurídica, patrimonio propio y autonomía administrativa, y quien para los efectos del presente contrato en adelante se denominará **ANI**; ; y **CARLOS DARÍO CAYCEDO FRANCO**, identificado con la cédula de ciudadanía número 79.344.302 expedida en Bogotá D.C., obrando en nombre y representación de la **Compañía de Desarrollo Aeropuerto Eldorado S.A. - CODAD S.A.**, en su calidad de Representante Legal, lo cual acredita con el Certificado de Existencia y Representación Legal expedido por la Cámara de Comercio de Bogotá, quien para el efecto del presente documento se denominará (en adelante el **“Concesionario”** y conjuntamente con la **ANI** las **“Partes”**), hemos convenido suscribir el presente Otrosí No. 4 al Contrato de Concesión No. 0110-O.P., previas las siguientes:

I. CONSIDERACIONES

- a. Que mediante Resolución No.4130 del 6 de julio de 1994 expedida por la **AEROCIVIL**, se ordenó la apertura de la Licitación Pública No. 003 de 1994 con el fin de seleccionar un concesionario para: (i) ejecutar las actividades de construcción de la Pista Sur del Aeropuerto; (ii) ejecutar las obras complementarias de la Pista Sur, incluyendo el suministro, instalación y prueba de equipos; (iii) ejecutar el mantenimiento de la Pista Sur; y (iv) ejecutar las obras complementarias y equipos requeridos para el mantenimiento de la Pista Norte.
- b. Que mediante Resolución No. 02926 del 15 de mayo de 1995 expedida por la **AEROCIVIL** le fue adjudicado al Concesionario el Contrato de Concesión No.0110 – OP de 1995.
- c. Que el Decreto-Ley 4164 de 2011 reasignó de manera parcial al INCO, hoy - ANI, las funciones contempladas en los numerales 7, 9 y 12 del artículo 5, el numeral 5 del artículo 11 y el numeral 2 del artículo 17 del Decreto 260 de 2004.
- d. Que de conformidad con el artículo 1° del citado Decreto-Ley 4164 de 2011, las funciones reasignadas parcialmente a la ANI se refieren *“exclusivamente en lo relacionado con la estructuración, celebración y gestión contractual de los proyectos de concesión y de cualquier otro tipo de asociación público - privada, referida a las áreas de los aeródromos –lado aire y lado tierra–, definidas de acuerdo con los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia - RAC. Las demás funciones, en especial las relacionadas con el ejercicio de la Autoridad Aeronáutica,*



OTROSÍ N°4 AL CONTRATO DE CONCESION No. 0110-O.P. DEL 18 DE JULIO DE 1995 – CONCESIÓN SEGUNDA PISTA AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO “LUIS CARLOS GALÁN SARMIENTO”.

Aeroportuaria y de la Aviación Civil seguirán siendo de competencia de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil”.

- e. Que como mecanismo para garantizar el cabal cumplimiento del Decreto-Ley 4164 de 2011, el día 9 de julio de 2013 la **AEROCIVIL** y la **ANI** suscribieron el Convenio Interadministrativo de Cooperación No. 005, en virtud del cual se comprometieron a facilitar en lo que a cada una corresponda, toda la cooperación y colaboración técnica, administrativa, financiera, jurídica, contable, logística y de gestión documental requerida para la reasignación parcial de las funciones contenidas tanto en el Decreto-Ley 4164 como en el Decreto 4165 de 2011.
- f. Que en sesión del 9 de septiembre de 2013 del Consejo Directivo de la **AEROCIVIL**, sostenida entre el Director de la **AEROCIVIL** y el Presidente de la **ANI**, previo Comité Operativo del Convenio Interadministrativo No. 005 de 9 de julio de 2013, acordaron que la subrogación se perfeccionaría con la suscripción por los representantes legales de dichas entidades de un acta en dejando constancia de la entrega y recibo de documentos mínimos sobre cada uno de los contratos de concesión objeto de subrogación por parte de **AEROCIVIL** a la **ANI**.
- g. Que, el 16 de diciembre de 2013 la **AEROCIVIL** expidió la Resolución No. 07016 que dio inicio al proceso de subrogación del Contrato de Concesión, el cual culminó con la firma el 27 de diciembre de 2013 del acta de entrega y recibo del Contrato de Concesión por parte de la **AEROCIVIL** a la **ANI**. Por tal razón a partir de la suscripción de la mencionada acta, la ANI ostenta la calidad de concedente o contratante respecto del Contrato de Concesión.
- h. Que, por otra parte, dentro del marco del desarrollo planificado del Aeropuerto la **AEROCIVIL**, en su calidad de autoridad aeronáutica nacional, aprobó la actualización del Plan Maestro, el cual constituye: *“(…) una herramienta de planificación aeroportuaria, mediante la cual se atienden las necesidades presentes y futuras con base a (sic) la demanda aeroportuaria, el desarrollo regional, local y nacional, ordenando las diferentes zonas de servicio y áreas complementarias que componen el Aeropuerto hasta alcanzar su máxima expansión previsible, con el propósito de ofrecer una infraestructura con un alto nivel de competitividad, dentro del sector de transporte aéreo”.*
- i. Que la Sección 1.2 del Plan Maestro prevé que se debe: *“(…) estimar la demanda, establecer criterios para la mejora de la capacidad, establecer metas para la conectividad del Aeropuerto con los diferentes modos de transporte de la región, identificar eficiencias y mejoras en la competitividad, y tomar en cuenta el cumplimiento del aeropuerto con las regulaciones de Colombia y de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y convertir estas necesidades en un desarrollo por fases”.*



OTROSÍ N°4 AL CONTRATO DE CONCESION No. 0110-O.P. DEL 18 DE JULIO DE 1995 – CONCESIÓN SEGUNDA PISTA AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO “LUIS CARLOS GALÁN SARMIENTO”.

- j. Que de conformidad con el memorando interno radicado bajo el No. 20143090063633 de fecha 23 de julio de 2014, la Gerencia de Proyectos Aeroportuarios de la ANI consideró lo siguiente:

“(…) lo señalado por el Plan Maestro en la Sección 1.2, permite concluir que es de suma importancia contar con un sistema de calles de rodaje que permitan evacuar de manera rápida, eficiente y segura las aeronaves de la pista. En tal sentido el Consultor del Plan Maestro, recomendó incluir tres nuevas calles de salida rápida en el lado aire del Aeropuerto en una primera fase de desarrollo: dos calles de salida rápida que sirvan la pista 13L, y una que sirva la pista 13R.

Así mismo y a fin de utilizar adecuadamente las nuevas calles de salida rápida propuestas, resulta imperativo adecuar algunas de las calles de rodaje existentes a fin de solventar el tráfico generado por estas nuevas calles de salida rápida. De acuerdo con lo señalado por el Plan Maestro, las calles que necesitan ser mejoradas son tramos específicos de las calles de rodaje A, B, C, D, F y J. Sin embargo, serán los estudios y diseños a contratar los que identifiquen las calles de rodaje necesarias de adecuación o mejoramiento y los que definan el alcance preciso de la intervención requerida, de acuerdo con las calles de salida rápida establecidas.

Se deberán definir igualmente las calles de rodaje de interconexión, que sirvan al sistema de calles de rodaje paralelas (A y F) y la plataforma internacional, que se requieren necesariamente construir, para solventar adecuadamente el tráfico generado por las nuevas calles de salida rápida definidas.

Teniendo en cuenta las actuales condiciones de operación del Aeropuerto Internacional El Dorado “Luis Carlos Galán Sarmiento”, se hace necesaria la materialización de lo previsto en el Plan Maestro en su primera fase de desarrollo a fin de mejorar la capacidad de las pistas en lo concerniente a los menores tiempos de ocupación de las mismas.

Atendiendo lo descrito, resulta necesario elaborar los estudios y diseños para la construcción de dos (2) calles de salida rápida así como trabajos de mejoramiento de tramos específicos de las calles de rodaje A, B, C, D, F y J, y posibles calles de rodaje de interconexión entre las calles de rodaje A y F, en la pista 13L; así como para la construcción de una (1) calle de salida rápida y la adecuación de la calle de rodaje D como calle de salida rápida en la pista 13R del Aeropuerto Internacional El Dorado “Luis Carlos Galán Sarmiento”.

- k. Que, así mismo, el artículo cuarto de la Resolución No. 06815 del 6 de diciembre de 2013 establece: *“los planes de inversión y desarrollo de infraestructura aeroportuaria que se proyecten para el Aeropuerto Internacional El Dorado de la ciudad de Bogotá, estarán alineados con el Plan Maestro Aeroportuario vigente; cualquier modificación a esta actualización del Plan*



OTROSÍ N°4 AL CONTRATO DE CONCESION No. 0110-O.P. DEL 18 DE JULIO DE 1995 – CONCESIÓN SEGUNDA PISTA AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO “LUIS CARLOS GALÁN SARMIENTO”.

Maestro debe efectuarse previo concepto técnico de las áreas competentes y legalizadas a través de un Acto Administrativo”.

- l. Que la Sección 5 – Análisis de demanda/capacidad, requerimientos de instalaciones, entre otros, del Plan Maestro, determinó una posible optimización en el número de operaciones aéreas, tanto llegadas y salidas, llegando a un máximo teórico de 100 operaciones aéreas, repartidas en ambas Pistas. Este número de operaciones concuerda con el estimativo realizado por el Consultor, coincidiendo así con el PAL 1 definido por dicho Consultor. Es así como para el PAL 1, se tiene estimada una operación en hora pico de noventa y nueve (99) operaciones aéreas.
- m. Que para poder manejar adecuadamente este número de operaciones, el Plan Maestro señala, como medida relevante la reducción del ROT para mejorar la capacidad de las Pistas, para lo cual el Consultor del Plan Maestro analizó la Pistas en ambas direcciones operativas para determinar el tiempo de ocupación de las mismas y opciones para optimizar los tiempos en el futuro.
- n. Que en atención a lo señalado, es de suma importancia contar con un sistema de Calles de Rodaje que permitan evacuar de manera rápida, eficiente y segura las aeronaves de las Pistas. En este sentido, el Plan Maestro establece una priorización de las mejoras recomendadas para acomodar la demanda de la aviación estimada. Por tal motivo, se recomendó en el Plan Maestro para el PAL 1, entre otras cosas, introducir tres (3) nuevas Calles de Salida Rápida en el lado aire del Aeropuerto, distribuidas así: dos (2) Calles de Salida Rápida que sirvan la Pista Norte y una (1) Calle de Salida Rápida que sirva la Pista Sur.
- o. Que igualmente se requiere utilizar adecuadamente estas Calles de Salida Rápida por lo que es necesario adecuar algunas de las Calles de Rodaje existentes para solventar el tráfico generado por estas nuevas Calles de Salida Rápida. Así mismo, de acuerdo con el Plan Maestro, será necesaria la construcción de nuevas Calles de Rodaje de interconexión asociadas a la Calle de Salida Rápida C, así como aquellas asociadas a la Calle de Salida Rápida J. Estas Calles de Rodaje de interconexión servirán para darle un manejo adecuado al tráfico generado por las nuevas Calles de Salida Rápida, interconectando el sistema de Calles de Rodaje paralelas (A y F) y la plataforma internacional, de manera que las aeronaves provenientes de las Calles de Salida Rápida tengan una infraestructura adecuada para circular hacia sus posiciones de parqueo.
- p. Que, el día 12 de agosto de 2014, la ANI y el Concesionario suscribieron Otrosí No.2 al Contrato de Concesión para la ejecución de las siguientes actividades por parte del Concesionario:
 - (i) Elaboración de los estudios y diseños para la construcción de dos (2) Calles de Salida Rápida en la Pista Norte del Aeropuerto;



OTROSÍ N°4 AL CONTRATO DE CONCESION No. 0110-O.P. DEL 18 DE JULIO DE 1995 – CONCESIÓN SEGUNDA PISTA AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO “LUIS CARLOS GALÁN SARMIENTO”.

- (ii) Elaboración de los estudios y diseños para adelantar los trabajos de mejoramiento de tramos específicos de las Calles de Rodaje A, B, C, D, F y J en la Pista Norte del Aeropuerto;
- (iii) Elaboración de los estudios y diseños de posibles Calles de Rodaje de interconexión entre las Calles de Rodaje A y F y la plataforma internacional, en la Pista Norte del Aeropuerto; y
- (iv) Elaboración de los estudios y diseños para la construcción de una (1) Calle de Salida Rápida y la adecuación de la Calle de Rodaje D como Calle de Salida Rápida en la Pista Sur del Aeropuerto.
- q. Que mediante oficio con radicado ANI No. 20144090555002 del 10 de noviembre de 2014, el Concesionario remitió, para revisión de la AEROCIVIL y del interventor designado por la ANI para la supervisión del Otrosí No. 2, el Entregable No. 2 acordado en el Otrosí No. 2, correspondiente al Informe Final de Revisión, incorporando los siguientes capítulos: (i) análisis técnico y definición sobre la localización de las calles de salida rápida recomendadas en ambas Pistas – REDIM; y, (ii) capacidad de Pista y flujos de aeronaves en tierra y necesidades de Calles de Rodajes adicionales - SIMMOD. Una vez revisada la información por el interventor designado por la ANI para la supervisión del Otrosí No. 2, éste rindió su concepto sobre el Entregable No. 2 en los siguientes términos: *“el consultor (entiéndase el CONCESIONARIO) ha cumplido cabalmente con lo previsto en el Otrosí No. 2 al Contrato de Concesión 0110-OP de 1995, comparte las conclusiones del mismo, y por tanto recomienda se acojan sus conclusiones para continuar con el estudio”.*
- r. Que, en adición a lo anterior, la AEROCIVIL mediante el oficio con radicado ANI No. 20144090565512 del 14 de noviembre de 2014 remitió su pronunciamiento, en su calidad de autoridad aeronáutica nacional sobre los resultados presentados en el citado Entregable No. 2 del Otrosí No. 2, adjuntando los conceptos técnicos allegados por las diferentes áreas de la Secretaría de Sistemas Operacionales de dicha entidad.
- s. Que la AEROCIVIL, como autoridad aeronáutica recomendó adoptar los siguientes elementos producto de los resultados de los estudios presentados por el Concesionario en su Entregable No. 2:

“Pista 13L:

- *Adaptación de la salida “D” actual para convertirla en una salida para aviación CAT A y B.*

OTROSÍ N°4 AL CONTRATO DE CONCESION No. 0110-O.P. DEL 18 DE JULIO DE 1995 – CONCESIÓN SEGUNDA PISTA AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO “LUIS CARLOS GALÁN SARMIENTO”.

- *Construcción de una nueva calle de salida rápida a 1.950m del umbral, con conexión directa a plataformas por los enlaces “B” e “I”, éste último con un tramo de enlace entre “A” y “F”.*

(...)

Pista 13R:

- *Adaptación de la salida “D” actual para cumplimiento de normativa OACI para calles de salida rápida clave 3/4 en el enlace con “R”.*
- *Construcción de una calle paralela a “M” (“M2”) para unir “S” con la nueva “M2” en construcción en la zona de prueba de motores.”*

- t. Que una vez revisada la documentación remitida por parte del Concesionario, y basados en los conceptos tanto del interventor designado por la ANI para la supervisión del Otrosí No. 2 como de la AEROCIVIL, la ANI mediante oficio con radicado ANI de salida No. 20143090223731 del 18 de noviembre de 2014, le solicitó al Concesionario desarrollar los estudios y diseños de detalle (fase III) de los siguientes elementos:

“Pista 13L:

- *Adaptación de la salida “D” actual para convertirla en una salida para aviación ligera (número de clave OACI 2);*
- *Construcción de una nueva calle de salida rápida a 1.950m del umbral, con conexión directa a plataformas por los enlaces “B” e “I”, éste último con un tramo de enlace entre “A” y “F”.*

Pista 13R:

- *Adaptación de la salida “D” actual para cumplimiento de normativa OACI para calles de salida rápida clave 3/4 en el enlace con “R”;*
- *Construcción de una calle paralela a “M” (“M2”) para unir “S” con la nueva “M2” en construcción en la zona de prueba de motores.”*

- u. Que, mediante oficio con radicado ANI No. 20144090632692 del 19 de diciembre de 2014 el Concesionario radicó para revisión y aprobación de la ANI, el Interventor del Otrosí No. 2 y la AEROCIVIL, el informe compilatorio de todos los entregables a los que hace referencia el anexo técnico No. 1 - especificaciones técnicas - del Otrosí No. 2.

- v. Que, mediante oficio con radicado ANI No. 20144090649322 del 29 de diciembre de 2014, el Concesionario radicó documentos adicionales respecto del Otrosí No. 2 ante la ANI, el

OTROSÍ N°4 AL CONTRATO DE CONCESION No. 0110-O.P. DEL 18 DE JULIO DE 1995 – CONCESIÓN SEGUNDA PISTA AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO “LUIS CARLOS GALÁN SARMIENTO”.

Interventor del Otrosí No. 2 y la AEROCIVIL, dando así alcance a lo remitido por medio de la comunicación con radicado ANI No. 20144090632692 del 19 de diciembre de 2014. Los documentos adicionales remitidos por el Concesionario fueron: (i) Entregable No. 4 correspondiente a diseño geométrico; (ii) Entregable No. 14 correspondiente a diseño de estructuras (paso deprimido); y (iii) Entregable 15 correspondiente al traslado subestación de la nueva torre de control.

