Fecha Elaboración	20 de abril de 2018

1. ANTECEDENTES

ESTUDIO PREVIO DEL OTROSÍ AL CONTRATO DE CONCESIÓN No. 6000169-OK-2006.

1.1 CONSIDERANDOS

Entre la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil, en adelante AEROCIVIL, y OPAIN se celebró el Contrato de Concesión No.6000169-OK del 12 de septiembre de 2006 para la Administración, Operación, Explotación Comercial, Mantenimiento y Modernización y Expansión del Aeropuerto El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento de la Ciudad de Bogotá D.C., en adelante el Contrato de Concesión.

La ANI y la AEROCIVIL suscribieron el documento denominado Convenio Interadministrativo de Cooperación No. 005 del 9 de julio de 2013 para la reasignación parcial de las funciones contenidas en los Decretos 4164 y 4165 de 2011, donde se estipuló en la cláusula primera:

> *"OBJETO. La AEROCIVIL y la AGENCIA se comprometen a dar, en lo que cada uno corresponda, toda la cooperación y colaboración técnica, administrativa, financiera, jurídica, contable, logística y de gestión documental requerida para la reasignación de las funciones previstas en los numerales 7,9 y 12 del artículo 5 del Decreto 260 de 2004, relacionada con las funciones generales de la Aerocivil, así: "(...) 9. Ejecutar las actividades necesarias para conformar, mantener, administrar, operar y vigilar la infraestructura aeronáutica y aeroportuaria en los términos de ley (...)"*

El Contrato de Concesión fue subrogado a la ANI, en cumplimiento de lo ordenado por el artículo segundo del Decreto Ley 4164 de 2011, proceso que inició con la Resolución No.7072 de 18 de diciembre de 2013, y culminó con la firma por los representantes legales de la AEROCIVIL y la ANI del Acta de Entrega y Recibo a favor de la ANI del Contrato de Concesión el 27 de diciembre de 2013.

El Contrato de Concesión y los Otrosíes suscritos prevén la ejecución de obras por parte del Concesionario durante la Etapa de Modernización y Expansión, en la cual se agrupan las obras mediante Subproyectos y estos a su vez en Hitos que cuenta con un cronograma de cumplimiento.

Dentro del Hito 4 del Cronograma Inicial de Obras de la Etapa de Modernización y Expansión, previsto en el Apéndice D del Contrato de Concesión quedó incluida la obra denominada "DEMOLICIÓN DE LOS ACTUALES HANGARES DE MANTENIMIENTO AL NOROESTE DEL PUENTE AÉREO Y PAVIMENTAR LA PLATAFORMA EN ESTA ÁREA".

El 7 de septiembre de 2009 se suscribió Acta de Acuerdo, mediante el cual se suspendió entre otras, las obras correspondientes al Hito 4 del Cronograma Inicial de Obras de la Etapa de Modernización y Expansión.

El 24 de febrero de 2010, se suscribió el Otrosí No. 3 al Contrato de Concesión, modificando entre otras cosas, el Cronograma de Obras de la Etapa de Modernización y Expansión, previsto en el Apéndice D.

En consecuencia de lo anterior, dentro del Hito 5 del Cronograma de Obras para la Etapa de Modernización y Expansión del Contrato de Concesión, modificado por la Cláusula Sexta del Otrosí No. 3 quedó incluida la obra denominada "DEMOLICIÓN DE LOS ACTUALES HANGARES DE MANTENIMIENTO HANGARES AVIANCA".

Igualmente, dentro del Hito 6 del Cronograma de Obras para la Etapa de Modernización y Expansión del Contrato de Concesión, modificado por la Cláusula Sexta del Otrosí No. 3 quedó incluida la obra denominada "PLATAFORMA AVIANCA ZONA HANGARES".

Por otra parte, el 16 de mayo de 2011 se suscribió el *"ACTA DE SUSPENSIÓN TEMPORAL DE LA ENTREGA DE LOS DISEÑOS Y ESTUDIOS DE DETALLE Y DEL CRONOGRAMA DE DETALLE DEL SUBPROYECTO DENOMINADO PLATAFORMA AVIANCA ZONA HANGARES, CORRESPONDIENTE AL HITO 6 DEL NUMERAL 11 DEL APÉNDICE D MODIFICADO POR LA CLAUSULA SEXTA DEL OTROSÍ No 3 DEL 24 DE FEBRERO DE 2010".*

Así mismo, el 28 de mayo de 2011 se suscribió el *"ACTA DE SUSPENSIÓN TEMPORAL DEL PLAZO DE EJECUCIÓN DEL SUBPROYECTO DENOMINADO DEMOLICIÓN HANGARES AVIANCA, CORRESPONDIENTE AL HITO 5 DE LA CLÁUSULA SEXTA DEL OTROSÍ No 3 DEL 24 DE FEBRERO DE 2010 AL CONTRATO DE CONCESIÓN No 6000169-OK-2006".*

A pesar de que en las citadas actas se había estimado la posibilidad de reanudar la ejecución de los citados subproyectos en los siguientes plazos:

a. Presentación de Estudios y diseños y el cronograma detallado para demoler y construir la plataforma: diciembre 15 de 2011
b. Demolición: junio 17 de 2012
c. Plataforma: Plazo resultado de la entrega detallada de cronograma.