- w. Que, mediante oficio interno con radicado No. 4403.-2014036929 de fecha 31 de diciembre de 2014, la AEROCIVIL realizó observaciones al informe compilatorio de todos los entregables presentados para aprobación por parte del Concesionario.
- x. Que mediante oficio con radicado ANI No. 20154090037502 de fecha 26 de enero de 2015, el Concesionario entregó el informe compilatorio con respuesta a las observaciones que le fueron realizadas por parte de la AEROCIVIL, la ANI y el Interventor.
- y. Que, la Gerencia de Gestión Contractual 2 de la ANI mediante memorando interno radicado bajo el No. 20147040015463 del 19 de febrero de 2014, emitió el siguiente concepto respecto de las obras a ser adicionadas mediante el presente Otrosí:

“Igualmente la Sección 1 del Tomo 1 del Pliego de Condiciones “Definiciones”, al referirse a las obras complementarias a realizar en la segunda pista, indica que: “(...) Las obras complementarias incluirán los carreteros, las bahías de espera, calles de salida rápida, zonas de seguridad y todos los sistemas de ayudas visuales y radio ayudas locales.

Sobre las Obligaciones del Concesionario hay que tener en cuenta lo señalado en la Cláusula Séptima del Contrato de Concesión citado así: “7.4. Preparar los planos de construcción y detalle que se requieran para la correcta ejecución de las obras (...)” y “7.5. Construir la segunda pista y obras complementarias, incluyendo el suministro, instalación y prueba de equipos, y el mantenimiento de la Segunda Pista y de las obras complementarias (...)

Adicionalmente, el Reglamento Aeronáutico de Colombia No.1 – RAC 1 “CUESTIONES PRELIMINARES” en su Capítulo II “DEFINICIONES Y ABREVIATURAS” en su Numeral 1.2.1 dentro de la definición de Calles de Rodaje señala la definición de la Calle de Salida Rápida así: “Calle de salida rápida. Calle de rodaje que se une a una pista en un ángulo agudo y está proyectada de modo que permita a los aviones que aterrizan, virar a velocidades mayores que las que logran en otras calles de rodaje de salida consiguiendo así que la pista esté ocupada el menor tiempo posible.

En este orden de ideas y atendiendo lo expuesto hasta este punto, la construcción de calles de salida rápida corresponde a una actividad que no desborda el objeto contractual.”

OTROSÍ N°4 AL CONTRATO DE CONCESION No. 0110-O.P. DEL 18 DE JULIO DE 1995 – CONCESIÓN SEGUNDA PISTA AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO “LUIS CARLOS GALÁN SARMIENTO”.

- z. Que, por otra parte, la ejecución de las Obras Nuevas tienen un tiempo estimado de construcción superior a la actual vigencia definida para el Contrato de Concesión dado que éste tiene previsto como plazo de finalización el treinta y uno (31) de agosto de 2015.
- aa. Que, mediante oficio con radicado ANI No20154090206352 del 14 de abril de 2015, el interventor del Otrosí No. 2 remitió viabilidad técnica a los estudios y diseños así como al presupuesto presentados por el Concesionario.
- bb. Que, una vez revisadas las respuestas del Concesionario a las observaciones realizadas en relación con los Entregables Nos. 4, 14 y 15 del Otrosí No. 2, la AEROCIVIL se pronunció favorablemente respecto de los estudios y diseños presentados por el Concesionario mediante oficio dirigido a la ANI con radicado No. 20154090218262 del 17 de abril de 2015.
- cc. Posteriormente, mediante oficio radicado No. 20153090082591 del 21 de abril de 2015, la ANI con base en los pronunciamientos de viabilidad por parte de la AEROCIVIL y el INTERVENTOR, avala los estudios y diseños presentados por el Concesionario en los términos requeridos dentro del Otrosí No. 2 al Contrato de Concesión.
- dd. Que, en lo que respecta a la remuneración, el Contrato de Concesión prevé un esquema de pago a través de la cesión de los ingresos por los Derechos de Pista a favor del Concesionario con un mecanismo compensatorio a través de un ingreso mínimo garantizado, el cual estará vigente hasta el treinta y uno (31) de agosto de 2015. Sin embargo, las Partes han acordado modificar a partir del primero (1º) de septiembre de 2015 el citado esquema a la remuneración, eliminando el ingreso mínimo garantizado y estableciendo una cesión de los ingresos por los Derechos de Pista a favor del Concesionario hasta la obtención del Ingreso Esperado acordado mediante el presente Otrosí. Por lo tanto, el Contrato de Concesión migrará a la modalidad de los denominados contratos de tercera generación.
- ee. Que, mediante memorando interno No. 20153080075603 de fecha 30 de junio de 2015, la Gerencia Financiera de la Vicepresidencia de Gestión Contractual de la ANI, tomando como base la comunicación de la Aerocivil de radicado ANI No.20154090381522 del 26 de junio de 2015, dio alcance al concepto de cupo de adición del contrato de Concesión en los siguientes términos:
- “(…) De esta manera, el valor de la capacidad de adición del contrato se estimó en trescientos veintinueve mil seiscientos noventa y un (329.691) SMMLV que equivalen a **DOSCIENTOS DOCE MIL CUATROCIENTOS TREINTA Y SEIS MIL MILLONES QUINIENTOS QUINCE MIL TRESCIENTOS (\$212.436.515.300) pesos de 2015.**”*
- ff. Que el modelo revisado y pactado entre las partes determinó las características financieras mínimas de un Contrato de Concesión de Tercera Generación, por lo cual se presenta una

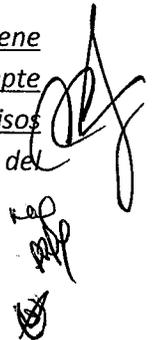


OTROSÍ N°4 AL CONTRATO DE CONCESION No. 0110-O.P. DEL 18 DE JULIO DE 1995 – CONCESIÓN SEGUNDA PISTA AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO “LUIS CARLOS GALÁN SARMIENTO”.

migración del esquema de Ingreso Mínimo Garantizado – IMG - a Ingreso Esperado – IE - según lo analizado y acordado en las diferentes reuniones y mesas de trabajo con las distintas Gerencias de la ANI y del Concesionario.

- gg. Que de conformidad a lo descrito en el numeral anterior las Partes acordaron realizar la modelación financiera bajo la estructura de flujo de caja libre. La cual se pactó cerrar a una TIR anual de 7.219% Real.
- hh. Que, en relación con el análisis ambiental se aclaró que mediante Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995 el Ministerio de Medio Ambiente (hoy Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible hoy Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA) otorgó a la AEROCIVIL la Licencia Ambiental. Teniendo en cuenta que la Licencia Ambiental otorgada es ordinaria, existen distintos actos administrativos a través de los cuales se han otorgado autorizaciones y permisos ambientales en relación con las actividades ejecutadas para la ampliación del Aeropuerto que se han modificado de tiempo en tiempo, los cuales entienden incorporados a la misma.
- ii. Mediante Resolución 1001 de junio 1 de 2009, se cedió parcialmente la licencia ambiental a la Sociedad Operadora Aeroportuaria Internacional S.A -OPAIN – en lo que respecta a los derechos y obligaciones ambientales inherentes a las actividades del Aeropuerto Internacional El Dorado.
- jj. La Cesión de Licencia Ambiental realizada mediante la Resolución No.1001 de 01 de junio de 2009, dejó el Artículo Primero de la Resolución (Resolución 1330 de 1995) compartido tanto para AEROCIVIL como para la Sociedad Operadora Aeroportuaria Internacional S.A. – OPAIN. Dicho artículo indica lo siguiente: *“Otorga licencia ambiental para la ejecución de las obras de construcción y operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto internacional El Dorado”.*
- kk. Que, igualmente, en lo que respecta a los aspectos sociales y ambientales, la Gerencia Social y Ambiental de la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno de la ANI mediante memorando interno con radicado No.20156030038563, señaló:

“El Concesionario Compañía de Desarrollo Aeropuerto Eldorado S.A – CODAD S.A., no tiene obligaciones cedidas de la Licencia Ambiental, ni está en el objeto contractual que acepte cesión alguna al respecto. Sus obligaciones ambientales se limitan a “obtener los permisos necesarios para la ejecución del proyecto, diferentes a los establecidos en el Anexo 1 del Tomo 1 del Pliego de Condiciones”.



OTROSÍ N°4 AL CONTRATO DE CONCESION No. 0110-O.P. DEL 18 DE JULIO DE 1995 – CONCESIÓN SEGUNDA PISTA AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO “LUIS CARLOS GALÁN SARMIENTO”.

Así mismo, se determinó en el análisis efectuado que dicha Licencia Ambiental indicó en su artículo primero lo siguiente: “Otorga licencia ambiental para la ejecución de las obras de construcción y operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto internacional El Dorado”. La Cesión de Licencia Ambiental realizada mediante la Resolución No.1001 de 01 de junio de 2009, dejó el Artículo Primero de la Resolución (Resolución 1330 de 1995) compartido tanto para AEROCIVIL como para la Sociedad Operadora Aeroportuaria Internacional S.A. – OPAIN”.

Adicionalmente, tenido en cuenta que algunas de las obras objeto del presente otrosí, se ubican en área concesionada a OPAIN, quien también es titular de la licencia ambiental, le corresponde al Concesionario realizar la gestión que se requiera para concertar con AEROCIVIL y con OPAIN, las condiciones bajo las cuales se podrán ejecutar las obras desde el punto de vista ambiental, así mismo, el concesionario se obliga a realizar todas las gestiones, oficios, documentos, entre otros, que requieran tanto AEROCIVIL como OPAIN, para obtener la viabilidad ambiental de las autoridades ambientales competentes.

En cuanto a los permisos, se aclara que el contrato básico, estableció lo siguiente:

Clausula 7.3 Obtener los permisos necesarios para la ejecución del proyecto, diferentes a los establecidos en el Anexo 1 del Tomo I del pliego de condiciones.

Es decir que el concesionario deberá tramitar y obtener los permisos necesarios diferentes a: Licencia de urbanismo, licencia ambiental, licencia de aprobación y en su momento aprobación de la relocalización del cauce del Río Bogotá, como lo estableció el anexo 1.

Adicionalmente, la Cláusula 10.2 del contrato de concesión estableció que:

“Correrán por cuenta y responsabilidad del Concesionario, la obtención y conservación durante el plazo del contrato, de los derechos de explotación de las fuentes de materiales, de las zonas de préstamo Y de las zonas de descargue de desechos, así como los costos de construcción, mejoramiento y conservación de las vías de acceso a las fuentes de materiales, y demás gastos necesarios para su realización y obtención. Por otra parte, correrán por cuenta y responsabilidad del concesionario, el pago de cualquiera costos de explotación de las fuentes de materiales, los derechos de uso de zonas de préstamo y de sus correspondientes servidumbres, la construcción y conservación de vías de acceso a las zonas de desechos, el derecho de explotación de las mismas y las obras de mitigación del impacto

OTROSÍ N°4 AL CONTRATO DE CONCESION No. 0110-O.P. DEL 18 DE JULIO DE 1995 – CONCESIÓN SEGUNDA PISTA AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO “LUIS CARLOS GALÁN SARMIENTO”.

ambiental, que se hayan determinado como necesarias con anterioridad a la fecha de presentación de la propuesta del concesionario y que sean necesarios para la debida ejecución del contrato.

El Concesionario, de acuerdo con el entregable 10 del otrosí de estudios y diseños, deberá gestionar en concertación con la AEROCIVIL y si es del caso con OPAIN, la viabilidad ambiental de las obras, ya sea por cambio menor o modificación de licencia según lo disponga la Autoridad Ambiental competente, para lo cual se debe someter a los requisitos que para ello establezcan los beneficiarios de la licencia ambiental y la ANLA”.

- II. Que, de conformidad con lo expuesto, queda claro que el Concesionario no tiene obligaciones cedidas en virtud de la Licencia Ambiental, por lo que se precisa que cualquier consulta o modificación de la misma deberá realizada directamente por la AEROCIVIL o por OPAIN en lo que corresponda a éstos según obligaciones ambientales que les han sido asignadas en la licencia ambiental cesión y modificaciones, sin embargo, el Concesionario será responsable de entregar la información y documentación necesaria para que los beneficiarios de la licencia, obtengan dicha viabilidad. Igualmente será responsable ante la AEROCIVIL y OPAIN, del cumplimiento de las obligaciones ambientales que apliquen para las obras objeto del Otrosí y por los pasivos ambientales y procesos sancionatorios que se llegaren a presentar por causas imputables a este.
- mm. Que mediante memorando Interno de radicado ANI No.20156020038573 la Gerencia de Riesgos de la Vicepresidencia de Planeación Riesgos y Entorno remitió de manera oficial la concertación sobre el capítulo de Riesgos y la figura del Evento Eximente Responsabilidad alcanzado con el Concesionario CODAD S.A.
- nn. Que en caso que se inicie consultoría de Program Manager, la ANI solicitará al Concesionario su colaboración para hacer coherente la ejecución de las obras con la planeación integral del Proyecto Aeropuerto El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento, sin modificar las obligaciones contractuales ya dispuestas.
- oo. Que mediante radicado ANI No. 20154090390442 de fecha 01 de julio de 2015, la AEROCIVIL remitió pronunciamiento, mediante el cual desvirtúa los pronunciamientos realizados por parte de OPAIN, relacionados con el dimensionamiento de la calle de rodaje Mike 2, a construir por diferencias entre los planes desarrollados en el Plan Maestro vigente y el RAC 14, así como otros aspectos respecto de los cuales AEROCIVIL, en su calidad de Autoridad Aeronáutica, señaló:

“Con base en todo lo planteado se concluye que la posible se concluye que la posible construcción de la calle de rodaje MIKE2 no compromete la seguridad operacional, está en línea

OTROSÍ N°4 AL CONTRATO DE CONCESION No. 0110-O.P. DEL 18 DE JULIO DE 1995 – CONCESIÓN SEGUNDA PISTA AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO “LUIS CARLOS GALÁN SARMIENTO”.

con el desarrollo del Aeropuerto el Dorado y con la capacidad actual y futura prevista para el mismo”.

- pp. Que así mismo, mediante radicado ANI No. 20154090398682 la AEROCIVIL de fecha 03 de julio de 2015, el Jefe de Comercialización de la AEROCIVIL remite pronunciamiento expedido por el Secretario de Sistemas Operacionales, dependencia competente de esa Entidad, a través del cual señaló las distancias mínimas de separación de las calles de rodaje adoptadas por la AEROCIVIL y que serán incorporadas al RAC 14, una vez se cumplan los supuestos que exigen las normas para su eficacia.
- qq. Que así las cosas siendo evidente, al momento de la suscripción del presente Otrosí, que la norma técnica aplicable a la calle de rodaje Mike 2 será modificada por la Autoridad Aeronáutica, las Partes han convenido en la necesidad de pactar desde este momento, que la ejecución de tal obra, atenderá las dimensiones especificadas por la AEROCIVIL en los conceptos mencionados que serán incorporados en el RAC 14. Por lo tanto, la ejecución del presente Otrosí se somete a la expedición y eficacia de la norma citada del RAC 14, razón por la cual las Partes pactan que el presente Otrosí está sujeto a condición Resolutoria en el evento que el RAC14, no sea modificado en el plazo máximo de treinta y uno (31) de julio de 2015.
- rr. Que teniendo en cuenta que existen áreas del Aeropuerto a cargo de terceros que interfieren con algunas de las obras a ser ejecutadas por parte del Concesionario, la ANI realizará la coadyuvancia necesaria ante dichos terceros a fin de apoyar la gestión del Concesionario para obtener la disponibilidad de las áreas respectivas.

Que las demás necesidades, conceptos y supuestos que justifican la suscripción del presente Otrosí se describen en el Anexo 1 – Estudio de Necesidad y Conveniencia - del presente documento

En mérito de lo expuesto las Partes,

II. ACUERDAN

CLÁUSULA PRIMERA: DEFINICIONES E INTERPRETACIÓN. Sin perjuicio de lo dispuesto en la Cláusula Primera del Contrato de Concesión, las Partes acuerdan en relación con las definiciones que a menos que expresamente se estipule de otra manera, los términos en mayúscula inicial que aquí se usan tendrán el significado asignado a dichos términos conforme al Anexo 2 del presente Otrosí, el cual formará parte del presente documento. En caso que un término o definición sea incorporada tanto en el Anexo 2 del presente Otrosí como en la Cláusula Primera del Contrato de Concesión primará la establecida en el Anexo 2, la cual para todos los efectos modifica la definición correspondiente del Contrato de Concesión.

OTROSÍ N°4 AL CONTRATO DE CONCESION No. 0110-O.P. DEL 18 DE JULIO DE 1995 – CONCESIÓN SEGUNDA PISTA AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO “LUIS CARLOS GALÁN SARMIENTO”.

Los títulos de las cláusulas, capítulos y secciones se incluyen con fines de referencia y de conveniencia pero de ninguna manera limitan, definen o describen el alcance y la intención de este documento y no se consideran como parte del mismo. Las palabras técnicas o científicas que no se encuentren definidas expresamente en el Anexo 2, tendrán los significados que les correspondan según la técnica o ciencia respectiva y las demás palabras, incluyendo expresiones tecnológicas se entenderán en su sentido natural y obvio, según el uso general de las mismas.

CLÁUSULA SEGUNDA.- Adicionar la Cláusula Séptima del Contrato de Concesión a fin de que el Concesionario realice en el Aeropuerto Internacional El Dorado “Luis Carlos Galán Sarmiento” las siguientes actividades:

7.16. La adaptación de la calle de rodaje “D” actual para convertirla en una salida para aviación ligera (número de clave OACI 2) en la pista 13L.

7.17. La construcción de una nueva calle de salida rápida a 1.950m del umbral, con conexión directa a plataformas por medio de las calles de rodaje enlaces “B” e “I”, éste último con un tramo de enlace entre las calles de rodaje “A” y “F” en la pista 13L.

7.18. La adaptación de la calle de rodaje “D” actual para cumplimiento de normativa OACI para calles de salida rápida clave 3/4 en el enlace con “R” en la pista 13R.

7.19. La construcción de una calle de rodaje paralela a la calle de rodaje “M” (“M2”) para unir la calle de rodaje “S” con la nueva “M2” en construcción en la zona de prueba de motores, asociada a la pista 13R, incluyendo el deprimido, las vías de acceso y demás conexiones para garantizar la funcionalidad de la Calle de Rodaje “M2”.

7.20. Adecuación en tramos específicos de ciertas calles de rodaje existentes (“A”, “B”, “C”, “F” y “J”) para el cumplimiento de los requerimientos establecidos en el RAC 14 para clave E.

7.21. El mantenimiento de las Obras Nuevas ejecutadas por medio del presente Otrosí, incluyendo las áreas y sistemas correspondientes a las nuevas obras y equipos a construir e instalar, se realizarán de acuerdo con las Especificaciones Técnicas de Mantenimiento del Contrato de Concesión.

CLÁUSULA TERCERA.- VALOR ESTIMADO. Para todos los efectos fiscales y legales, el valor estimado del presente Otrosí corresponde a la suma de CIENTO CINCUENTA Y NUEVE MIL CUATROCIENTOS VEINTIOCHO MILLONES TRESCIENTOS VEINTISIETE MIL OCHENTA Y CINCO PESOS




OTROSÍ N°4 AL CONTRATO DE CONCESION No. 0110-O.P. DEL 18 DE JULIO DE 1995 – CONCESIÓN SEGUNDA PISTA AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO “LUIS CARLOS GALÁN SARMIENTO”.

M/CTE (COP\$ 159.428.327.085) de pesos constantes del treinta y uno (31) de enero de 2015, que corresponde al valor de Capex, Opex e Interventoría de las obras a adicionar.

CLÁUSULA CUARTA.- DISEÑOS: Para los efectos exclusivos del presente Otrosí, los Diseños de Referencia, los cuales son producto del Otrosí No. 2 con el Concesionario, serán apropiados por el Concesionario dentro de la fase de pre-construcción prevista en la Programación de Obra y en todo caso antes del inicio de las Obras Nuevas. El Concesionario deberá utilizar los Diseños de Referencia como base para la ejecución de las Obras Nuevas.

El Concesionario podrá optimizar los Diseños de Referencia, pudiendo realizar a su propio costo y riesgo estudios adicionales para determinar eficiencias para la ejecución de las Obras Nuevas. Así mismo, el Concesionario podrá realizar los ajustes y modificaciones a los Diseños de Referencia que considere necesarios para garantizar mejores prácticas constructivas, garantizar mejores prácticas en el uso de insumos y materiales, desarrollar de forma más eficiente frentes de trabajo, asignación de equipos y personal, sin que por ello haya lugar a reclamación alguna contra la ANI. Sin perjuicio de lo anterior, el Concesionario deberá solicitar a la Interventoría y la ANI el aval para realizar los ajustes o modificaciones a los Diseños de Referencia, siempre que se soporte técnicamente la variación solicitada y acredite que el diseño modificado sea igual o mejor al Diseño de Referencia.

El Interventor deberá analizar el informe remitido por el Concesionario como justificación para la optimización de los Diseños de Referencia, y conceptuar a la ANI sobre la justificación técnica y los argumentos esgrimidos por el Concesionario, revisando si efectivamente la propuesta de optimización de los Diseños de Referencia presenta técnicamente una situación igual o mejor a la planteada en los Diseños de Referencia. Para dicho concepto, el Interventor tendrá un plazo de quince (15) días hábiles para presentarlo a la ANI. Con base en dicho concepto, la ANI se pronunciará dentro de los quince (15) días hábiles siguientes al recibo del concepto del Interventor. Pasado este periodo, y en caso de que la ANI no se haya pronunciado sobre el particular, se entenderá como rechazada la solicitud de optimización del Concesionario.

Al finalizar la Construcción el Concesionario deberá remitir a la ANI, la Interventoría y a la AEROCIVIL los planos record (*as built*) y los Diseños del Concesionario de las Obras Nuevas que harán parte de la Memoria Técnica.

Para fines de claridad únicamente, cualquier disposición del Contrato de Concesión que se refiera a diseños o estudios no será aplicable a las obligaciones que se incluyen en el presente Otrosí.

CLÁUSULA QUINTA.- CONSTRUCCIÓN: Es entendido por las Partes que las disposiciones contenidas en la presente Cláusula serán exclusivas y excluyentes de cualquier disposición señalada en el Contrato de Concesión relativa a la Construcción, salvo que expresamente se señale lo contrario en el presente Otrosí.



OTROSÍ N°4 AL CONTRATO DE CONCESION No. 0110-O.P. DEL 18 DE JULIO DE 1995 – CONCESIÓN SEGUNDA PISTA AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO “LUIS CARLOS GALÁN SARMIENTO”.

Previo al inicio de cualquier Obra, las Partes suscribirán el Acta de Inicio de Construcción de las Obras Nuevas. Para la firma del Acta de Inicio de Construcción de las Obras Nuevas se deberá acreditar el cumplimiento de las siguientes condiciones:

- i. Se deberá haber realizado una entrega e inventario de la ANI al Concesionario sobre las áreas a ser intervenidas por el Concesionario y que no hicieran parte de las áreas concesionadas del contrato de concesión No. 0110-O.P.-1995;
- ii. El Concesionario deberá haber modificado las Garantías exigidas por la ANI, según lo establecido en el presente Otrosí; y
- iii. Que se haya comunicado a la ANI por parte de la AEROCIVIL la modificación eficaz del RAC 14 en lo que respecta al dimensionamiento de la Calle de Rodaje Mike 2.

CLÁUSULA SEXTA.- PROGRAMACIÓN DE OBRAS: Sin perjuicio de lo dispuesto en la Cláusula Octava del Contrato de Concesión respecto del programa de trabajo del Proyecto, las Partes acuerdan que la Programación de Obra para la Construcción de las Obras Nuevas será la contenida en el Anexo 3, en el cual se detalla: (i) el cronograma con los tiempos establecidos para la ejecución de las Obras Nuevas; y (ii) los supuestos con base en los cuales se definió la Programación de las Obras incluyendo, sin limitación, el escenario de Ventanas Operacionales requeridas para cumplir con los plazos de Construcción pactados por las Partes en el presente Otrosí.

El Concesionario deberá optimizar los tiempos de ejecución de las Obras Nuevas a través de una distribución eficiente de trabajos según los sitios donde haya frentes de Obra abiertos. La referida optimización deberá realizarse teniendo en cuenta que las Obras que requieren de Ventanas Operacionales para su ejecución conforme a lo señalado en el Anexo 3 deberán ejecutarse durante las Ventanas Operacionales previstas en la Programación de Obras.

Es responsabilidad del Concesionario entregar las Áreas de Maniobra intervenidas una vez termine la Ventana Operacional autorizada para la ejecución de Obras, debiendo liberar de materiales, insumos, equipos y maquinaria las Pistas, Calles de Rodaje y Calles de Salida Rápida una vez termine la jornada diaria en el sitio para el cual se otorgó la Ventana Operacional respectiva.

Es de entera responsabilidad del Concesionario solicitar y gestionar las respectivas Ventanas Operacionales ante la Autoridad Aeronáutica competente, requeridas para el cumplimiento de la Programación de Obras.

Por otra parte, el Concesionario apoyará a la AEROCIVIL dentro del procedimiento de autorización de Ventanas Operacionales, cuando dicha entidad así lo requiera. El Concesionario deberá identificar e informar a la ANI y la AEROCIVIL todos los casos en que el proceso de autorización de

OTROSÍ N°4 AL CONTRATO DE CONCESION No. 0110-O.P. DEL 18 DE JULIO DE 1995 – CONCESIÓN SEGUNDA PISTA AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO “LUIS CARLOS GALÁN SARMIENTO”.

Ventanas Operacionales por parte de la AEROCIVIL afecte el cumplimiento de la Programación de Obras conforme a la presente Cláusula, suministrando para tales efectos la información que estime necesaria para acreditar los tiempos de cierre necesarios para el cumplimiento de las Obras dentro del plazo establecido en el Anexo 3 del presente Otrosí.

En caso que las Ventanas Operacionales que sean efectivamente concedidas por la AEROCIVIL difieran del escenario con fundamento en el cual se estableció la Programación de Obra, conforme al Anexo 3 del presente Otrosí, se revisará por parte de la ANI la pertinencia sobre la aplicación de la figura de eximentes de responsabilidad y, de verificarse, se iniciará el procedimiento establecido para tales efectos en el presente Otrosí.

CLÁUSULA SÉPTIMA.- PROCEDIMIENTOS CONSTRUCTIVOS: Sin perjuicio de lo establecido en la Cláusula Novena del Contrato de Concesión en lo que respecta al Proyecto, las Obras Nuevas deberán ser ejecutadas según las Especificaciones Técnicas de Construcción de las Obras Nuevas, según lo definido en el Anexo 2 del presente Otrosí.

Al respecto, será responsabilidad del Concesionario verificar todas las informaciones entregadas a la ANI y el Interventor respecto de los procedimientos de construcción de las Obras, así como advertir de forma inmediata cualquier falla grave que detecte al momento de implementar cualquiera de los procedimientos establecidos.

CLÁUSULA OCTAVA.- OBLIGACIONES TÉCNICAS ESPECIALES: Sin perjuicio de las demás obligaciones consignadas en el Contrato de Concesión y los documentos que lo componen, el Concesionario tendrá las siguientes obligaciones:

- 8.1 Obtener la financiación requerida para cumplir con la totalidad de las obligaciones asumidas en este Otrosí;
- 8.2 Entregar la Programación de Obras a la ANI y la Interventoría de construcción a ser designada por la entidad concedente, que cumpla con las obligaciones previstas en este Otrosí, con ilustración suficiente de los tiempos, de manera que el Interventor pueda hacerse un juicio acerca de los plazos en los cuales se ejecutarán las Intervenciones. El contenido de la Programación de Obras no podrá modificar en ningún caso, ninguna de las obligaciones previstas en este Otrosí, el Contrato ni en ninguno de sus documentos que lo componen.
- 8.3 Presentar toda la información requerida en este otrosí, en los formatos definidos y usando los sistemas de información que la ANI establezca en cada caso. Lo anterior incluye la entrega de documentos cumpliendo la Circular 0013 de la ANI (o las normas que la modifiquen, complementen o sustituyan) y demás instructivos de la ANI para la

OTROSÍ N°4 AL CONTRATO DE CONCESION No. 0110-O.P. DEL 18 DE JULIO DE 1995 – CONCESIÓN SEGUNDA PISTA AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO “LUIS CARLOS GALÁN SARMIENTO”.

entrega de estudios, planos y carpetas prediales. Esta obligación es aplicable en todo momento hasta la liquidación del Contrato. En consecuencia, el Concesionario renuncia frente a la ANI a oponer cualquier tipo de reserva documental contable y/o financiera, impresa o magnética, que tenga relación con el presente Contrato, salvo en aquellos que gocen de reserva Legal.

- 8.4 Realizar los ensayos de laboratorio necesarios para controlar la calidad de las obras, requeridos por las diferentes especificaciones técnicas aplicables. Dichos ensayos se deberán realizar en un laboratorio debidamente certificado por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC) o acreditado por la Superintendencia de Industria y Comercio. La totalidad de los resultados deberá ser puesta a disposición de la Interventoría por parte directamente del laboratorio seleccionado. En caso de presentarse alguna objeción o solicitud técnica de la Interventoría con respecto a cualquiera de los resultados presentados de los ensayos efectuados, se deberán llevar a cabo por parte del Concesionario los ensayos solicitados por parte de la Interventoría para comprobar resultados específicos. Estos ensayos no se limitan a las Obras Nuevas de Construcción sino también en posibles ensayos requeridos para las actividades de Mantenimiento.
- 8.5 Mantener un sistema de gestión y manejo documental que permita hacer seguimiento a la correspondencia recibida y enviada. El Concesionario deberá cumplir con la reglamentación que la ANI expida sobre los Protocolos y formatos que deben ser utilizados para la entrega de diseños, estudios e informes relacionados con el Contrato de Concesión.
- 8.6 Elaborar un plano georreferenciado, debidamente sustentado y bajo los parámetros de georreferenciación exigidos por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, de las áreas a mantener por parte del Concesionario, detallando en cada caso los límites de las diferentes áreas con los respectivos mantenimientos a efectuar en dichas áreas. Las áreas a plasmar en el plano georreferenciado deberán contar con una correspondiente nomenclatura, definiendo con ilustración suficiente las actividades de mantenimiento a desarrollar en dichas áreas basados en las correspondientes Especificaciones Técnicas de Mantenimiento, diferenciando igualmente entre el mantenimiento de obras civiles y el mantenimiento de ayudas visuales. Este plano georreferenciado deberá ser revisado y aprobado tanto por la Interventoría como por la ANI. Este plano deberá ser actualizado por parte del Concesionario y puesto a disposición de la Interventoría y de la ANI para revisión y aprobación, cada vez que se lleve a cabo una modificación y/o intervención por parte del Concesionario o un tercero en las áreas a efectuar mantenimiento.



OTROSÍ N°4 AL CONTRATO DE CONCESION No. 0110-O.P. DEL 18 DE JULIO DE 1995 – CONCESIÓN SEGUNDA PISTA AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO “LUIS CARLOS GALÁN SARMIENTO”.

- 8.7 Elaborar un plano eléctrico de la Pista Sur de las ayudas visuales tanto de la pista y sus calles de rodaje conexas, con el fin de plasmar los diferentes circuitos instalados en el campo aéreo del aeropuerto. Este plano eléctrico deberá ser revisado y aprobado tanto por la Interventoría como por la ANI. Este plano deberá ser actualizado por parte del Concesionario y puesto a disposición de la Interventoría y de la ANI para revisión y aprobación, cada vez que se lleve a cabo una modificación y/o intervención por parte del Concesionario o uno de sus subcontratistas en el sistema de ayudas visuales a mantener por parte del Concesionario.
- 8.8 Deberá a si mismo elaborar un plano eléctrico de las Obras Nuevas en la Pista Norte, así como de aquellas intervenciones eléctricas que haya hecho CODAD S.A., en ejecución del Contrato de Concesión.
- 8.9 Adquirir, instalar y mantener elementos de seguridad industrial y de emergencia tales como, pero sin limitarse a, extinguidores y luces de emergencia, en las edificaciones que ocupe o donde se mantenga mayoritariamente personal del Concesionario. La instalación y mantenimiento de dichos elementos deberá corresponder a las buenas prácticas establecidas en el país, cumpliendo igualmente con la normatividad aplicable.
- 8.10 Reparar o reemplazar inmediatamente las luces o bombillos del sistema de ayudas visuales mantenido por el Concesionario que no se encuentren en funcionamiento en el lado aire del aeropuerto, una vez sean reportadas como defectuosas, dañadas y/o fuera de servicio por parte del Concesionario.

CLÁUSULA NOVENA.- ASUNTOS AMBIENTALES: Sin perjuicio de lo previsto en la Cláusula Décima Quinta del Contrato de Concesión y teniendo cuenta que al Concesionario no le han sido cedidas ni transferidas ninguna de las obligaciones de la Licencia Ambiental, el Concesionario deberá cumplir con las siguientes obligaciones de carácter ambiental y social a partir de la fecha de suscripción del presente Otrosí:

- 9.1 El Concesionario por su parte, previo inicio de obras deberá obtener y mantener vigentes, todos los permisos y licencias que se requieran para ejecutar las Obras Nuevas objeto del presente Otrosí, en concordancia con la Cláusula 15.2 del Contrato de Concesión, distintas de la Licencia Ambiental, licencia de construcción y licencia de urbanismo;
- 9.2 El concesionario será responsable de elaborar los documentos que requieran las Autoridades competentes, para que sean entregados por la Aerocivil u Opain como beneficiarios de la licencia ambiental, con el fin de dar cumplimiento a lo solicitado por dichas Entidades.

K&D
APD

OTROSÍ N°4 AL CONTRATO DE CONCESION No. 0110-O.P. DEL 18 DE JULIO DE 1995 – CONCESIÓN SEGUNDA PISTA AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO “LUIS CARLOS GALÁN SARMIENTO”.