Posteriormente, OPAIN presentó en el plazo los estudios y diseños y el cronograma detallado para demoler y construir la plataforma, los cuales fueron aprobados por la AEROCIVIL el 13 de febrero de 2012 mediante comunicación 2012005763 , no fue posible llegar a un acuerdo con Avianca para las restitución de las áreas requeridas.

Ahora bien, el 15 de junio de 2012, OPAIN y la ANI suscribieron el Otrosí No. 8, en el cual se modificó el Contrato de Concesión previas las detalladas consideraciones contenidas en el capítulo 4 Consideraciones Sobre las obras "Demolición Hangares de Avianca" y "Plataforma Avianca Zona Hangares", conviniendo entre otros aspectos lo siguiente:

"CLAUSULA CUARTA

"1.5 Hito 5
Se divide el subproyecto denominado "DEMOLICIÓN HANGARES AVIANCA" en las obras denominadas "DEMOLICIÓN HANGAR AVIANCA FASE I" que estará en el Hito 7 y DEMOLICIÓN HANGAR AVIANCA FASE II" que estará en el Hito 8"
(...)
1.6 Hito 6
Se divide el subproyecto denominado "PLATAFORMA AVIANCA ZONA HANGARES" en las obras denominadas "PLATAFORMA HANGAR AVIANCA FASE I" que estará en el Hito 8 y "PLATAFORMA HANGAR AVIANCA FASE II" que estará en el Hito 8"
(...)
1.8 Hito 8
(...)
Trasladar la ejecución de los subproyectos de la Etapa de Modernización y Expansión las obras denominadas "DEMOLICIÓN HANGAR AVIANCA FASE II" y "PLATAFORMA ZONA HANGAR AVIANCA FASE II", al Hito 8."

De acuerdo con el Otrosí No. 8, la fecha de culminación del Subproyecto "DEMOLICIÓN HANGAR FASE I" que hacía parte del Hito 7 se acordó para el 15 de julio de 2013. El subproyecto del hito 8 "DEMOLICIÓN HANGAR AVIANCA FASE II" debía culminar el 4 de diciembre de 2013, la "PLATAFORMA HANGAR AVIANCA FASE I" el 15 de diciembre de 2013 y la "PLATAFORMA HANGAR AVIANCA FASE II" el 31 de julio de 2014, fecha de culminación de la Etapa de Modernización y Expansión, de acuerdo con lo dispuesto en el Otrosí No. 3 al Contrato de Concesión.

La AEROCIVIL con el ánimo de coadyuvar en el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria y en calidad de titular del Aeropuerto Internacional El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento, mediante Oficio del 30 de marzo de 2015 radicado en la ANI bajo el No. 2015-409-018279-2, solicito la desafectación de los hangares 177 y 178 del área concesionada, en los siguientes términos:

"Teniendo en cuenta que en la actualidad la Unidad se encuentra negociando los términos en los que se procederá con la suscripción de un contrato de arrendamiento con la compañía Avianca Holdings S.A., en predio del Aeropuerto El Dorado, de manera atenta solicito su colaboración a efectos de adelantar los trámites pertinentes referidos con la desafectación del área concesionada a OPAIN de conformidad con los siguientes antecedentes: (...)".

Acorde con lo anterior y con el único fin de viabilizar la ejecución de los Subproyectos "DEMOLICIÓN HANGAR AVIANCA FASE I", "DEMOLICIÓN HANGAR AVIANCA FASE II, PLATAFORMA HANGAR AVIANCA FASE I y PLATAFORMA HANGAR AVIANCA FASE II" de los Hitos 7 y 8 de la Etapa de Modernización y Expansión, se suscribió el Otrosí No. 11 del 5 de junio de 2015 al Contrato de Concesión, mediante el cual se desafectaron del área concesionada las áreas correspondientes a los hangares 177 y 178, considerando que la razón que justifica la desafectación radicaba en la necesidad de facilitar el cumplimiento de la ejecución de los subproyectos de los hitos 7, 7B y 8 de la Etapa de Modernización y Expansión.

La cláusula tercera del Otrosí No. 11 al Contrato de Concesión estableció:

> *"Los bienes objeto de reversión del presente otrosí se destinarán al propósito señalado por la AEROCIVIL en el oficio radicado en la ANI bajo el No.2015-40908279-2 del 30 de marzo de 2015."*

Por otro lado, el 21 de enero de 2013, OPAIN elevó convocatoria ante el Centro de Arbitraje y Conciliación de la Cámara de Comercio de Bogotá para que en un Tribunal de Arbitramento dirimiera con efectos de cosa juzgada las pretensiones contenidas en la correspondiente demanda, relacionadas con el Contrato de Arrendamiento No BO-AR 0011-04, del inmueble denominado Terminal Puente Aéreo.

El día 23 de mayo de 2013, la AEROCIVIL procedió a contestar la demanda y presentó, además Demanda de Reconvención, en la que formuló entre otras, las pretensiones que a continuación se transcriben:

> *" (...) QUINTA: Que se declare que Opain también incumplió obligaciones que asumió por virtud del Contrato No 6000169 OK del 12 de septiembre de 2006, mediante el cual se le otorgó la " concesión para la administración, operación, explotación comercial, mantenimiento y modernización y expansión del Aeropuerto Internacional El Dorado de la ciudad de Bogotá D.C. " al haber dejado de adoptar oportunamente medios para lograr la restitución de los inmuebles necesarios para la ejecución de las Obras de Modernización y Expansión (cláusula 26.1)*
>
> *SEXTA: Que, en consecuencia, se declare que Opain es responsable por los daños que ha sufrido y sufrirá Aerocivil por la no culminación oportuna de los subproyectos denominados Demolición Hangar Avianca – Fase I y Fase II y Plataforma Hangar Avianca- Fase I Y Fase II, y por ende, por un nuevo Periodo de Extensión de la Etapa de Modernización y Expansión.*
>
> *SÉPTIMA: Que, también en consecuencia, se condene a Opain a indemnizarle a la Aerocivil todos los daños que esta ha sufrido como consecuencia de la no culminación de los subproyectos denominados Demolición Hangar Avianca- Fase I y Fase II y Plataforma Hangar Avianca – Fase I y Fase II, y, por ende, por un nuevo periodo de extensión de la Etapa de Modernización y Expansión (...)"*

A su turno, OPAIN presentó una nueva demanda arbitral el 11 de junio de 2014 con las siguientes pretensiones:

> *"i) La ANI es responsable del cumplimiento del Contrato y de los incumplimientos pasados y futuros de la Aerocivil. ii) La ANI debe responder por no adoptar oportunamente las medidas para terminar las obras de los Hitos 7 y 7B (Resas pista Norte, Construcción de Superficies de Protección Anti erosión por Chorro, Expansión de Bahías de Espera) iii) La ANI debe responder por no adoptar medidas para lograr terminar el Hito 8 y la Etapa de Modernización y Expansión (Demolición antiguo Aeropuerto, Plataforma Interior, y Puentes de Abordaje, Vías, Redes, Parqueaderos, Separación de redes restantes, Demolición Secretaría Sistemas Operacionales, Reforzamiento Estructural Complementario y Sistemas TPA; Nivelación franjas Pista Norte) (iv) La ANI es responsable por los daños sufridos y que sufrirá OPAIN por no culminación de Hitos y de la Etapa de Modernización y por cualquier extensión de la misma) v) OPAIN no está obligada a ejecutar la red de Hidrantes dentro del Hito 8. vi) La ANI en su calidad de subrogataria de AEROCIVIL debe reconocer los perjuicios causados a*

OPAIN por la no culminación oportuna de los Subproyectos de los hitos 7, 7b y 8 y la finalización de la Etapa de Modernización y Expansión así como de la extensión de dicha Etapa".

OPAIN y la ANI luego de distintas reuniones el 31 de julio de 2014 decidieron conciliar parcialmente a través del documento denominado "Principio de Acuerdo Conciliatorio" las diferencias resultantes de tales pretensiones, con el propósito de solucionar amigablemente dichas diferencias.

El nueve (9) de marzo de 2015, la ANI y OPAIN, con base en el documento denominado "Principio de Acuerdo Conciliatorio" y sus modificatorios suscribieron el documento denominando "Acuerdo de Conciliación" fundamentado en lo previsto por el Artículo 116 de la Constitución Política, Ley 270 de 1996, Ley 446 de 1998 y Ley 640 de 2001, y lo sometieron a aprobación del Tribunal de Arbitramento del CENTRO DE ARBITRAJE Y CONCILIACIÓN DE LA CÁMARA DE COMERCIO DE BOGOTÁ integrado por los doctores: MARTHA CEDIEL DE PEÑA, WILLIAM BARRERA MUÑOZ y ALEJANDRO VENEGAS FRANCO.

En el cuerpo del "Acuerdo Conciliatorio" OPAIN y la ANI convinieron ampliar el plazo de la Etapa de Modernización y Expansión hasta el 31 de enero de 2017 para la ejecución de los subproyectos contenidos en dicha etapa, donde se encuentran: *"DEMOLICIÓN HANGAR AVIANCA FASE I", "DEMOLICIÓN HANGAR AVIANCA FASE II, PLATAFORMA HANGAR AVIANCA FASE I y PLATAFORMA HANGAR AVIANCA FASE II".*

Mediante Acta 31 de 22 de abril de 2015, el Tribunal de Arbitramento de OPAIN Vs ANI avaló el Acuerdo Conciliatorio, aprobando el acuerdo parcial puesto en consideración por las partes, en especial aceptar el desistimiento de las pretensiones cuarta, quinta, sexta y séptima de la demanda de reconvención.

Atendiendo todo lo expuesto, mediante otrosí No. 12 del 5 de junio de 2015 se incorporó al Contrato de Concesión, lo pactado en el Acuerdo Conciliatorio, entre ellos ampliar el plazo hasta el 31 de enero de 2017 de la Etapa de Modernización y Expansión para la ejecución de los subproyectos, entre las que se destacan las relacionadas con los hangares de mantenimiento por AVIANCA:

> *"Hito 7: DEMOLICIÓN HANGAR AVIANCA FASE I...*
> *(...)*
> *Hito 8: ...DEMOLICIÓN HANGAR AVIANCA FASE II, PLATAFORMA HANGAR AVIANCA FASE I y PLATAFORMA HANGAR AVIANCA FASE II..."*

En reunión sostenida el día 4 de febrero de 2016, en la oficina del Director de la Aerocivil, que contó con la participación de la Secretaria General encargada de la Aerocivil, Luisa Mora, Andrés Figueredo-Vicepresidente de Gestión Contractual de la ANI-, María Eugenia Arcila-Gerente de Proyecto Aeroportuario de la misma Entidad, Santiago Diago-Chief Operating Officer (COO) y Raúl

Acevedo por parte de Avianca, María Isabel Patiño- asesora jurídica de OPAIN, Diana Bernal- Secretaria General y Andrés Ortega- Gerente de OPAIN, se informaron las siguientes fechas de restitución de los dos hangares requeridos para ejecutar algunas obras de los Hitos 7 y 8 del Contrato de Concesión:

- *Hangar 1: 31 de agosto de 2016, lo cual permitirá ejecutar el subproyecto a 31 de enero de 2017.*

- *Hangar 2: 31 de marzo de 2018.*

Por lo anterior, Avianca confirmó en la comunicación A003010000 C -303 del 17 de febrero de 2016, que entregaría el hangar 1 el 31 de agosto de 2016 y el hangar 2 el 1 de marzo de 2018. (Posteriormente Avianca confirmó que la fecha correcta es 31 de marzo).