- 9.3 Cumplir con lo establecido en el Entregable No. 10 del Otrosí No. 2 al Contrato de Concesión, el cual corresponde al contiene el análisis de la gestión ambiental que se de llevar a cabo para poder realizar las obras objeto de Otrosí, en consideración a la situación del Aeropuerto ante las Autoridades ambientales competentes.
- 9.4 Organizar y realizar las obras de tal forma que los procedimientos utilizados cumplan con las Leyes Aplicables en materia ambiental. Cualquier contravención a dichas disposiciones será responsabilidad del Concesionario;
- 9.5 Atender las obligaciones ambientales previstas en la Licencia Ambiental y cumplir con lo previsto en los permisos para el uso y aprovechamiento de recursos naturales que sean otorgados para la ejecución de las obras objeto del presente Otrosí;
- 9.6 Ejecutar las obras objeto del presente Otrosí cumpliendo con las medidas de manejo socio ambiental y demás disposiciones que las Autoridades Gubernamentales competentes ordenen en materia ambiental;
- 9.7 Elaborar los informes de cumplimiento ambiental y demás información que soliciten las Autoridades competentes, incluyendo temas de geodatabase, tanto en la Construcción como durante el Mantenimiento del Proyecto y de las Obras Nuevas, para que sean presentados por la AEROCIVIL u OPAIN en su calidad de beneficiarios de la Licencia Ambiental;
- 9.8 Atender las visitas programadas por las Autoridades competentes en materia ambiental en relación con el Proyecto y con las Obras Nuevas;
- 9.9 Responsabilizarse de los incumplimientos de las obligaciones ambientales cuando sean imputables exclusivamente al Concesionario y de la multas que se generen por incumplimientos imputable al concesionario; igualmente será responsable del pago de compensaciones ambientales a la AEROCIVIL u OPAIN, como beneficiaria de la Licencia Ambiental;
- 9.10 Cumplir las medidas de manejo ambiental y social que prevea la Licencia Ambiental y los permisos para el uso y aprovechamiento de recursos naturales que sean otorgados para la ejecución de las Obras Nuevas;
- 9.11 Manejar los impactos de las Obras Nuevas de acuerdo con las fichas del manejo ambiental establecidas en el Plan de Manejo Ambiental elaborado por la AEROCIVIL o por OPAIN y aprobado por la licencia ambiental, su cesión y modificaciones

OTROSÍ N°4 AL CONTRATO DE CONCESION No. 0110-O.P. DEL 18 DE JULIO DE 1995 – CONCESIÓN SEGUNDA PISTA AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO “LUIS CARLOS GALÁN SARMIENTO”.

- 9.12 Tener en cuenta la actividad económica de los predios o fincas vecinas, en especial prever posibles afectaciones temporales por la ejecución de las Obras asociadas a la entrada y salida de volquetas, deterioro de la vías de acceso, cierres temporales por fuera del perímetro del Aeropuerto u otros impactos que el Concesionario deba manejar según los mismos están contemplados en la Licencia Ambiental, las fichas el PMA y permisos para el uso y aprovechamiento de recursos naturales que sean otorgados para la ejecución de las Obras Nuevas;
- 9.13 En caso de encontrar hallazgos arqueológicos no identificados en las prospecciones realizadas en virtud de la Licencia Ambiental, el Concesionario apoyará el trámite de prospección arqueológica ante el ICANH, allegando la información que la ejecución de dicho trámite requiera de acuerdo con las Leyes Aplicables;
- 9.14 Realizar capacitaciones al personal de Obra y a los subcontratistas del Concesionario, especialmente a aquellos autorizados bajo el presente Otrosí, relacionadas con temas ambientales, sociales, de seguridad industrial y manejo de la comunidad en caso de requerirse;
- 9.15 Mantener permanente contacto con las comunidades y habitantes de las poblaciones aledañas al Aeropuerto, para identificar la pertinencia de las medidas adoptadas para mitigar los impactos sociales ocasionados por las Obras Nuevas;
- 9.16 Desarrollar las Obras cumpliendo con las Leyes Aplicables en materia social;
- 9.17 Actualizar el programa de seguridad industrial y salud ocupacional en lo que corresponda a las Obras Nuevas y dar cumplimiento a todas las Leyes Aplicables en materia de seguridad industrial y salud ocupacional.
- 9.18 Dar cumplimiento a las medidas establecidas por AEROCIVIL y /o Opain en cuanto a las actividades de prevención de peligro aviar durante la construcción de las Obras Nuevas.
- 9.19 El Concesionario deberá ajustarse a las Directrices y requerimientos de los departamentos de Gestión Ambiental de Opain y/o AEROCIVIL.
- 9.20 La responsabilidad del Concesionario en materia ambiental se limita al cumplimiento de las obligaciones indicadas anteriormente y, por lo tanto, no responderá por la demora por parte de la AEROCIVIL en la radicación de los documentos a que haya lugar; siempre y cuando el Concesionario los haya entregado a tiempo a la AEROCIVIL. El Concesionario será responsable ante la AEROCIVIL y ante OPAIN, por las

Handwritten signature or initials

OTROSÍ N°4 AL CONTRATO DE CONCESION No. 0110-O.P. DEL 18 DE JULIO DE 1995 – CONCESIÓN SEGUNDA PISTA AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO “LUIS CARLOS GALÁN SARMIENTO”.

obligaciones de la Licencia Ambiental que sean aplicables a las obras objeto del presente otrosí.

- 9.21 El Concesionario, bajo la supervisión de la ANI y la Interventoría, se encargará de ejecutar las labores de coordinación que correspondan con la AEROCIVIL u OPAIN respecto del cumplimiento de obligaciones derivadas de la Licencia Ambiental o del PMA.
- 9.22 Las obligaciones aquí dispuestas rigen desde el momento de la firma del Otrosí, ya que se requiere iniciar de inmediato la gestión ambiental previo inicio de Obras Nuevas.
- 9.23 El Concesionario no podrá iniciar Obras sin tener todos los permisos y autorizaciones tanto de la autoridad ambiental como de los beneficiarios de la licencia ambiental, salvo que los mismos no se requieran de conformidad con las Leyes Aplicables.

CLÁUSULA DÉCIMA.-ASUNTOS PEDIALES: Sin perjuicio de lo previsto en la Cláusula Décima Sexta del Contrato de Concesión, los insumos y trámites para realizar la liberación de los predios que se encuentran en comodato y concesión ante terceros será realizada por el Concesionario y coadyuvada por la ANI, ante la AEROCIVIL y OPAIN, en lo que corresponda a cada una de dichas entidades.

Las Obras Nuevas afectadas por interferencias prediales no se iniciarán hasta tanto dichas interferencias sean superadas. En consecuencia, las Obras afectadas se desplazarán en la Programación de Obras por el período de duración de la respectiva interferencia, una vez sea verificada y avalada la situación por parte del Interventor y la ANI.

En caso que las interferencias prediales generen rutas críticas en la Programación de Obra, el Concesionario informará dicha situación a la Interventoría para que valore la situación y defina conjuntamente con el Concesionario y la ANI el plan de acción para superar las rutas criticas correspondientes.

La interferencia predial se constituirá como un evento eximente de responsabilidad cuando se cumplan los supuestos requeridos en el presente Otrosí para la declaratoria de tales eventos.

CLÁUSULA DÉCIMA PRIMERA.- INTERFERENCIA DE REDES. El Concesionario deberá coordinar con la ANI y demás Autoridades Gubernamentales competentes los trámites ante las entidades propietarias de las redes existentes, para que se efectúen los traslados y/o protección a que haya lugar o efectuar los correspondientes traslados y/o manejos constructivos según se acuerde con la respectiva entidad titular.




OTROSÍ N°4 AL CONTRATO DE CONCESION No. 0110-O.P. DEL 18 DE JULIO DE 1995 – CONCESIÓN SEGUNDA PISTA AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO “LUIS CARLOS GALÁN SARMIENTO”.

Los impactos de la interferencia de redes impliquen desplazamientos y ajustes en la Programación de Obras se manejarán de acuerdo con la cláusula de eventos eximentes de responsabilidad pactada en el presente Otrosí.

PARAGRAFO.- El Concesionario realizará la construcción de la extensión de la Calle de Rodaje Mike 2, con la debida diligencia que garantice la protección del traslado de grupos electrógenos de la nueva subestación eléctrica que servirá como respaldo eléctrico de la nueva torre de control que se encuentra ubicada en áreas concesionadas de Opain S.A. En la oportunidad respectiva, a más tardar al finalizar la construcción de la Obra Mike 2, CODAD realizará el traslado de los grupos electrógenos respectivos de la citada subestación eléctrica a fin de garantizar la operatividad de dicha Calle de Rodaje de acuerdo con los lineamientos de la AEROCIVIL y de conformidad a lo previsto por el RAC vigente en el momento de la Intervención. Asumiendo los efectos favorables y desfavorables que genere tal actividad, en los términos de las Cláusulas Vigésima Primera y Vigésima Tercera del presente Otrosí.

CLÁUSULA DÉCIMA SEGUNDA.- MANTENIMIENTO: El mantenimiento de las Obras Nuevas conforme al presente Otrosí se realizará de acuerdo con las Especificaciones de Mantenimiento del Contrato de Concesión, incluyendo las áreas donde se ubican dichas Obras y sus sistemas correspondientes tales como los sistemas eléctricos y de ayudas visuales, entre otros.

CLÁUSULA DÉCIMA TERCERA.-INFORMES Y MEMORIA TÉCNICA: En relación con la ejecución de las Obras Nuevas el Concesionario deberá presentar los informes que se describen a continuación, por lo que cualquier disposición existente en el Contrato de Concesión relativa a la presentación de informes y memoria técnica no será aplicable a las Obras Nuevas:

13.1 Informes Bimestrales: Dentro de los diez (10) Días Hábiles siguientes al vencimiento de cada período bimestral contados desde la fecha de suscripción del Acta de Inicio de Construcción de las Obras Nuevas y hasta el último día del período bimestral una vez concluida la Construcción, el Concesionario deberá entregar al Interventor un informe donde conste el estado de avance de las Obras el cual se incluirá – como mínimo – la siguiente información:

(i) *Cuadro de relación de Obras:* El Concesionario deberá entregar un cuadro de relación de Obras Nuevas, indicando las Obras de construcción, rehabilitación o remodelación que se hubieren ejecutado en el respectivo período.

(ii) *Características Técnicas de las Obras:* En esta parte del informe bimestral, el Concesionario indicará las características técnicas de cada una de las Obras ejecutadas, indicando particularmente el nivel de avance de obra ejecutada y demás características técnicas que resulten relevantes en cada caso particular,

ref

OTROSÍ N°4 AL CONTRATO DE CONCESION No. 0110-O.P. DEL 18 DE JULIO DE 1995 – CONCESIÓN SEGUNDA PISTA AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO “LUIS CARLOS GALÁN SARMIENTO”.

siempre que tales características resulten aplicables al tipo de Obra ejecutada para el período a que haga referencia el respectivo informe bimestral.

- (iii) *Estudios y ajustes realizados durante la ejecución:* En esta parte del informe se consignarán aquellos estudios adicionales que voluntariamente hayan sido realizados por el Concesionario para adelantar las Obras, así como los ajustes y/o modificaciones realizadas a los Diseños de Referencia. Entre los elementos que habrán de ser contenidos en este capítulo el Concesionario deberá incluir, sin limitación: 1) descripción de las modificaciones introducidas a los Diseños de Referencia; 2) descripción de las eventuales dificultades encontradas durante la ejecución de las Obras en relación con los Diseños de Referencia, las Especificaciones Técnicas de Construcción de las Obras Nuevas, cantidades de obra, maquinaria y personal asignado a la ejecución de las Obras Nuevas; 3) informar las ventanas Operacionales requeridas para cumplir con la Programación de Obras; 4) indicación sobre la modificación de las Ventanas Operacionales y NOTAMS por parte de la AEROCIVIL y su impacto en la Programación de Obras, sea que las mismas hayan generado o no la parálisis de las Obras de que trata el presente Otrosí.
- (iv) *Aspectos ambientales:* El Concesionario habrá de presentar el registro del cumplimiento de las disposiciones adoptadas por las Autoridades Gubernamentales competentes en materia ambiental en relación con permisos y autorizaciones ambientales requeridos para la ejecución de las Obras Nuevas.
- (v) *Seguimiento en la ejecución de las Obras:* En el evento en que el Interventor o la ANI detecten la existencia de incumplimientos a las Especificaciones Técnicas de Construcción de las Obras Nuevas, se causarán las sanciones a que haya lugar conforme al Contrato de Concesión, sin perjuicio del cumplimiento de la obligación por parte del Concesionario.

13.2 Memoria Técnica: Una vez terminadas, verificadas y recibidas las Obras Nuevas, por parte del Interventor y la ANI, el Concesionario procederá a la elaboración de una memoria técnica que deberá incluir los siguientes elementos:

- (i) La información contenida en los informes bimestrales para todas las Obras Nuevas;
- (ii) La descripción de las actividades de mantenimiento realizadas sobre las Obras, a partir de la finalización de la Construcción; y
- (iii) La descripción del estado en que se encuentran las Obras.

OTROSÍ N°4 AL CONTRATO DE CONCESION No. 0110-O.P. DEL 18 DE JULIO DE 1995 – CONCESIÓN SEGUNDA PISTA AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO “LUIS CARLOS GALÁN SARMIENTO”.

CLÁUSULA DÉCIMA CUARTA.- COADYUVANCIA: La ANI coadyuvará al Concesionario en los trámites que se deban adelantar ante terceros, incluyendo al Concesionario OPAIN y que se requieran para cumplir con la Programación de Obras Nuevas, propiciando mesas de trabajo de manera conjunta entre las Partes con la AEROCIVIL, para que dicha entidad como autoridad aeronáutica nacional preste su colaboración con la autorización de las Ventanas Operacionales que fundamentan la Programación de Obra, entre otros.

CLÁUSULA DÉCIMA QUINTA.- VERIFICACIÓN DE LAS OBRAS: Para la suscripción del Acta de Verificación, el Concesionario entregará a la ANI y al Interventor, la Memoria Técnica de la Obra, la cual deberá estar actualizada para el momento de la terminación de la Obra.

Una vez entregada la Memoria Técnica de la Obra, la ANI y el Interventor tendrán un plazo máximo de veinte (20) días hábiles para aprobar la Obra y/o para formular las solicitudes de corrección o complementación de las obras si no cumplen con las Especificaciones Técnicas de Construcción aquí establecidas, o con cualquier otra estipulación del Contrato de Concesión. Si el Interventor y la ANI manifiestan su conformidad con las Obras ejecutadas por el Concesionario, o si guardan silencio por el término establecido en el inciso anterior, el Concesionario, el Interventor y la ANI, procederán a la suscripción del Acta de Verificación de las Obras correspondientes.

15.1 Objeciones a las obras entregadas: Si el Interventor y/o la ANI encuentran que las Obras no cumplen a cabalidad con las Especificaciones Técnicas de Construcción previstas en el presente Otrosí, el Interventor y/o la ANI se lo comunicará al Concesionario, con el fin de que éste corrija lo observado dentro del plazo máximo razonable que el Interventor y/o la ANI señalen. Si el Concesionario no ejecuta las correcciones dentro del plazo fijado podrá iniciarse el procedimiento previsto en el Artículo 86 de la Ley 1474 de 2011 para la imposición de multas, para estos efectos se causarán multas tal y como se define en el Numeral 26.2 de la Cláusula Vigésima Sexta del Contrato de Concesión, contadas a partir de la fecha en que se ha debido cumplir la obligación. Una vez adecuadas las Obras, procederán el Interventor, el Concesionario y la ANI, a suscribir el Acta de Verificación de la(s) Obra(s) correspondiente(s).

15.2 Desperfectos detectados con posterioridad al acta de verificación: La suscripción del Acta de Verificación por parte del Interventor y de la ANI se hace sin perjuicio de las obligaciones de resultado que asume el Concesionario mediante la suscripción del presente otrosí. Por lo tanto, el Concesionario tendrá la obligación de reparar –a su completo costo– cualquier desperfecto que surja de las Obras aún después de suscrita el Acta de Verificación, independientemente de la causa que diera origen al

OTROSÍ N°4 AL CONTRATO DE CONCESION No. 0110-O.P. DEL 18 DE JULIO DE 1995 – CONCESIÓN SEGUNDA PISTA AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO “LUIS CARLOS GALÁN SARMIENTO”.

desperfecto, salvo en el caso en que se tratare de causas imputables a la ANI. En el caso en que los desperfectos en las Obras tuviesen origen en fallos en su ejecución, pero que permanecieron ocultos al momento de la suscripción del Acta de Verificación, la ANI ordenará la adecuación de las Obras, y fijará el plazo para la realización de dicha adecuación. Si el Concesionario no efectuare la adecuación de las Obras en el plazo señalado por la ANI, se causarán las multas consagradas en el Numeral 26.2 de la Cláusula Vigésima Sexta del Contrato de Concesión.

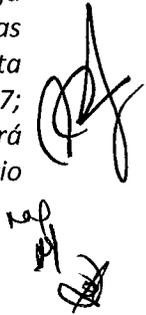
- 15.3 Obligación de mantenimiento de la calidad: El Concesionario será responsable por la ejecución de las Obras con la debida calidad para garantizar la durabilidad y resistencia que se espera de tales obras. El Concesionario, por su propia iniciativa o por solicitud del Interventor, deberá, por su cuenta y riesgo, rectificar a satisfacción del Interventor los errores de construcción que hubiera cometido en cumplimiento de las actividades previstas para la ejecución de este otrosí. Será responsabilidad del Concesionario advertir de manera inmediata al Interventor cualquier tipo de error que detecte, y por ende, durante toda la ejecución del Contrato y sin perjuicio de la aplicabilidad de las sanciones y/o garantías previstas, el Concesionario deberá corregir, revisar y arreglar cualesquiera desperfectos, vicios o errores que se presenten. En el caso que los desperfectos, vicios o errores no hubieren sido advertidos durante la Construcción, estos deberán ser corregidos en cualquier momento que se identifiquen, y aun durante la vigencia de la póliza de estabilidad y calidad, sin perjuicio de las sanciones y/o garantías a que hubiere lugar.