Luego de arduas negociaciones y discusiones legales respecto de las fechas efectivas de terminación de los contratos de arrendamiento suscritos entre Avianca y OPAIN, y con el fin de evitar la instalación de un nuevo Tribunal de Arbitramento, el 15 de julio de 2016 las partes suscribieron un Acuerdo de Conciliación con el fin de transar sus diferencias respecto de la fecha de terminación del Contrato de Arrendamiento BO AR 011-04 cuyo objeto era la terminal Puente Aéreo, de los contratos de arrendamiento de los hangares 1 y 2 necesarios para ejecutar los subproyectos "DEMOLICIÓN HANGAR AVIANCA FASE I Y PLATAFORMA HANGAR AVIANCA FASE I, DEMOLICIÓN HANGAR AVIANCA FASE II Y PLATAFORMA HANGAR AVIANCA FASE II", la ubicación de zonas de parqueo, aledañas y plataforma, y de establecer las condiciones de restitución oportuna de los citados inmuebles.

El 9 de agosto de 2016 Avianca y la AEROCIVIL suscribieron el contrato de arrendamiento sobre las áreas desafectadas mediante el Otrosí No. 11.

Frente a la ejecución de manera simultánea de obras de la etapa de modernización y expansión, obras voluntarias, obras de mantenimiento, la cual generaría un impacto significativo en la operación del aeropuerto, la AEROCIVIL para mantener el servicio público esencial en ésta terminal aeroportuaria mediante comunicación No. 1070-092.5-2016016312 del 10 de mayo de 2016, le solicitó a la ANI revisar el cronograma de las obras para mitigar la afectación de la capacidad operacional del aeropuerto, razón por la cual se acordó entre OPAIN y la ANI suscribir el Otrosí No. 21 del 2 de septiembre de 2016 se reprogramó la fecha de entrega de los siguientes Subproyectos y ampliando nuevamente la fecha de culminación de la Etapa de Modernización y Expansión:

Hito 8B:
"DEMOLICIÓN HANGAR AVIANCA FASE II, y PLATAFORMA HANGAR AVIANCA FASE II", para el 30 de noviembre de 2018, sujeto a la condición de que Avianca restituya el Hangar 2 a OPAIN el 31 de marzo de 2018."

En la Cláusula Segunda del citado Otrosí No. 21, la **ANI** y OPAIN acordaron entre otros aspectos lo siguiente:

> *"(...) que en virtud de la reprogramación de la ejecución de los Subproyectos regulado en el presente documento, la fecha de finalización de la Etapa de Modernización y Expansión se prorroga hasta el 30 de noviembre de 2018. En caso de que AVIANCA no restituya el Hangar 2 el 31 de marzo de 2018, las partes se comprometen a suscribir un acta de reprogramación en la cual se deberá establecer con el mayor nivel de detalle las condiciones de ruta crítica, las actividades a realizar por cada una de ellas y los efectos que se deriven de dicha situación, sin que esta reprogramación genere sanciones o multas a OPAIN siempre y cuando los retrasos no le sean imputables."*

Posteriormente, mediante Comunicación No. 2017-309-017696-1, radicada en OPAIN, con el No. 20171100332732 del 12 de junio de 2017, la **ANI** dio traslado a OPAIN de la comunicación de Avianca No. A003000000-C0272, donde la Aerolínea informó que:

> *"Avianca ha venido adelantando varios estudios con respecto a la ubicación estratégica de la infraestructura de apoyo a sus actividades y, en particular, de las áreas destinadas al mantenimiento de nuestras aeronaves...*
>
> *... Es claro, por ende, que existe un lote de terreno ubicado en la zona Golfo que, en opinión de los expertos, es más adecuado y coherente con el desarrollo futuro del aeropuerto.*
>
> *En ese orden de ideas, queremos proponerle al Gobierno Nacional, a través de Ustedes, que se analice la posibilidad de que Avianca construya su Hangar de Mantenimiento en Línea en la zona antes referida, manteniendo así la armonía con el desarrollo de largo plazo del aeropuerto, lo que a su vez garantiza un crecimiento ordenado de la operación y sinergias operativas (...)"*

Por lo antes expuesto, el 13 de julio de 2017, OPAIN se pronunció en comunicación No. 20173000054651 radicada en la ANI con el No 2017-409-074020,-sobre la propuesta de Avianca de construir la Infraestructura de apoyo a sus actividades aeronáuticas y en particular de las áreas destinadas al mantenimiento de sus aeronaves en el lote de terreno ubicado en la zona Golfo y no en el área desafectada mediante Otrosí No. 11, en inmediaciones de la Nueva Zona de Mantenimiento, al occidente del área concesionada, donde mencionó lo siguiente:

> *"Para efectos de proceder con la propuesta de Avianca deben cumplirse las siguientes condiciones procedentes mediante la suscripción de un Otrosí modificatorio del Contrato de Concesión que contenga lo siguiente:*
>
> *a. La reincorporación del área desafectada en el Otrosí 11 porque esta área no será destinada para el fin pactado.*
> *b. La desafectación de 15.000 m2 del lote de la zona Golfo como se muestra en la Figura 1, los cuales serán los correspondientes al área del hangar solicitado por Avianca en esta nueva ubicación, con el fin de mantener esta nueva construcción como una unidad y cuyas coordenadas se describen a continuación:*

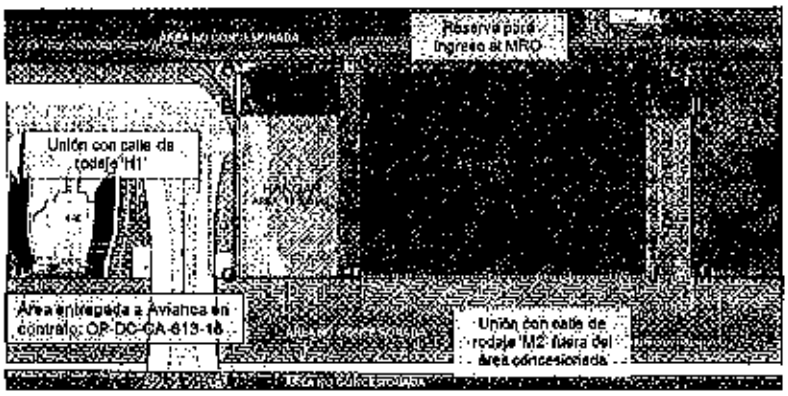


Figura 1

Coordenada	Norte	Este
E	90498.7188	112829.7863
F	90574.5514	112772.5637
G	90403.5486	112703.6649
H	90479.3812	112646.4423
Las coordenadas indicadas son referenciales y su verificación deberá darse a través de levantamiento topográfico.		

c.La modificación de la fecha de entrega a OPAIN del Hangar 2 de Avianca, establecida en el Otrosí 21 al Contrato de Concesión, en el claro entendido que esta reprogramación de la fecha de entrega de Hangar y la construcción del subproyecto demolición Hangar y plataforma Avianca Fase II no es imputable a OPAIN y que en virtud de lo acordado en el mismo Otrosí 21, no genera ningún tipo de multa o sanción para OPAIN."

Mediante comunicación de Avianca SGR 3000000-CO1310, radicada en OPAIN con No. 20171100735032 del 1 de diciembre de 2017, Avianca solicitó la ampliación del plazo de los Contratos de Arrendamiento No. OP-DC-CA-610-16 y No. OP-DC-CA 612-16 "OPAIN-AVIANCA", cuyo objeto es la entrega de la tenencia a título de arrendamiento del denominado Hangar 2 y lote colindante 2, localizados en inmediaciones del Terminal Puente Aéreo del Aeropuerto Internacional El Dorado, hasta el 31 de diciembre de 2020.

Ahora bien, el Otrosí No. 26 al Contrato de Concesión de fecha 15 de diciembre de 2017, consideró una alternativa de diseño flexible que permite la instalación de aditamentos que faciliten el suministro de combustible entre el TPA y la plataforma complementaria Norte Fase I, permitiendo la continuidad del sistema de combustibles, alternativa que fue presentada por OPAIN el 28 de febrero de 2018, mediante comunicación radicada en la ANI bajo el No.2018-409-

020774-2. Con base en lo anterior se modificó la Cláusula Primera del Otrosí No. 21 de la siguiente manera:

> *"Hito 8B: DEMOLICIÓN HANGAR AVIANCA FASE II Y PLATAFORMA HANGAR AVIANCA FASE II (incluye sistema de abastecimiento de combustibles posiciones TIPO C, D, y E): 30 de noviembre de 2018, siempre y cuando Avianca restituya el hangar 2 a OPAIN el 31 de marzo de 2018.*
>
> *Hito 8C: SISTEMA DE ABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLES PLATAFORMA HANGAR AVIANCA FASE I y RECONFIGURACIÓN PLATAFORMA TPA (ABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE POR HIDRANTES, POSICIONES TIPO C, D, y E) atendiendo lo indicado en la comunicación de la ANI No. 2014-309-01483-2 del 6 de agosto de 2014: 30 de noviembre de 2018".*

Así mismo, OPAIN mediante comunicación No. 20181000011951 del 6 de febrero de 2018, le informo a Avianca lo siguiente:

> *"En atención a la solicitud de Avianca mediante la comunicación del asunto, nos permitimos informarle que en vista de la preocupación que genera para OPAIN S.A ("Opain" o "el Concesionario") y por ende para el desarrollo del Aeropuerto Internacional El Dorado dicha situación, solicitamos a la ANI su pronunciamiento.*
>
> *Lo anterior, teniendo en cuenta que la solicitud de Avianca de ampliar el plazo del Contrato de Arrendamiento No. OP-DC-CA-610-16 hasta el 31 de diciembre de 2020, genera unas implicaciones que conllevarían a una ampliación de la Etapa de Modernización y Expansión contemplada en la Cláusula 24 del Contrato de Concesión 6000169OK, la cual en virtud de la Cláusula Segunda del otrosí No. 21 a dicho Contrato, se prorrogó hasta el 30 de noviembre de 2018."*

Con base en lo anterior y lo manifestado por AVIANCA en la comunicación No. A003000000-C0272 radicada en la ANI bajo el No. 2017-409-044897-2 del 02 de mayo de 2017 indicó que: *"(...) En ese orden de ideas, queremos proponerle al Gobierno Nacional, a través de Ustedes, que se analice la posibilidad de que Avianca construya su Hangar de Mantenimiento en Línea en la zona antes referida, manteniendo así la armonía con el desarrollo de largo plazo del aeropuerto, lo que a su vez garantiza un crecimiento ordenado de la operación y sinergias operativas. Para tal fin, sería menester realizar una serie de modificaciones a las condiciones pactadas actualmente con la Aeronáutica Civil. (...)"*, es claro el requerimiento de AVIANCA de contar con un hangar de mantenimiento, para lo cual se adelantaron reuniones desde el mes de febrero de 2018, en las cuales participaron representantes de la ANI, OPAIN, AEROCIVIL y AVIANCA, resultando como alternativa el traslado del hangar de Avianca de Mantenimiento No. 2, al área en zona concesionada Golfo II, el cual está ubicado en el polígono señalado en la Figura 2 y de acuerdo con las coordenadas indicadas a continuación:

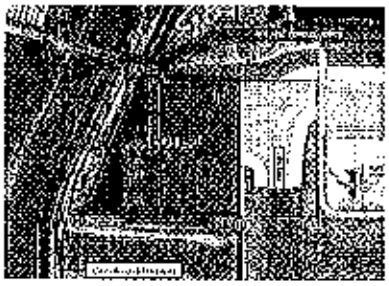


Figura 2

Coordenada	*Norte*	*Este*
A	113211,3147	90023,8370
B	113196,5671	90043,8811
C	113199,7154	90046,4609
D	113194,3046	90053,2066
E	113191,0999	90050,4688
F	113135,5823	90118,7497
G	112998,6840	90015,4473
H	113118,8947	89856,2103
Las coordenadas indicadas son referenciales y su verificación deberá darse a través de levantamiento topográfico		

En reunión entre OPAIN y la AEROCIVIL realizada el día 5 de marzo de 2018, presentaron y solicitaron el concepto a la AEROCIVIL con respecto a la ubicación de las áreas indicadas en el numeral anterior del presente documento, planteamientos formalizados a través del oficio No. 20183100023131 de fecha 6 de marzo de 2018 (radicado en la ANI bajo el No. 2018-409-024628-2 del 9 de marzo de 2018) y ratificado a la ANI y a la AEROCIVIL mediante el oficio 20183100027411 (radicado en la ANI bajo el No. 2018-409-029424-2) del 22 de marzo de 2018.

La AEROCIVIL mediante el oficio No. 4007-2018008687 emitió su concepto sobre la propuesta de OPAIN relacionada con el proyecto hangar para mantenimiento en línea Avianca Bogotá, en los siguientes términos:

> *"(...) Con base en todo lo anterior, se concluye lo siguiente:*
> *Por su posición, se conceptúa favorablemente la construcción de la infraestructura señalada a continuación, dentro del perímetro considerado:*
>
> - *Plataforma maniobra de aeronaves*
> - *Hangar*
> - *Talleres, Almacén, Oficinas*
> - *Cuartos técnicos, acopios, Lockers, oficinas, casino*
> - *Zonas de expansión, cargue y descargue de motores*
> - *Vía de servicios (...)".*

Adicionalmente, en las mesas de trabajo entre OPAIN, AEROCIVIL y ANI se definió que la zona de ubicación del nuevo hangar de Avianca no debe ser objeto de desafectación del área concesionada a OPAIN.

A la fecha, AVIANCA no restituyó el Hangar 2 y el lote colindante 2, en la fecha establecida en el Otrosí No. 21, es decir al 31 de marzo de 2018, para culminar los Subproyectos del hito 8B, "DEMOLICIÓN HANGAR AVIANCA FASE II" y "PLATAFORMA HANGAR AVIANCA FASE II", el noviembre 30 de 2018, fecha en la que debe finalizar la Etapa de Modernización y Expansión del Contrato de Concesión pactada en el Otrosí No. 21.

Dada la "Dificultad Técnica" de poder ejecutar los Subproyectos del hito 8B "DEMOLICIÓN HANGAR AVIANCA FASE II" y "PLATAFORMA HANGAR AVIANCA FASE II" a 30 de noviembre de 2018, OPAIN mediante comunicación No. 20181000028491, radicada en la ANI bajo el oficio No. 2018-409-029429-2 del 22 de marzo de 2018 propuso a la ANI excluir de la Etapa de Modernización y Expansión los citados Subproyectos del hito 8B y reprogramar su ejecución acorde con el presente documento y sustituirlo por un Subproyecto denominado "PLATAFORMA EQUIVALENTE EN EL TERMINAL DE CARGA", el cual hará parte de la Etapa de Modernización y Expansión, con la suscripción de este documento, subproyecto que se desarrollará dentro del área concesionada.

En aras de contar con más espacios operativos para el beneficio del área de maniobras del aeropuerto, relacionadas con las posiciones de parqueo de aeronaves, el concesionario, igualmente, en la comunicación mencionada en el considerando anterior propuso la ejecución de los Subproyectos "DEMOLICIÓN HANGAR AVIANCA FASE II" y "PLATAFORMA HANGAR AVIANCA FASE II" como obras voluntarias a su entera cuenta y riesgo, acorde con lo previsto en la Cláusula 33 del Contrato de Concesión.