CLÁUSULA DÉCIMA SEXTA.- ETAPA DE REVERSIÓN. Se adiciona la Cláusula Sexta del Contrato de Concesión, la cual a partir de la fecha de suscripción del presente Otrosí establecerá:

“Cláusula Sexta -Entrega Final y Etapa de Reversión.

La AEROCIVIL será propietaria de las Obras que conforman el Proyecto y de las Obras Nuevas al momento de ejecución, y de los equipos relacionados con el objeto del Contrato de Concesión, al momento de su instalación.

En la Etapa de Reversión se adelantarán todas las actividades necesarias para la entrega de los bienes de la Concesión a la ANI o a la AEROCIVIL, según corresponda, en las condiciones previstas en este Otrosí. La Etapa de Reversión iniciará con (i) ciento ochenta (180) días antes de la finalización del Contrato de Concesión a saber 31 de agosto de 2017; o (ii) con la declaratoria de terminación anticipada del Contrato de Concesión; y concluirá con (i) la suscripción del Acta de Reversión. Durante la Etapa de Reversión el Concesionario



OTROSÍ N°4 AL CONTRATO DE CONCESION No. 0110-O.P. DEL 18 DE JULIO DE 1995 – CONCESIÓN SEGUNDA PISTA AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO “LUIS CARLOS GALÁN SARMIENTO”.

deberá continuar con las actividades de Mantenimiento contenidas en las Especificaciones de Mantenimiento.

Se entenderá que la AEROCIVIL, por conducto de la ANI, se hará propietario de las obras que conforman el Proyecto, las Obras Nuevas y la totalidad de los bienes muebles o inmuebles por destinación o adhesión, que se encuentren en las mismas. No obstante lo anterior, el Concesionario conservará la mera tenencia para efectos del cumplimiento del Contrato de Concesión y será por ende responsable de la guarda material y jurídica de tales bienes hasta que concluya la Etapa de Reversión.

Estos bienes y, en general, todos los bienes inmuebles con todas sus anexidades y los equipos, software y demás activos que hacen parte del Proyecto, serán entregados a la ANI, según corresponda, al momento de la terminación de la Etapa de Reversión.

El procedimiento para la reversión se basará en el Manual de Reversión de la ANI vigente al momento de la reversión e incluirá entre otros los siguientes aspectos

- (i) La actualización de un inventario de activos de la Concesión que incluirá todos los bienes inmuebles por adhesión y destinación y en general todos aquellos bienes que (i) hayan sido adquiridos por el Concesionario y se encuentren destinados a las actividades de Mantenimiento, lo cual en ningún caso incluirá maquinaria de Construcción; y (ii) hayan sido entregados por la AEROCIVIL y/o ANI; y (iii) que hubieren sido de particulares que hayan sido requeridos para el Proyecto o las Obras Nuevas, con excepción de la maquinaria de Construcción.*
- (ii) Un recorrido por las áreas concesionadas a cargo del Concesionario, en la cual se dejará constancia de las condiciones técnicas del Proyecto y de las Obras Nuevas, incluyendo la medición de los indicadores establecidos para el recibo final de la pistas del aeropuerto, consignadas en el numeral 7 del tomo II sección 2 – Especificaciones Técnicas de Mantenimiento.*
- (iii) El Concesionario deberá actualizar la Memoria Técnica correspondiente a todas las Intervenciones que hacen parte del Proyecto.*
- (iv) En el evento en que haya activos en leasing o arriendos de cualquier naturaleza, tales contratos deberán terminarse anticipadamente por el Concesionario (y asumir el costo de tal terminación) de manera que se pueda transferir la propiedad de dichos activos a la AEROCIVIL por conducto de la ANI.*
- (v) En caso de ser necesario, deberán suscribirse los contratos de transferencia de aquellos muebles sujetos a registro.*

OTROSÍ N°4 AL CONTRATO DE CONCESION No. 0110-O.P. DEL 18 DE JULIO DE 1995 – CONCESIÓN SEGUNDA PISTA AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO “LUIS CARLOS GALÁN SARMIENTO”.

- (vi) *El Concesionario deberá adelantar todos los trámites tendientes al perfeccionamiento de las transferencias de los bienes muebles e inmuebles.*
- (vii) *El Concesionario deberá realizar la entrega de los activos relacionados con la propiedad, planta y equipo de acuerdo con el procedimiento contable para el reconocimiento y revelación de hechos relacionados con las propiedades, planta y equipo, contemplado en las Leyes Aplicables sobre contabilidad pública.*
- (viii) *El Concesionario deberá realizar la entrega de los activos intangibles de acuerdo con el procedimiento contable para el reconocimiento y revelación de los activos intangibles, contemplado en la Ley Aplicable.*
- (ix) *El Concesionario deberá hacer la entrega de los bienes, construcciones e inmuebles que fueron entregados al Concesionario en el momento de inicio del Contrato de Concesión, de acuerdo con lo establecido en la Resolución 237 de 2010 de la Contaduría General de la Nación y demás normas que la modifiquen, complementen o sustituyan.*
- (x) *El Concesionario deberá entregar un avalúo de los activos fijos debidamente actualizado.*
- (xi) *El Concesionario deberá entregar diligenciados y conciliados con la Interventoría, los formatos exigidos por la ANI para dar cumplimiento a lo establecido por la Contaduría General de la Nación.*
- (xii) *El Concesionario deberá entregar un cronograma de cumplimiento y presupuesto de pasivos ambientales y sociales, incluyendo los procesos de investigación abiertos por las autoridades competentes por causas imputables al concesionario. Presentar un informe del estado del cumplimiento de la Licencia Ambiental, PMA, permisos y demás obligaciones impuestas en los diferentes actos administrativos por parte de las autoridades ambientales, que sean aplicables a las obras realizadas por el Concesionario, así como de las obligaciones ambientales y sociales contenidas en el contrato. Presentar el inventario y estado de toda la infraestructura ambiental.*

En el Acta de Reversión, se dejará constancia de las condiciones técnicas de las obras objeto del Contrato de Concesión y del inventario de activos de la Concesión actualizado.

En el Acta de Reversión se dejará constancia de las condiciones técnicas de las Obras objeto del Contrato de Concesión y del inventario de activos de la Concesión actualizado.



OTROSÍ N°4 AL CONTRATO DE CONCESION No. 0110-O.P. DEL 18 DE JULIO DE 1995 – CONCESIÓN SEGUNDA PISTA AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO “LUIS CARLOS GALÁN SARMIENTO”.

El Concesionario deberá cumplir en un todo con lo previsto en las condiciones para el recibo final de Pista Norte y de la Pista Sur construidas y mantenidas mediante la concesión, establecidas en el numeral 7 del tomo II sección 2 – Especificaciones de Mantenimiento. No obstante, en caso que la Etapa de Reversión supere los ciento ochenta (180) días previstos por el Manual de Reversión de la ANI y en consecuencia se extienda más allá del treinta y uno (31) de agosto de 2017, el Concesionario no se encuentra obligado a ejecutar las labores de Mantenimiento establecidas en el Contrato de Concesión, salvo que las Partes acuerden lo contrario.

El incumplimiento de cualquiera de las obligaciones del Concesionario y de la ANI previstas en este Otrosí y en el Contrato de Concesión para hacer efectiva la reversión, no impedirá la suscripción del Acta de Reversión. De esos incumplimientos se dejará constancia en dicha Acta de Reversión. Las sanciones y demás consecuencias que de acuerdo con el Contrato de Concesión y la Ley Aplicable tengan los incumplimientos serán objeto del Acta de Liquidación.

CLÁUSULA DÉCIMA SÉPTIMA.- PLAZO: Las Partes acuerdan ampliar el plazo del Contrato de Concesión desde el primero (1º) de septiembre de 2015 hasta la fecha de cumplimiento del Ingreso esperado.

CLÁUSULA DÉCIMA OCTAVA.- REMUNERACIÓN: Como remuneración por las actividades a ser ejecutadas por el Concesionario conforme al presente Otrosí, la ANI pagará al Concesionario la suma de CIENTO OCHENTA Y OCHO MIL VEINTINUEVE MILLONES SETENTA Y CUATRO MIL PESOS (COP\$188.029.074.000) constantes del treinta y uno (31) de enero de 2015 a título de Ingreso Esperado mediante la cesión de los Ingresos por Derechos de Pista en los términos del Contrato de Concesión (el “Ingreso Esperado”). La cesión de los Ingresos por Derechos de Pista se mantendrá hasta que el Concesionario alcance el Ingreso Esperado en los términos expresados en la presente Cláusula. La cuantificación del ingreso esperado se realizará en los términos que se indican a continuación:

18.1. A partir del mes de septiembre de 2015, dentro de los primeros diez (10) días del siguiente mes, las Partes verificarán y dejarán constancia en un Acta Mensual de Verificación el valor de los Ingresos por Derechos de Pista del mes inmediatamente anterior (el “Ingreso Generado”) y el valor acumulado de los Ingresos por Derechos de Pista recibidos por el Concesionario tanto en Pesos Corrientes como en Pesos Constantes del 31 de enero de 2015 (el “Ingreso Generado Acumulado”).

18.2 El Ingreso Generado por el Concesionario en Pesos constantes se calculará de la siguiente manera en cada mes respectivo:

OTROSÍ N°4 AL CONTRATO DE CONCESION No. 0110-O.P. DEL 18 DE JULIO DE 1995 – CONCESIÓN SEGUNDA PISTA AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO “LUIS CARLOS GALÁN SARMIENTO”.

$$IGC_n = IGCR_n \times \left(\frac{IPC_0}{IPC_n} \right)$$

Donde:

IGC_n : Ingreso Generado en el mes n en Pesos Constantes de enero de 2015.

$IGCR_n$: Ingreso Generado en el mes n en Pesos Corrientes.

IPC_0 : IPC del mes de enero de 2015.

IPC_n : IPC del mes n.

18.3 El Ingreso Generado Acumulado recibido por del Concesionario en un determinado mes será calculado de conformidad con la siguiente fórmula:

$$IEGA_n = \left[\sum_{i=1}^n IGCR_i \times \left(\frac{IPC_0}{IPC_i} \right) \right]$$

Donde:

$IEGA_n$: Ingreso Generado Acumulado desde el 1º de septiembre de 2015 hasta el final del mes n en Pesos constantes de enero de 2015.

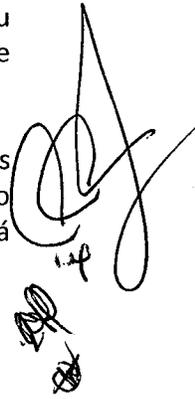
$IGCR_i$: Ingreso Generado en el mes i en Pesos corrientes.

IPC_0 : IPC del mes de enero de 2015.

IPC_i : IPC del mes i.

Parágrafo 1: Obtención del Ingreso Esperado de manera previa al plazo. En el evento en que el Concesionario obtuviera el Ingreso Esperado antes del mes de agosto de 2017, la cesión de Ingresos por Derechos de Pista terminará y a partir de ese momento, será obligación de la Fiduciaria trasladar dichos ingresos en la Subcuenta Excedentes del patrimonio autónomo. Lo anterior sin perjuicio de la obligación del Concesionario de cumplir con todas las obligaciones a su cargo bajo el Contrato de Concesión y el presente Otrosí hasta el treinta y uno (31) de agosto de 2017.

Parágrafo 2: No obtención del Ingreso Esperado. En el evento en que al vencimiento del mes veinticuatro (24) contado desde el primero (1º) de septiembre de 2015, el Concesionario no hubiese obtenido el Ingreso Esperado, la cesión de Ingresos por Derechos de Pista se extenderá



OTROSÍ N°4 AL CONTRATO DE CONCESION No. 0110-O.P. DEL 18 DE JULIO DE 1995 – CONCESIÓN SEGUNDA PISTA AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO “LUIS CARLOS GALÁN SARMIENTO”.

por máximo tres (3) meses más. Si antes de culminar tal período el Concesionario obtiene el Ingreso Esperado, terminará de manera inmediata la cesión de los Ingresos por Derechos de Pista.

Parágrafo 3: Eliminación ingreso mínimo garantizado. A partir del primero (1º) de septiembre de 2015 las Partes acuerdan que se elimina la Sección 19.1 de la Cláusula Décimo Novena del Contrato de Concesión. Lo anterior, como consecuencia del cambio del esquema de remuneración al Concesionario previsto en este Otrosí, el cual pasa a ser por ingreso esperado. Sin perjuicio de lo anterior, los reconocimientos o derechos a ser reclamados por el Concesionario por concepto de Ingreso Mínimo Garantizado que surjan con anterioridad a la eliminación de la Sección 19.1 permanecerán vigentes y el Concesionario no perderá el derecho a reclamarlos a la ANI.

Parágrafo 4: Operaciones no identificadas: En caso en el que en el Aeropuerto Internacional El Dorado se llegase a generar operaciones no identificadas en un determinado mes, y ante el nuevo esquema de riesgos que dispone el presente documento, dichas operaciones serán contabilizadas dentro del Ingreso Generado conforme lo estipula la presente Cláusula. La contabilización de dichas operaciones en el ingreso Generado se hará a la tarifa media que resulte de las operaciones internacionales correspondientes a dicho mes. Si con posterioridad al reconocimiento establecido en el presente Parágrafo se llegase a identificar alguna de las operaciones liquidadas; este hecho le será informado a la Interventoría quien definirá si procede el ajuste de la operación y por ende el ajuste del Ingreso Generado, el cual se deberá ver reflejado en el Acta de Ingresos del mes siguiente con su respectivo soporte y justificación.

CLÁUSULA DÉCIMA NOVENA.-PATRIMONIO AUTÓNOMO. Todos los recursos del Contrato de Concesión, incluyendo los Ingresos por Derechos de Pista de las Obras Nuevas, deberán ser administrados a través de un patrimonio autónomo. A elección de Concesionario éste podrá: (i) ajustar el patrimonio autónomo identificado con Nit. 830.054.539-0, constituido mediante el Contrato No. 6091; o (ii) constituir un patrimonio autónomo mediante la celebración de un nuevo Contrato de Fiducia (diferente al Contrato de No. 6091). En cualquiera de las dos opciones el Concesionario deberá allegar a la ANI para aprobación cualquiera de los Contratos Fiduciarios.

En el evento en el que el Concesionario prefiera que los recursos sean administrados bajo el Contrato No. 6091, se deberá modificar como punto de partida el beneficiario, que deberá ser claramente estipulado como tal, la Agencia Nacional de Infraestructura además se deberán incluir las cuentas y subcuentas que se especifican en la presente cláusula y cumplir con las condiciones que se especifican en ésta para la constitución de un nuevo Contrato de Fiducia. Para efectos de lo anterior, el Concesionario deberá adelantar a su costo todas las gestiones necesarias para la modificación del Contrato No. 6091, cuando a ello haya lugar. El Concesionario contará con un plazo máximo de treinta (30) Días Hábiles para realizar las modificaciones a que haya lugar del Contrato No. 6091, contados a partir de la suscripción del presente Otrosí. De no cumplirse lo anterior, la ANI podrá terminar el Contrato de Concesión y hacer efectiva la Garantía Única de Cumplimiento.

OTROSÍ N°4 AL CONTRATO DE CONCESION No. 0110-O.P. DEL 18 DE JULIO DE 1995 – CONCESIÓN SEGUNDA PISTA AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO “LUIS CARLOS GALÁN SARMIENTO”.

En el evento en el que el Concesionario prefiera celebrar un nuevo contrato de fiducia para la administración de los recursos del Contrato de Concesión, se seguirán las siguientes reglas:

- 19.1 El Concesionario escogerá la Fiduciaria con la que se celebre el Contrato de Fiducia, la cual deberá ser una entidad fiduciaria establecida en Colombia, vigilada por la Superintendencia Financiera y debidamente autorizada para celebrar contratos de Fiducia Mercantil y encargos fiduciarios por la Superintendencia Financiera. Esta deberá tener una calificación de riesgo en calidad en administración de portafolios y en administración de activos, mínima de AA+ o su equivalente, otorgada por una sociedad calificadora de riesgo autorizada por la Superintendencia Financiera de Colombia.
- 19.2 El texto del Contrato de Fiducia deberá ser aprobado por la ANI dentro de los cinco (5) Días Hábiles siguientes a su radicación por parte del Concesionario.
- 19.3 Si la ANI no aprueba la minuta, formulará sus observaciones al Concesionario, quien contará con un plazo de quince (15) Días Hábiles, a partir de la notificación de la no aprobación u observaciones a la minuta del contrato de fiducia para obtener la respectiva modificación o corrección en términos satisfactorios para la ANI. En caso de que dentro de dicho plazo el Concesionario no entregue la minuta del contrato de fiducia debidamente modificada a satisfacción de la ANI, o si los términos y condiciones de las correcciones y/o modificaciones no satisfacen las observaciones formuladas por la ANI, ésta negará, de manera definitiva, su aprobación a la minuta del contrato de fiducia presentado por el Concesionario. Si transcurrieren quince (15) Días Hábiles de mora en el cumplimiento de la obligación de constituir el patrimonio autónomo a cargo del Concesionario o en el evento en que la ANI niegue en forma definitiva su aprobación a la minuta del contrato de fiducia presentada por el Concesionario, la ANI podrá terminar el Contrato y hará efectiva la Garantía Única de Cumplimiento. En todo caso, las observaciones que tenga la ANI a la minuta de Contrato de Fiducia solamente podrán encaminarse a asegurarse que se cumplan las disposiciones contenidas en el presente Otrosí.
- 19.4 Una vez la minuta haya sido aprobada por la ANI o en el evento en que la ANI no formule observaciones dentro del plazo establecido en la sección 19.2, el Concesionario celebrará el Contrato de Fiducia dentro de los cinco (5) Días Hábiles siguientes a tal aprobación o a la fecha en que venza el término previsto en la sección 19.2 para que la ANI formule sus observaciones, según corresponda. El Concesionario deberá enviar a la ANI una copia del Contrato de Fiducia, dentro de los tres (3) Días Hábiles siguientes a la firma del mismo.