El Subproyecto denominado "PLATAFORMA EQUIVALENTE EN EL TERMINAL DE CARGA" consiste en el desarrollo de un área al occidente del área de GSE del Desarrollo de Carga conformado por: (i) una plataforma para albergar dos (2) aeronaves tipo A321 y una (1) aeronave tipo ATR 72, (ii) un área para la operación de GSE y el correspondiente acceso tipo calle de rodaje; tal y como se muestra en la Figura 3 y se ubica en las coordenadas indicadas a continuación.

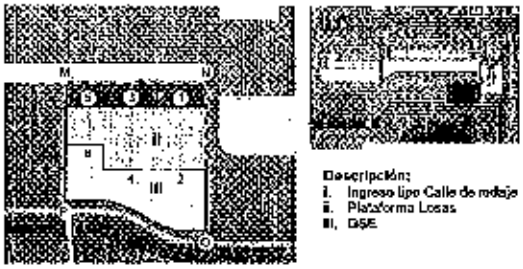


Figura 3

Coordenada	Norte	Este
M	*110181,7268*	*93538,5989*
N	*110110,7530*	*93632,6988*

O	*110009,9069*	*93556,7771*
P	*110100,9371*	*93477,6641*
1	*110107,5125*	*93602,1813*
2	*110065,9998*	*93570,8653*
3	*110131,9021*	*93569,8446*
4	*110090,3868*	*93538,5321*
5	*110153,8500*	*93540,7452*
6	*110128,3021*	*93521,4760*
Las coordenadas indicadas son referenciales y su verificación deberá darse a través de levantamiento topográfico.		

La Interventoría Operativa y de Mantenimiento "COA" mediante la comunicación No. IO-029-ANI-18 radicada en la ANI bajo el número 2018-409- 034104-2 del 06 de abril de 2018 se pronunció en los siguientes términos:

> *"(...) En lo que respecta a la sustitución del proyecto, es necesario referirnos en primer término a la exigencia contractual así:*
>
> *El Apéndice D del Contrato de Concesión dispone en el numeral 5.2.2. lo siguiente: "Demolición - Hangar de mantenimiento. El actual hangar de mantenimiento ubicado al Este del actual terminal de carga nacional y al Noroeste del* Puente Aéreo, *el cual tiene un área aproximada de* 15,500 *m2 (que incluye aproximadamente* 8,500 *m2 de espacio para oficinas y* 7,000 *m2 de espacio de hangar), será demolido para construir* Plataforma *de parqueo para aeronaves del* Puente Aéreo. *La demolición incluye la reubicación o protección de los ductos y conexiones subterráneas de tal forma que no se vean afectadas por las actividades de cargue y descargue de pasajeros".*
>
> *Con fundamento en lo dispuesto en el numeral arriba citado y lo planteado por el Concesionario OPAIN S.A. como obra sustituta esta interventoría considera que el Subproyecto "PLATAFORMA EN EL TERMINAL DE CARGA", es equivalente con lo dispuesto en el numeral 5.2.2. en cuanto se refiere a construir plataforma de parqueo para aeronaves, desarrollando un área al occidente del GSE que constará de: (1) acceso tipo calle de rodaje, (2) una plataforma para albergar dos (2) aeronaves tipo A321 y una (1) aeronave tipo ATR 72, (3) un área para la operación de GSE y su vial de servicio.*

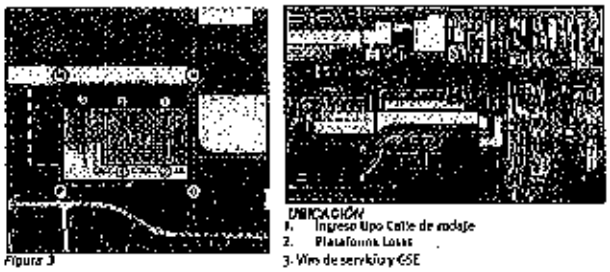


Figura 3

Fuente Opain

Así mismo desde el punto de vista Operativo consideramos que el área que se propone para ejecutar la obra sustitutiva en el Terminal de carga implica que estas posiciones serán remotas para vuelos comerciales y pueden ser utilizadas para pernoctar, lo que aliviaría el déficit que actualmente tiene el aeropuerto aumentando la capacidad de posiciones de parqueo para las aeronaves.

Finalmente, teniendo en cuenta lo planteado por el Concesionario OPAIN S.A. en su alternativa una vez Avianca entregue estas áreas OPAIN S.A. debe realizar a su cuenta y riesgo las obras inicialmente pactadas dentro del Contrato de Concesión, lo que a su vez permitirá incrementar aún más la capacidad operacional del aeropuerto internacional El Dorado en cuanto a posiciones de parqueo disponibles para aeronaves.

En este orden de ideas se puede llegar a la conclusión, que la alternativa propuesta por el concesionario presenta una mejora en la capacidad operativa del aeropuerto, sin desestimar la construcción de la obra originalmente pactada en el Contrato de Concesión. Por tal motivo avalamos la propuesta presentada por OPAIN S.A. (...)".