OTROSÍ N°4 AL CONTRATO DE CONCESION No. 0110-O.P. DEL 18 DE JULIO DE 1995 – CONCESIÓN SEGUNDA PISTA AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO “LUIS CARLOS GALÁN SARMIENTO”.

19.5 El Contrato de Fiducia deberá estipular lo siguiente:

- (i) Que el Contrato de Fiducia es accesorio al Contrato de Concesión. En tal calidad, todas las obligaciones de la Fiduciaria incorporadas en el Contrato de Concesión, serán asumidas por dicha entidad con la firma del Contrato de Fiducia, lo cual deberá consignarse de manera expresa en el contrato de fiducia. La Fiduciaria responderá por los perjuicios que el incumplimiento de esas obligaciones acarree a la ANI. Las estipulaciones del Contrato de Fiducia que contradigan lo previsto en el Contrato de Concesión y sus Otrosíes, se tendrán por no escritas.
- (ii) Si con posterioridad a la firma del Contrato de Fiducia se producen modificaciones al Contrato de Concesión que afecten o incidan en la ejecución del Contrato de Fiducia, el Concesionario deberá adelantar las gestiones necesarias para realizar las modificaciones del Contrato de Fiducia correspondientes.
- (iii) El Contrato de Fiducia se mantendrá vigente seis (6) meses después de la liquidación del Contrato de Concesión. La terminación anticipada del Contrato de Concesión, dará lugar a la terminación anticipada del Contrato de Fiducia. En todo caso, el Contrato de Fiducia deberá permanecer vigente hasta los seis (6) meses siguientes a la terminación anticipada del Contrato de Concesión.
- (iv) En el Contrato de Fiducia se incorporará la obligación a cargo de la Fiduciaria de entregar informes mensuales sobre la operación del patrimonio autónomo, dirigidos al Interventor y a la ANI. En todo caso, la información contable del patrimonio autónomo deberá mantenerse actualizada y disponible para que el Interventor o la ANI puedan acceder a ella en cualquier momento, durante su vigencia. Los informes de la Fiduciaria deberán presentarse de tal manera que permitan verificar, de manera sencilla y clara, todos los aspectos relevantes para la ejecución del presente Contrato de Concesión.
- (v) En el Contrato de Fiducia deberá incluirse la obligación a cargo de la Fiduciaria de presentar mensualmente al Interventor el flujo de fondos del patrimonio autónomo.

19.6 Independientemente de la alternativa que escoja el Concesionario, esto es, de que la administración de los recursos se realice a través del Contrato No. 6091 o mediante la celebración de un nuevo Contrato de Fiducia, el Concesionario deberá transferir al patrimonio autónomo todos los derechos económicos derivados del Contrato de Concesión, sin desprenderse de las obligaciones a su cargo.

OTROSÍ N°4 AL CONTRATO DE CONCESION No. 0110-O.P. DEL 18 DE JULIO DE 1995 – CONCESIÓN SEGUNDA PISTA AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO “LUIS CARLOS GALÁN SARMIENTO”.

19.7 A través del patrimonio autónomo, el Concesionario manejará de manera íntegra toda la contabilidad relacionada con las actividades de este Otrosí, con pleno cumplimiento de las normas de contabilidad. Por lo tanto, en el patrimonio autónomo, se contabilizarán y manejarán, entre otros:

(i) Todos los recursos que se aporten relacionados al presente Otrosí, sin importar su fuente (capital del Concesionario, recursos de deuda, ingresos, pagos de la ANI, etc.). Lo anterior se entiende sin perjuicio de que los recursos correspondientes a la Subcuenta Principal, la Subcuenta de Interventoría y la Subcuenta de Excedentes tengan el tratamiento previsto para los mismos en este Otrosí.

(ii) Todos los demás activos que correspondan a la ejecución de este Otrosí.

(iii) Todos los pasivos adquiridos por el patrimonio autónomo que correspondan a la ejecución de este Otrosí.

(iv) Todos los ingresos y egresos en general, así como la entrega de excedentes de caja que deban hacerse a terceros, a la ANI o al propio Concesionario en desarrollo del presente Otrosí. Lo anterior sin perjuicio del manejo separado de la Subcuenta Principal, la Subcuenta de Interventoría y la Subcuenta de Excedentes, según se establece en este Otrosí.

19.8 El patrimonio autónomo deberá contar, por lo menos, con las siguientes Subcuentas:

(i) Cuentas del Concesionario:

- Subcuenta Principal.

(ii) Cuentas de la ANI:

- Subcuenta de Interventoría.
- Subcuenta de Excedentes.

19.9 Subcuenta Principal: Dentro de esta subcuenta se manejarán todos los recursos a los cuales el Concesionario tiene derecho según lo establecido en el presente Otrosí y cualquier otro dinero que el Concesionario decida transferir. Los recursos depositados en esta Subcuenta deberán servir como vehículo para la financiación de las Obras hasta su finalización. La comisión fiduciaria correspondiente a la administración de los recursos podrá descontarse de los recursos existentes en esta subcuenta.

UP
AN
[Handwritten signatures and initials]

OTOSÍ N°4 AL CONTRATO DE CONCESION No. 0110-O.P. DEL 18 DE JULIO DE 1995 – CONCESIÓN SEGUNDA PISTA AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO “LUIS CARLOS GALÁN SARMIENTO”.

19.10 Subcuenta de Interventoría: Es la subcuenta que deberá constituir el Concesionario, en la cual depositará los recursos necesarios para el pago de los honorarios del Interventor, los cuales ascienden a la suma de NUEVE MIL OCHOCIENTOS MILLONES DE PESOS DE ENERO DE 2015 [COP\$ 9.800.000.000], los cuales se aportarán de la siguiente manera:

FECHA	VALOR (\$ CONSTANTES ENERO 2015)	%
Con la creación o modificación del patrimonio autónomo.	COP\$ 4.900.000.000	50%
El 15 de enero de 2016.	COP\$ 4.900.000.000	50%

Los valores antes mencionados se actualizarán a la fecha de fondeo conforme a la siguiente formula:

$$FICR_n = FIC_n \times \left(\frac{IPC_{n-1}}{IPC_0} \right)$$

Donde:

$FICR_n$: Fondeo Interventoría en pesos Corrientes.

FIC_n : Fondeo Interventoría en pesos Constantes de enero de 2015.

IPC_{n-1} : IPC mes anterior a la fecha de fondeo.

IPC_0 : IPC del mes de enero de 2015.

Los rendimientos producidos por los montos depositados en la Subcuenta de Interventoría acrecerán la misma, sin que de los mismos se pueda deducir suma alguna por comisión fiduciaria o cualquier otro concepto.

Esta subcuenta deberá manejarse de manera totalmente independiente de los demás recursos del patrimonio autónomo y las sumas depositadas en ella se aplicarán exclusivamente a las finalidades descritas en el párrafo anterior, sin perjuicio de que sus excedentes tengan la destinación que a continuación se prevé.

La ANI será el beneficiario y ordenador de pago de la Subcuenta de Interventoría, así como de los excedentes de la misma. Al finalizar cada año calendario de ejecución del

Handwritten initials: "up" and "RQ"

OTROSÍ N°4 AL CONTRATO DE CONCESION No. 0110-O.P. DEL 18 DE JULIO DE 1995 – CONCESIÓN SEGUNDA PISTA AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO “LUIS CARLOS GALÁN SARMIENTO”.

Contrato de Concesión, la Fiduciaria, conjuntamente con el Concesionario, deberá realizar un corte de cuentas de los recursos utilizados de la Subcuenta de Interventoría, copia del cual se enviará a la ANI, quien podrá solicitar aclaraciones sobre el mismo a la entidad fiduciaria. Esta subcuenta será liquidada de manera definitiva una vez culminadas todas las labores de Interventoría, incluidas las diferentes clases de la misma. Si quedaren excedentes tras la liquidación definitiva, éstos serán transferidos a la Subcuenta de Excedentes.

19.11 Subcuenta de Excedentes: Dentro de la Subcuenta de Excedentes se manejarán todos los recursos que por derecho son de la ANI, así como los excedentes existentes en la Subcuenta de Interventoría al momento de la terminación de la Concesión y los mayores valores de recaudo una vez obtenido el ingreso esperado por parte del Concesionario. Los rendimientos producidos por el monto depositado en la Subcuenta de Excedentes acrecerán la misma, sin que de los mismos se pueda deducir suma alguna por comisión fiduciaria o cualquier otro concepto.

- a. Esta subcuenta deberá manejarse de manera totalmente independiente de los demás recursos del patrimonio autónomo.
- b. La ANI será el beneficiario de los recursos de la Subcuenta de Excedentes, quien podrá utilizar estos recursos, única y exclusivamente, en el orden y para los fines que a continuación se establecen: (i) como mecanismo de pago de cualquier obligación dineraria a cargo de la ANI y a favor del Concesionario; (ii) como mecanismo de financiación de las Obras Nuevas.

PARÁGRAFO: Si durante los treinta (30) días otorgados para la constitución del patrimonio se llegasen a presentar ingresos, egresos de recursos relacionados con el presente Otrosí, éstos deberán ser cuantificados por el Concesionario y presentados a la ANI y al patrimonio autónomo a través de certificación del revisor fiscal del Concesionario. Será obligación de la Fiduciaria contabilizar éstos recursos dentro del Patrimonio Autónomo.

CLÁUSULA VIGÉSIMA.- ESTIMACIÓN, TIPIFICACIÓN Y ASIGNACIÓN DE LOS RIESGOS: En virtud del presente Otrosí, las Partes acuerdan modificar el esquema de riesgos del Contrato de Concesión, razón por la cual el Concesionario asume y por ende se entiende incluido dentro del valor del Ingreso Esperado lo siguiente:

- (a) El cumplimiento de las obligaciones a su cargo.
- (b) Los riesgos que le han sido expresamente asignados así como los aleas normales de la ejecución de sus obligaciones. Lo anterior, teniendo en cuenta que con la suscripción

OTROSÍ N°4 AL CONTRATO DE CONCESION No. 0110-O.P. DEL 18 DE JULIO DE 1995 – CONCESIÓN SEGUNDA PISTA AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO “LUIS CARLOS GALÁN SARMIENTO”.

del presente Otrosí se migra del modelo de ingreso mínimo garantizado a ingreso esperado, lo que consigo implica una reasignación de uno de los principales riesgos del Proyecto y de las Obras Nuevas, como es el de demanda, lo cual fue concertado entre la ANI y el Concesionario, quien ha conocido el alcance de las obligaciones derivadas del presente Otrosí. Así mismo, manifiesta que ha efectuado la valoración de los riesgos que le fueron asignados. A partir de lo anterior, las Partes elaboraron la matriz de identificación y asignación de riesgos que se adjunta al presente Otrosí. Al respecto se aclara que de acuerdo con el análisis y evaluación de los riesgos realizada por la ANI, para la suscripción del presente Otrosí no se requiere constituir plan de aportes ante el Fondo de Contingencias Contractuales de las Entidades Estatales.

- (c) Sin perjuicio de lo anterior, para las Partes es claro que cualquier reclamación existente o que se llegare a generar hasta el treinta y uno (31) de agosto de 2015 derivada de la ejecución de las obligaciones del Contrato de Concesión que tengan como fuente algún derecho o reconocimiento bajo el esquema de asignación de riesgos contenido en el Contrato de Concesión previa a la modificación contenida en el presente Otrosí, podrá ser efectuada por cualquiera de las Partes que tenga derecho a tal reclamación y la modificación de los riesgos de las Partes contenida en el presente documento aplicará únicamente a partir del primero (1º) de septiembre de 2015, salvo que expresamente se indique otra fecha. *UCA*

CLÁUSULA VIGÉSIMA PRIMERA.- RIESGOS DEL CONCESIONARIO: A partir del primero (1º) de septiembre de 2015 o de la fecha expresamente asignada para cada uno de los riesgos asignados, el Concesionario asume los efectos derivados de los riesgos previstos en el Anexo 4 – Matriz de Riesgos - y que se listan a continuación, además de aquellos que se desprendan de otras cláusulas o estipulaciones de este Otrosí, sus anexos o los que se deriven de la naturaleza de este Otrosí. Por lo tanto, no procederán reclamaciones del Concesionario basadas en el acaecimiento de alguno de los riesgos que fueran asumidos por el Concesionario y - consecuentemente - la ANI, no hará reconocimiento alguno, ni se entenderá que ofrece garantía alguna al Concesionario que permita eliminar o mitigar los efectos causados por la ocurrencia de alguno de estos riesgos previstos, salvo que dicho reconocimiento o garantía se encuentre expresamente pactada por las Partes. Así las cosas, la asignación de riesgos al Concesionario será la siguiente:

- 21.1 Los cambios en normatividad técnica que se presenten serán asumidos por el Concesionario, en caso de no generar un efecto que altere las condiciones económicas del Contrato de Concesión. En el evento de generar un efecto económico negativo será objeto de revisión entre las Partes y previa sustentación del hecho por parte del Concesionario junto con el respectivo aval de la interventoría, se podrá suscribir entre las Partes una modificación contractual con el propósito de superar los efectos negativos identificados y avalados. *UP*

OTROSÍ N°4 AL CONTRATO DE CONCESION No. 0110-O.P. DEL 18 DE JULIO DE 1995 – CONCESIÓN SEGUNDA PISTA AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO “LUIS CARLOS GALÁN SARMIENTO”.

- 21.2 Los efectos favorables o desfavorables derivados de la variación de la demanda de tráfico aéreo que afecte la estimación inicial que tuvo el Concesionario para el cabal cumplimiento de las Obras Nuevas.
- 21.3 Los efectos favorables o desfavorables derivados de la evasión de los usuarios de las Pistas, para lo cual el Concesionario deberá establecer, por su cuenta y riesgo, las medidas de control necesarias con el fin de identificar a los usuarios del Aeropuerto que aterricen en las Pistas.
- 21.4 Los efectos favorables o desfavorables derivados de la apropiación de los Diseños de Referencia y la elaboración de los Diseños del Concesionario, sobre la Programación de Obra, sobre los costos, y/o en general sobre cualquier obligación que pueda verse afectada durante la ejecución de las obras objeto del presente Otrosí.
- 21.5 A partir de firma del Acta de Inicio de la Construcción de las Obras Nuevas, las variaciones de las cantidades de Obra que resulten necesarias para la consecución de los resultados previstos para la Construcción de las Obras Nuevas, sin que existan cubrimientos o compensaciones de parte de la ANI como consecuencia de la variación entre cualquier estimación inicial de las cantidades para la Construcción de las Obras frente a lo realmente ejecutado.
- 21.6 A partir de firma del Acta de Inicio de la Construcción de las Obras Nuevas, los efectos favorables o desfavorables derivados de las variaciones en los precios de mercado de los insumos necesarios (incluyendo mano de obra y servicios) para adelantar la Construcción de las Obras Nuevas, sin que existan cubrimientos o compensaciones de parte de la ANI como consecuencia de la variación entre cualquier estimación de precios inicialmente efectuada para los insumos necesarios para la Construcción de las Obras Nuevas.
- 21.7 Los efectos favorables o desfavorables derivados del incumplimiento por parte del Concesionario de la Programación de Obras, por causas imputables al Concesionario o a cualquiera de sus subcontratistas.
- 21.8 A partir de firma del Acta de Inicio de la Construcción de las Obras Nuevas, las variaciones de las cantidades de Obra que resulten necesarias para la consecución de los resultados previstos para el Mantenimiento de las Obras Nuevas, sin que existan cubrimientos o compensaciones de parte de la ANI como consecuencia de la variación entre cualquier estimación inicial de las cantidades para el Mantenimiento de las Obras frente a lo realmente ejecutado.
- 21.9 A partir de firma del Acta de Inicio de la Construcción de las Obras Nuevas, los efectos

OTROSÍ N°4 AL CONTRATO DE CONCESION No. 0110-O.P. DEL 18 DE JULIO DE 1995 – CONCESIÓN SEGUNDA PISTA AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO “LUIS CARLOS GALÁN SARMIENTO”.

favorables o desfavorables derivados de las variaciones en los precios de mercado de los insumos necesarios (incluyendo mano de obra y servicios) para adelantar el Mantenimiento de las Obras Nuevas, sin que existan cubrimientos o compensaciones de parte de la ANI como consecuencia de la variación entre cualquier estimación de precios inicialmente efectuada para los insumos necesarios para el Mantenimiento de las Obras Nuevas y los que en realidad existieron en el mercado al momento de la ejecución de las Obras Nuevas.

- 21.10 Los efectos favorables o desfavorables de la alteración de las condiciones de financiación y/o costos de la liquidez que resulten de la variación en las variables del mercado, toda vez que es una obligación contractual del Concesionario obtener la completa financiación para la ejecución de las Obras Nuevas, para lo cual si el Concesionario tiene que acudir a endeudamiento tiene plena libertad de elegir el mecanismo de financiación y de establecer con los financiadores o prestamistas las estipulaciones atinentes al contrato de mutuo o cualquier otro mecanismo de financiación necesario para el desarrollo de las Obras Nuevas o compensaciones de parte de la ANI, como consecuencia de la variación supuesta o real entre cualquier estimación inicial de las condiciones de financiación frente a las condiciones realmente obtenidas
- 21.11 Los efectos favorables o desfavorables derivados de las variaciones de: (i) el valor del Peso con relación a cualquier otra moneda, incluyendo pero sin limitarse al Dólar; (ii) los índices económicos colombianos; (iii) la economía colombiana o del país de origen del Concesionario (o de cualquiera de sus accionistas o miembros) o del país de origen del(los) financiador(es) o de cualquier otro país. En general, los efectos favorables o desfavorables de las variaciones de los componentes económicos y técnicos necesarios para cumplir con las obligaciones del Concesionario necesarias para la cabal ejecución del presente Otrosí, relacionadas con la financiación, la elaboración de sus propios estudios de detalle, la contratación de personal, las labores administrativas, los procedimientos constructivos utilizados, los equipos y materiales requeridos, el manejo ambiental y social, entre otros.
- 21.12 Los efectos favorables o desfavorables derivados de la gestión necesaria para obtener las áreas y permisos necesarios para el desarrollo de las Obras objeto del presente Otrosí ante las Autoridades Gubernamentales. Lo anterior en los términos de la Cláusula Vigésima Tercera del presente Otrosí.
- 21.13 Los efectos favorables o desfavorables derivados por los requerimientos o información solicitada por la ANLA o por Autoridades Gubernamentales locales y regionales. En cuanto a los mayores plazos generados a causa de la demora o ausencia de pronunciamiento de la ANLA o de las Autoridades Gubernamentales con

Handwritten initials: M, P, A, P

OTROSÍ N°4 AL CONTRATO DE CONCESION No. 0110-O.P. DEL 18 DE JULIO DE 1995 – CONCESIÓN SEGUNDA PISTA AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO “LUIS CARLOS GALÁN SARMIENTO”.

competencia en temas de carácter ambiental. Lo anterior en los términos de la Cláusula Vigésima Tercera del presente Otrosí.

21.14 Los efectos favorables o desfavorables derivados del traslado, reubicación y protección de las redes. Lo anterior en los términos de la Cláusula Vigésima Tercera del presente Otrosí.

21.15 A partir de la fecha de suscripción del presente Otrosí, los efectos derivados de la destrucción total o parcial o hurto de los bienes, materiales y equipos del Concesionario o sus sub-contratistas

21.16 A partir de la fecha de suscripción del presente Otrosí, los efectos favorables o desfavorables derivados de los cambios de leyes, condiciones macroeconómicas que tengan impacto negativo sobre las Obras Nuevas.

21.17 Los efectos favorables o desfavorables de las variaciones en la legislación tributaria dentro de las aleas normales de tal manera que el Concesionario asumirá los efectos derivados de la variación de las tarifas impositivas, la creación de nuevos impuestos, la supresión o modificación de los existentes y en general cualquier evento que modifique las condiciones tributarias existentes al momento de la suscripción del presente Otrosí.

21.18 Los efectos favorables o desfavorables que corresponden a su competencia derivados de la gestión necesaria para obtener los permisos ambientales necesarios para el desarrollo de las obras objetos del presente Otrosí como lo son, los que se adelantan ante las autoridades locales; y,

21.19 Los efectos favorables o desfavorables derivados del acaecimiento de eventos cubiertos por las Garantías previstas en el Contrato de Concesión.

CLÁUSULA VIGÉSIMA SEGUNDA.- RIESGOS DE ANI: A partir del primero (1º) de septiembre de 2015 o desde la fecha expresamente asignada para cada uno de los riesgos asignados, según corresponda, la ANI asume los efectos derivados de los riesgos previstos en la presente adición y que se listan a continuación, además de aquellos que se desprendan de otras cláusulas o estipulaciones de este Otrosí, sus anexos o que se deriven de la naturaleza de este Otrosí. Por lo tanto, no procederán reclamaciones de la ANI contra el Concesionario basadas en el acaecimiento de alguno de los riesgos que fueran asumidos por la ANI.

22.1 A partir de la firma del presente otrosí, los efectos desfavorables por la cancelación de Ventanas Operacionales (NOTAM) por parte de la AEROCIVIL o la autoridad aeronáutica competente, en cuanto a movimientos de la Programación de Obra o



OTROSÍ N°4 AL CONTRATO DE CONCESION No. 0110-O.P. DEL 18 DE JULIO DE 1995 – CONCESIÓN SEGUNDA PISTA AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO “LUIS CARLOS GALÁN SARMIENTO”.

tiempos sin que implique compensación económica de la ANI al Concesionario, en línea con lo previsto en la Cláusula Vigésima Tercera.

22.2 Los efectos desfavorables, derivados de los eventos de fuerza mayor no asegurable, referidos de manera exclusiva al daño emergente derivado de actos de terrorismo, guerras o eventos que alteren el orden público, o hallazgos arqueológicos, de minas o yacimientos, conforme también con lo establecido en la Ley 95 de 1890 y el artículo 64 del Código Civil; y

22.3 Los efectos desfavorables, derivados de los eventos de fuerza mayor no asegurable, que afecten el equilibrio económico del Contrato de Concesión y que se enmarquen de manera exclusiva como riesgos imprevisibles irresistibles¹ que configuran eventos eximentes de responsabilidad de conformidad con el presente Otrosí, para los siguientes eventos: i) fuerza mayor por redes de servicios públicos; ii) fuerza mayor ambiental; iii) fuerza mayor predial; y, iv) fuerza mayor por Ventanas Operacionales.

CLÁUSULA VIGÉSIMA TERCERA.- EXIMENTES DE RESPONSABILIDAD Y FUERZA MAYOR: En lo que respecta a las Obras Nuevas, las Partes definen y acuerdan que quedarán exentas de toda responsabilidad por cualquier demora en la ejecución de las obligaciones emanadas de este Otrosí, cuando con la debida comprobación se concluya por acuerdo de las Partes o, a falta de ello, por el mecanismo previsto en los Numerales 37.13 y 37.14 de la Cláusula Trigésima Séptima del Contrato de Concesión o por el Tribunal de Arbitramento que la demora es el resultado de hechos que puedan ser definidos como Evento Eximente de Responsabilidad según este término se define más adelante. La demora en el cumplimiento de cualquier subcontratista no se considerará por sí sola Evento Eximente de Responsabilidad, a menos que la existencia de dicha circunstancia sea el resultado de un Evento Eximente de Responsabilidad.

23.1 Hechos que Constituyen Evento Eximente de Responsabilidad. Se entenderá por evento eximente de responsabilidad (“Evento Eximente de Responsabilidad”) cualquier evento, circunstancia o combinación de eventos o circunstancias fuera del control razonable de la Parte que lo invoca, que afecte en forma sustancial y adversa el cumplimiento de las obligaciones derivadas del presente Otrosí, respecto de las cuales se invoca; después de haber efectuado todos los actos razonablemente posibles para evitarlo. Evento Eximente de Responsabilidad incluirá los eventos y

¹ Según el Consejo de Estado, la teoría de la imprevisión es aquella que: “regula los efectos de tres situaciones que se pueden presentar al ejecutar un contrato: un suceso que se produce después de celebrado el contrato cuya ocurrencia no era previsible al momento de suscribirlo, una situación preexistente al contrato pero que se desconocía por las partes sin culpa de ninguna de ellas, y un suceso previsto, cuyos efectos dañinos para el contrato resultan ser tan diferentes de los planeados, que se vuelve irresistible”

Handwritten initials

OTROSÍ N°4 AL CONTRATO DE CONCESION No. 0110-O.P. DEL 18 DE JULIO DE 1995 – CONCESIÓN SEGUNDA PISTA AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO “LUIS CARLOS GALÁN SARMIENTO”.

circunstancias que a continuación se relacionan, en la medida que cumplan con los requisitos anteriormente mencionados:

(i) Eventos políticos que ocurran dentro, o que involucren directamente a Colombia o al país de origen del Concesionario, incluyendo pero sin limitarse a:

(A) Cualquier acto bélico, declarado o no, invasión, conflicto armado o acto de enemigo extranjero, bloqueo o embargo;

(B) Golpe de Estado, revolución, motín, asonada, conspiración, insurrección, disturbio civil, acto de terrorismo, acto de guerrilla o sabotaje;

(C) Huelgas o paros laborales, a nivel regional o nacional en las cuales no participe directamente el Concesionario ni sean promovidas por éste o sus empleados de dirección, manejo o confianza;

(b) Hallazgos arqueológicos y descubrimientos de tesoros, minas u otros yacimientos.

(ii) Respecto de las obligaciones del Concesionario, las acciones u omisiones de la ANI que constituyan un incumplimiento de sus obligaciones bajo el presente Otrosí que impidan el cumplimiento por parte del Concesionario con sus respectivas obligaciones bajo el mismo.

(iii) Respecto de las obligaciones de la ANI, las acciones u omisiones del Concesionario que constituyan un incumplimiento de sus obligaciones bajo el presente Otrosí que impidan el cumplimiento por parte de la ANI con sus respectivas obligaciones bajo el mismo.

(iv) Los que de conformidad con el presente Otrosí y sus respectivos Anexos se han denominado Fuerza Mayor en la Gestión Predial, en las obligaciones ambientales y en el desplazamiento de redes de servicios públicos.

23.2 Se entenderá por “Fuerza Mayor”, la ocurrencia de hechos constitutivos de fuerza mayor o caso fortuito, tal como se define en la Ley Aplicable. La ocurrencia de un evento de Fuerza Mayor eximirá a las Partes del cumplimiento de las obligaciones que se les imponen bajo este Otrosí en la extensión prevista en la Ley Aplicable, salvo por las obligaciones en efectivo. Para los efectos del presente Otrosí los conceptos de Evento Eximente de Responsabilidad y de Fuerza Mayor, tal como se definen arriba, se referirán en adelante conjuntamente como Eventos Eximentes de Responsabilidad

23.3 Procedimiento.

OTROSÍ N°4 AL CONTRATO DE CONCESION No. 0110-O.P. DEL 18 DE JULIO DE 1995 – CONCESIÓN SEGUNDA PISTA AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO “LUIS CARLOS GALÁN SARMIENTO”.

- (i) Dentro de los diez (10) Días Hábiles siguientes a la ocurrencia de un Evento Eximente de Responsabilidad o de la fecha en que se restablezcan las comunicaciones si hubieren sido afectadas, la Parte afectada por el Evento Eximente de Responsabilidad (la “Parte Afectada”) en el cumplimiento de sus obligaciones le comunicará a la otra Parte acerca de la ocurrencia del Evento Eximente de Responsabilidad, las obligaciones afectadas, incluyendo la información y demás detalles que fueran pertinentes y, hasta donde sea práctico y posible, un estimado preliminar del tiempo durante el cual la Parte Afectada se verá afectada. A partir de la fecha de ocurrencia del Evento Eximente de Responsabilidad la duración del período durante el cual la Parte Afectada se ve imposibilitada para cumplir con sus obligaciones será referido como “Período Especial”.
- (ii) Dentro de los diez (10) Días Hábiles siguientes a la cesación de los efectos producidos por un Evento Eximente de Responsabilidad, la Parte Afectada notificará a la otra Parte (i) el acaecimiento del cese del Evento Eximente de Responsabilidad; (ii) su consecuente habilidad para reanudar el cumplimiento de las obligaciones suspendidas; y (iii) la fecha en que reasumirá el cumplimiento que no podrá ser mayor a treinta (30) Días Hábiles contados a partir de la fecha de la notificación aquí regulada.
- (iii) Una vez efectuada la notificación dentro del término indicado en el numeral (i) anterior, la Parte Afectada quedará, durante el Período Especial, excusada del cumplimiento de las obligaciones afectadas en los términos del literal (d) siguiente. Mientras no se haya dado la notificación aquí exigida la Parte Afectada no quedará relevada del cumplimiento de las obligaciones afectadas salvo que el Evento Eximente de Responsabilidad haya afectado las comunicaciones.
- (iv) Durante el Período Especial, la Parte Afectada suministrará semanalmente información sobre el desarrollo del Evento Eximente de Responsabilidad y respecto de las medidas que se hayan adoptado para mitigar y reducir sus efectos al igual que para superarlos. A solicitud de una cualquiera de las Partes, éstas se reunirán para buscar, de buena fe, soluciones tendientes a reanudar el cumplimiento de la Parte Afectada, a la mayor brevedad posible.

23.4 Durante el Período Especial, la Parte Afectada quedará relevada de dar cumplimiento a las obligaciones contractuales afectadas en la medida en que tal incumplimiento haya sido causado directa y únicamente por un Evento Eximente de Responsabilidad. En tal caso, la otra Parte no tendrá ninguna responsabilidad por el reconocimiento de pérdidas, daños, gastos, cargos o expensas incurridos por la Parte Afectada durante el Período Especial, incluyendo pero sin limitarse a los necesarios para mitigar, reducir y

OTROSÍ N°4 AL CONTRATO DE CONCESION No. 0110-O.P. DEL 18 DE JULIO DE 1995 – CONCESIÓN SEGUNDA PISTA AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO “LUIS CARLOS GALÁN SARMIENTO”.

superar los efectos del Evento Eximente de Responsabilidad. Cualquier plazo previsto en el Acuerdo para el cumplimiento de la obligación afectada por el Evento Eximente de Responsabilidad se entenderá prorrogado por un término igual a aquél del Período Especial.

23.5 La Parte Afectada por un Evento Eximente de Responsabilidad queda obligada a adelantar todo lo que sea razonablemente aconsejable y posible, bajo las circunstancias extraordinarias, para mitigar y reducir los efectos del Evento Eximente de Responsabilidad así como para superarlo en el menor tiempo posible.

23.6 Prórroga por Evento Eximente de Responsabilidad. Mientras subsistan las circunstancias de Evento Eximente de Responsabilidad y éstas impidan la ejecución total del objeto contratado, la ejecución del Otrosí se suspenderá y el plazo de este Otrosí será extendido por mutuo acuerdo en un plazo igual al del Período Especial. Si los hechos constitutivos de un Evento Eximente de Responsabilidad no impiden la ejecución de la totalidad de las obligaciones de la etapa en la cual se encuentre el Otrosí en su ejecución, sino sólo la de alguna o algunas de las obligaciones emanadas del mismo, las Partes convendrán si tales circunstancias suponen o no la suspensión del plazo contractual, atendidas las condiciones fácticas correspondientes y el grado de importancia de las obligaciones suspendidas. En caso de suspensión del Otrosí por los eventos de Evento Eximente de Responsabilidad, el Concesionario deberá tomar las medidas conducentes, a su costo, para que la vigencia de la Garantía Única y demás garantías señaladas en el presente Otrosí sea extendida de conformidad con el periodo de suspensión.

23.7 Compensaciones por Eventos Eximentes de Responsabilidad. Cuando ocurran circunstancias de Evento Eximente de Responsabilidad, las Partes no estarán obligadas a pagar compensaciones o indemnizaciones a cargo y/o favor de cualquiera de ellas, con la única excepción que se señala a continuación:

(i) Cuando quiera que durante la ejecución del Otrosí surjan Eventos Eximentes de Responsabilidad que obliguen al Concesionario a paralizar la ejecución de las obras o labores derivadas de la ejecución de este Otrosí, podrán compensarse al Concesionario los costos ociosos de la mayor permanencia en obra que se llegaren a causar por estos hechos, mediante el reconocimiento de una suma diaria que definirán las Partes de mutuo acuerdo, en este caso la ANI se reserva el derecho de reclamar del Concesionario el pago del impacto financiero por concepto de desplazamiento de inversión, si a ello hay lugar.

(ii) Este reconocimiento sólo aplicará cuando se cumplan los siguientes requisitos: (A) que los Eventos Eximentes de Responsabilidad impidan la ejecución de la totalidad o una Parte sustancial de las Obras de Construcción o de las demás

OTROSÍ N°4 AL CONTRATO DE CONCESION No. 0110-O.P. DEL 18 DE JULIO DE 1995 – CONCESIÓN SEGUNDA PISTA AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO “LUIS CARLOS GALÁN SARMIENTO”.

- obras y labores contenidas en este Otrosí; y (B) que esa parálisis implique, de manera forzosa, que ciertos recursos del Concesionario queden ociosos por no poder ser utilizados para ninguna actividad relacionada o no con este Otrosí.
- (iii) La definición del valor del pago diario por mayor permanencia en obra se hará buscando cubrir exclusivamente los costos fijos asociados a los recursos (equipos, personal y gastos administrativos) del Concesionario que forzosamente haya tenido que dejar inutilizados por efectos de la ocurrencia del Evento Eximente de Responsabilidad. En ningún caso se incluirán valores correspondientes a lucro cesante.
 - (iv) En caso de controversia sobre la aplicación de este reconocimiento o su tasación, la discrepancia será sometida al Por el mecanismo previsto en la Cláusula Trigésima Séptima del Contrato de Concesión.
 - (v) Tales compensaciones, cuando a ellas hubiere lugar, se incluirán en los Informes de Interventoría correspondientes a los períodos en que se presenten Eventos Eximentes de Responsabilidad ya referidos.
 - (vi) Las Partes, de común acuerdo determinarán el valor del reconocimiento que deba efectuar la ANI al Concesionario así como su forma de pago.

23.8 Reparaciones Necesarias por Evento Eximente de Responsabilidad. En caso de Evento Eximente de Responsabilidad, los gastos que demanden las reparaciones, reconstrucciones o reposiciones de las obras objeto de este Otrosí correrán por cuenta del Concesionario. Sin embargo, la ANI reembolsará al Concesionario los costos en que éste haya incurrido para tales reparaciones, reconstrucciones o reposiciones, sin incluir el lucro cesante, únicamente cuando se trate de daños ocasionados por riesgos a cargo de la ANI, en los términos del presente Otrosí y el Concesionario haya dado aviso a la ANI y al Interventor sobre la ocurrencia de tales eventos en un plazo que no supere diez (10) Días Hábiles. La evaluación de tales hechos, las causas que los motivaron y la diligencia con que el Concesionario actuó ante ellos, se harán constar dentro de los treinta (30) Días siguientes a la fecha en que cesen dichas causas, en actas suscritas por el Interventor y el Concesionario, que se someterán a la aprobación de la ANI. En el caso que la ANI concluya que el evento no tuvo origen en una circunstancia de Evento Eximente de Responsabilidad, o que los daños producidos han debido ser asegurados por el Concesionario, en los términos del presente Otrosí, cualquiera de las Partes podrá someter la diferencia al mecanismo previsto en los Numerales 37.13 y 37.14 de la Cláusula Trigésima Séptima del Contrato de Concesión. En el caso, que por el mecanismo previsto en los Numerales 37.13 y 37.14 de la Cláusula Trigésima Séptima del Contrato de Concesión se determine que no existió Evento Eximente de Responsabilidad, o que los daños

mp

OTROSÍ N°4 AL CONTRATO DE CONCESION No. 0110-O.P. DEL 18 DE JULIO DE 1995 – CONCESIÓN SEGUNDA PISTA AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO “LUIS CARLOS GALÁN SARMIENTO”.

producidos han debido ser asegurados por el Concesionario, correrán por cuenta del Concesionario todas las reparaciones, reconstrucciones e indemnizaciones a que haya lugar. Si es procedente el reembolso por parte de la ANI, el valor de dichos costos será acordado por las Partes. En caso de desacuerdo se aplicará el valor que determine el mecanismo previsto en los Numerales 37.13 y 37.14 de la Cláusula Trigésima Séptima del Contrato de Concesión, a solicitud de cualquiera de las Partes. Determinado el valor de tales reparaciones y/o reconstrucciones, la ANI pagará al Concesionario el valor correspondiente en la forma y plazos que se acuerden entre las partes.

23.9 Fuerza Mayor por Redes de Servicios Públicos. Si transcurriere (A) seis (6) meses contados desde la presentación de la solicitud por parte del Concesionario a la ANI, a Opain, o a la AEROCIVIL, para la puesta a disposición de la subestación eléctrica sin que la Entidad correspondiente haya puesto a disposición del Concesionario la Subestación para su correspondiente intervención; o (B) durante la ejecución de las Obras Nuevas por parte del Concesionario fueren identificadas redes de servicios públicos adicionales a las previstas en los Diseños de Referencia de manera tal que se desequilibre económicamente el presente Otrosí, y siempre que dichas situaciones (las previstas en los literales (A) y (B) anteriores) no se deban a causas imputables al Concesionario, la ANI revisará con el Concesionario y el Interventor la Programación de Obra. Una vez redefinido la Programación de Obra, se entenderá que el Concesionario no ha incumplido con la obligación de entregar las Obras Nuevas en las fechas inicialmente previstas. Tan pronto se tengan las áreas disponibles el Concesionario efectuara el traslado de las redes de servicios públicos (incluida la Subestación), el Concesionario deberá efectuar las Obras Nuevas, que hagan falta, sin que haya lugar a reconocimiento por parte de la ANI del costo del valor en el tiempo, ni intereses, sin perjuicio de lo previsto en el Numeral 23.7 de la presente Cláusula. Cuando se redefina la Programación de Obra como consecuencia de lo señalado en el presente numeral, el Mantenimiento de cada una de las Obras Nuevas se iniciará una vez concluya cada una de ellas y durará hasta la fecha de terminación del Contrato, tal como fue modificada por el presente Otrosí. No se impondrán multas por no poder cumplir con los plazos del presente Otrosí, siempre que tal incumplimiento se deba a la imposibilidad de efectuar las Obras Nuevas por no haberse efectuado el traslado de las redes de servicios públicos.

23.10 Por Fuerza Mayor Ambiental. Que de conformidad a lo señalado por parte del Concesionario en su Entregable 10 del Otrosí de Estudios y Diseños mediante el cual señaló que las Obras Nuevas pactadas en el presente Otrosí se consideran “Cambios Menores” en los términos del Decreto 770 de 2014. A) Si la Autoridad Ambiental considera que las Nuevas Obras no se consideran Cambios Menores, sino que por el Contrario es necesario adelantar un trámite adicional ante la Autoridad Ambiental, la

OTROSÍ N°4 AL CONTRATO DE CONCESION No. 0110-O.P. DEL 18 DE JULIO DE 1995 – CONCESIÓN SEGUNDA PISTA AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO “LUIS CARLOS GALÁN SARMIENTO”.

ANI revisará con el Concesionario y el Interventor la Programación de Obra. B) Si producto del trámite adicional, transcurriere nueve (9) meses contados desde la presentación de la solicitud completa de modificación de la Licencia Ambiental sin que la Autoridad Ambiental haya resuelto sobre su modificación, y siempre que dicha situación no se deba a causas imputables al Concesionario, la ANI revisará con el Concesionario y el Interventor la Programación de Obras. Una vez redefinida la Programación de Obras, se entenderá que el Concesionario no ha incumplido con la obligación de entregar las Obras Nuevas en las fechas inicialmente previstas. Tan pronto se obtenga la modificación de la Licencia Ambiental, el Concesionario deberá efectuar las Obras Nuevas que hagan falta sin que haya lugar a reconocimiento por parte de la ANI del costo del valor en el tiempo, ni intereses, sin perjuicio de lo previsto en el Numeral 23.7 de la presente Cláusula. Cuando se redefine la Programación de Obra como consecuencia de lo señalado en el presente numeral, el Mantenimiento de cada una de las Obras Nuevas se iniciará una vez concluya cada una de ellas y durará hasta la fecha de terminación del Contrato, tal como fue modificada por el presente Otrosí. No se impondrán multas por no poder cumplir por no poder cumplir con los plazos del presente Otrosí, siempre que tal incumplimiento se deba a la imposibilidad de efectuar las Obras Nuevas por cuenta de la ausencia de la modificación de la Licencia Ambiental. Cualquier conflicto que surja en torno a la aplicación del presente numeral será resuelto por el mecanismo previsto en los Numerales 37.13 y 37.14 de la Cláusula Trigésima Séptima del Contrato de Concesión.

23.11 Por Fuerza Mayor Predial. Si transcurrieren seis (6) meses contados desde la presentación de la solicitud por parte del Concesionario a la AEROCIVIL y/o a la ANI, de la puesta a disposición de las áreas requeridas para la ejecución de las Obras Nuevas, en los términos previstos en el presente Otrosí, sin que tales entidades hayan puesto las mencionadas áreas a disposición del Concesionario y siempre que tales situaciones no se deban a causas imputables al Concesionario, la ANI revisará con el Concesionario y el Interventor la Programación de Obra. Una vez redefinida la Programación de Obra, se entenderá que el Concesionario no ha incumplido con la obligación de entregar las Obras Nuevas en las fechas inicialmente previstas. Tan pronto se pongan las áreas a disposición del Concesionario, éste deberá efectuar las Obras Nuevas que hagan falta, sin que haya lugar a reconocimiento por parte de la ANI del costo del valor en el tiempo, ni intereses, sin perjuicio de lo previsto en el Numeral 23.7 de la presente Cláusula. Cuando se redefine la Programación de Obra como consecuencia de lo señalado en el presente numeral, el Mantenimiento de cada una de las Obras Nuevas se iniciará una vez concluya cada una de ellas y durará hasta la fecha de terminación del Contrato, tal como fue modificada por el presente Otrosí. No se impondrán multas por no poder cumplir con los plazos del presente Otrosí, siempre que tal incumplimiento se deba a la imposibilidad de efectuar las



OTROSÍ N°4 AL CONTRATO DE CONCESION No. 0110-O.P. DEL 18 DE JULIO DE 1995 – CONCESIÓN SEGUNDA PISTA AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO “LUIS CARLOS GALÁN SARMIENTO”.

Obras Nuevas por no haberse contado con la disponibilidad de las áreas necesarias para las Obras Nuevas.

23.12 *Por Fuerza Mayor por Ventanas Operacionales.* Si con ocasión de decisiones adoptadas por la AEROCIVIL respecto de las Ventanas Operacionales, se cancelan, reducen o modifican estas autorizaciones de manera tal que el Concesionario no pueda ejecutar las Obras Nuevas en el plazo inicialmente programado, la ANI revisará con el Concesionario y el Interventor la Programación de Obra. Una vez redefinida la Programación de Obra, se entenderá que el Concesionario no ha incumplido con la obligación de entregar las Obras Nuevas en las fechas inicialmente previstas. Tan pronto se cuente con las Ventanas Operacionales necesarias para la ejecución de las obras, el Concesionario deberá efectuar las Obras Nuevas, que hagan falta, sin que haya lugar a reconocimiento por parte de la ANI del costo del valor en el tiempo, ni intereses, sin perjuicio de lo previsto en el Numeral 23.7 de la presente Cláusula. Cuando se redefina la Programación de Obra como consecuencia de lo señalado en el presente numeral, el Mantenimiento de cada una de las Obras Nuevas se iniciará una vez concluya cada una de ellas y durará hasta la fecha de terminación del Contrato, tal como fue modificada por el presente Otrosí. No se impondrán multas por no poder cumplir con los plazos del presente Otrosí, siempre que tal incumplimiento se deba a la imposibilidad de efectuar las Obras Nuevas por no contar con las Ventanas Operacionales necesarias para culminarlas dentro del plazo previsto.

PARAGRAFO.- Eventos Eximentes de responsabilidad por la ocurrencia simultanea de varias fuerzas mayores:

Se configurará el evento eximente de responsabilidad si se llegasen a producir circunstancias sobrevenidas e imprevisibles que activen más de uno de los eventos eximentes de responsabilidad definidos en esta cláusula en forma simultanea (redes, ambiental, predial y ventanas operacionales) siempre y cuando se presenten los supuestos señalados para la configuración del evento eximente y se compruebe que ha transcurrido más de seis (6) meses de la simultaneidad del evento, produciéndose una parálisis total de las obras, previo análisis de la interventoría quien deberá presentar un informe al respecto que acredite la parálisis total de las obras por la concurrencia de varias fuerzas mayores .

CLÁUSULA VIGÉSIMA CUARTA.- SUBCONTRATOS. Para efectos de las Obras Nuevas previstas en el presente Otrosí, las Partes acuerdan modificar el numeral 39.1 de la Cláusula Trigésima Novena del Contrato Otrosí, la cual quedará en los siguientes términos a partir de la fecha:

“39.1 El Concesionario podrá subcontratar la ejecución del Contrato con personas jurídicas que tengan la idoneidad y capacidad para desarrollar la actividad subcontratada, incluyendo al Contratista de Construcción. No obstante lo anterior, el Concesionario

OTROSÍ N°4 AL CONTRATO DE CONCESION No. 0110-O.P. DEL 18 DE JULIO DE 1995 – CONCESIÓN SEGUNDA PISTA AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO “LUIS CARLOS GALÁN SARMIENTO”.

continuará siendo el único responsable ante la ANI por el cumplimiento de las obligaciones del Contrato de Concesión. El Concesionario es el único responsable ante la ANI de la celebración de subcontratos, en todo caso, la ANI se reserva el derecho a solicitar al Concesionario cambiar al (los) subcontratista (s) cuando, a su juicio, éste (os) no cumpla (n) con las calidades mínimas necesarias para la ejecución del (las) labor (es) subcontratadas”.

CLÁUSULA VIGÉSIMA QUINTA.- GARANTÍAS. El Concesionario deberá modificar las Garantías establecidas en las Cláusula Vigésima Cuarta del Contrato de Concesión o constituir las garantías que amparen las Obras Nuevas de acuerdo con los valores asegurados y vigencias que se indican a continuación:

- Amparo de cumplimiento: 10% del valor estimado en el presente Otrosí.
- Amparo de Responsabilidad Civil Extracontractual: 10% del valor del presente Otrosí.
- Amparo de pago de salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones al personal: 5% del valor estimado en el presente Otrosí.
- Póliza Ariel con cobertura mínima del 10 % de 35.000 SMMLV.
- Amparo de todo riesgo de construcción: 100% del valor del presente Otrosí.

PARAGRAFO.- La Póliza de Estabilidad de las Obras Nuevas deberá constituirse por parte del Concesionario una vez la Entidad reciba a satisfacción las Obras Nuevas.

CLÁUSULA VIGÉSIMA SEXTA.- ANEXOS. Los siguientes documentos se anexan al presente Otrosí y hacen parte integral del Contrato de Concesión:

- Anexo 1. Definiciones.
- Anexo 2. Programación de Obras.
- Anexo 3. Matriz de Riesgos.
- Anexo 4. Modelo Financiero

CLÁUSULA VIGÉSIMA SÉPTIMA.- CONDICION RESOLUTORIA. Las Partes convienen que el inicio de las obras pactadas en el presente Otrosí está sujeto a la expedición por parte de la Autoridad Aeronáutica de la modificación al RAC14, en lo que respecta a las dimensiones previstas en este documento para la obra calle de rodaje de MIKE 2, con el cumplimiento de los requisitos normativos necesarios para su eficacia, lo que será informado a la ANI por parte de AEROCIVIL.

En todo caso, si a treinta y uno (31) de julio de 2015, no ha sido realizada en forma eficaz la modificación al RAC 14 en los términos ya mencionados, las Partes convienen en dar por terminado integralmente el presente Otrosí, sin que haya lugar a reclamaciones de ningún tipo a favor o en contra de alguna de las Partes.

OTROSÍ N°4 AL CONTRATO DE CONCESION No. 0110-O.P. DEL 18 DE JULIO DE 1995 – CONCESIÓN SEGUNDA PISTA AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO “LUIS CARLOS GALÁN SARMIENTO”.

CLÁUSULA VIGÉSIMA OCTAVA.- PERFECCIONAMIENTO Y EJECUCION: El presente Otrosí se perfecciona con la suscripción de las partes. Para su ejecución se requiere la publicación en el SECOP por parte de la ANI, la modificación del RAC 14 y la modificación y aprobación de las pólizas de que trata la vigésima quinta del presente Otrosí.

CLÁUSULA VIGÉSIMA NOVENA.- Las Cláusulas y condiciones del Contrato de Concesión No. 0110-O.P del 18 de julio de 1995 no modificadas por el presente otrosí conservan su vigencia y validez.

06 JUL. 2015

Para constancia se firma en Bogotá D.C. en dos originales de igual tenor y valor, a los [] días del mes de julio de 2015.

Por la Agencia Nacional de Infraestructura,

Por el Concesionario CODAD S.A.,

ANDRÉS FIGUEROLO SERPA
Vicepresidente Gestión Contractual

CARLOS DARÍO CAYCEDO FRANCO
Representante Legal
Concesionario CODAD S.A.

Aprobó:

Dr. Alfredo Bocanegra Varón
Dra. María Eugenia Arcila Zuluaga
Dr. Edgar Chacón Hartmann
Dra. María Carolina Ardila Garzón
Diana Ximena Corredor Reyes
Jairo Fernando Arguello Urrego

Vicepresidente Jurídico.

Gerente de Proyectos Aeroportuarios VGC
Gerente Jurídico de Gestión Contractual 2 (E)
Gerente de Riesgos y Entorno VPRE
Gerente GIT Financiero VGC
Gerente Ambiental, Social y Predial

Revisó:

Monica Rocío Adarme Manosalva – Experto 8 Gerencia Jurídica de Gestión Contractual 2, VJ
Bladimir Alberto Castilla Nieto – Experto 8 Gerencia de Proyectos Aeroportuarios, VGC

Proyectó:

Erwin Van Arcken Zuluaga – Apoyo Financiero Gerencia Financiera, VGC
Andrés Felipe Borja - Apoyo Financiero Gerencia Financiera, VGC
Germán Augusto Peña Castro – Apoyo Gerencia de Riesgos, VPRE
Norma Liliana Gutierrez Gamboa – Experto 6 Gerencia Ambiental y Social, VPRE
Germán Arturo Bohórquez Guzman – Apoyo Gerencia Predial, VPRE
Stella Aldana Alonso – Apoyo Gerencia Ambiental y Social, VPRE
Jaime Andres Niño- Apoyo de la Supervisión Proyecto Aeroportuario CODAD, VGC
Camilo Pardo Rodríguez – Apoyo de la Supervisión Proyecto Aeroportuario CODAD, VGC
Sandra Rocío Silva González. Abogada Gerencia Jurídica de Gestión Contractual 2, VJ