El "Consorcio JFA-A&C", mediante el oficio JFA-A&C-0194-18, radicado en la ANI bajo el No. 2018-409-031973-2 del 02 de abril de 2018, conceptuó en relación al oficio de OPAIN No. 20181000028491, que:

"(...) Sobre este tema, la Interventoría Técnica presenta su concepto en los siguientes términos:

1. *En primer lugar, manifestamos que dentro del área escogida por el Concesionario OPAIN S.A., para desarrollar su obra equivalente, es una de las zonas recomendables para ejecutar su obra ya que no interfiere con ninguna operación de la zona de carga ni de la pista Sur.*

   Lo anterior, reconociendo la actual imposibilidad técnica de ejecutarlas en el lugar establecido contractualmente, debido a la permanencia de AVIANCA en su Hangar II de Mantenimiento.

   Así las cosas, más allá de la viabilidad técnica mencionada, la Interventoría Técnica encuentra prudente y factible dar su aval a la obra equivalente presentada por Opain S.A., las cuales deben ser construidas bajo las mismas Especificaciones Técnicas contenidas en el Contrato de Concesión número 6000169 OK de 2006.

2. *En segundo lugar, la Interventoría Técnica considera que la propuesta del Concesionario sobre este asunto, no sólo se circunscribe a realizar la Obra Equivalente, sino que incluye, además, su compromiso inequívoco y la entera disposición de ejecutar las obras contractuales inicialmente establecidas, como Obras Voluntarias, una vez Avianca restituya el espacio del actual Hangar de mantenimiento de aeronaves, Fase II. Lo anterior deberá darse cuando se supere la imposibilidad real que ha impedido la demolición del actual Hangar de Mantenimiento de AVIANCA, Fase II.*

3. *En tercer lugar, y aunque no lo menciona en su oficio, el Concesionario debe comprometerse a ejecutar dentro de la obra voluntaria para la construcción de la plataforma del hangar Avianca Fase II para el parqueo de aeronaves en esa zona la red de hidrantes de combustible que alimentará las posiciones de parqueo de aeronaves previstas en esa plataforma.*

En consecuencia, la Interventoría Técnica ve viable desde el punto de vista técnico la propuesta del Concesionario de realizar unas obras equivalentes a las contempladas inicialmente en el Contrato de Concesión sobre el Hangar de Avianca, Fase II, y desarrollar posteriormente, como obra voluntaria, estas obras.

Ahora bien, en caso que la ANI de viabilidad al desarrollo de este subproyecto de obra equivalente presentada por el Concesionario estaremos pendientes que el Concesionario entregue los diseños de detalle de acuerdo a como lo establece la Cláusula 21.2 del Contrato de Concesión 6000169 OK de 2006, a fin de verificar el cumplimiento cabal de todas las especificaciones, estándares, recomendaciones y normatividad aplicables para este tipo de obra, y las adelante en los plazos previstos para el próximo 28 de febrero de 2019.

Finalmente, la Interventoría Técnica resalta el beneficio que representa para la Nación y para el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria de la Terminal Aérea más importante del país, la construcción tanto de las Obras Equivalentes como de las Voluntarias a las que se ha hecho mención, permitiendo de esta forma culminar las obras de la Etapa de Expansión y modernización del aeropuerto ElDorado de Bogotá D.C. y proceder a su correcta liquidación. (...)".

La AEROCIVIL mediante el oficio No. 1070.092.5.2018016763 del 18 de abril de 2018, radicado en la ANI bajo el No. 2018-409-039316-2 del 20 de abril de 2018, remitió concepto No. 4000-2018010843 de la Secretaria de Sistemas Operacionales, en relación a la propuesta de OPAIN del Subproyecto sustituto denominado "PLATAFORMA EQUIVALENTE EN EL TERMINAL DE CARGA", concluyendo que:

"(...) 6. CONCLUSIÓN

Soportado en el concepto de cada una de las áreas técnico –operacionales de la Secretaria de Sistemas Operacionales, en relación con "LA OBRA SUSTITUTA A LA PLATAFORMA QUE DEBÍA CONSTRUIR OPAIN S.A., EN LA UBICACIÓN DEL HANGAR 2 DE AVIANCA", se emite el siguiente concepto:

El Grupo de Gestión Operacional y Aseguramiento de la Calidad SMS-QA, concluye lo siguiente, de acuerdo con la posición señalada:

• La aeronave ATR 72, ubicada entre los puntos P1, P2, P3 y P4, por sus dimensiones NO penetra las superficies de aproximación y transición.

• Las aeronaves Airbus 321, ubicadas entre los puntos P2, P5, P6 y P7, NO penetran las superficies de aproximación y transición.

• Las alturas sobre el área GSE, localizada entre los puntos M, P4, P3, P5, P6 y L, NO deben sobrepasar el plano ascendente que se forma desde una línea elevada en 11.60 metros sobre el paramento unión de los puntos P4 y M, hasta la línea elevada en 14.00 metros sobre el paramento unión de los puntos P6 y L; todo lo anterior sobre nivel de referencia 2546.94, que corresponde al umbral de la cabecera 31L.

• Los postes para la iluminación de la plataforma, NO deben sobrepasar el plano ascendente que se forma desde una línea elevada en 11.60 metros sobre el paramento unión de los puntos J y M, hasta la línea elevada en 14.00 metros sobre el paramento unión de los puntos K y L; todo lo anterior sobre nivel de referencia 2546.94, que corresponde al umbral de la cabecera 31L.

• Las distancias mínimas de separación con respecto a las calles de rodaje adyacentes, deben cumplir con lo expresado por RAC 14, para rodaje de aeronaves categoría Foxtrot.

• De acuerdo con la modelación de Jet Blass y en consideración a las velocidades de rodaje en el sector, la posición de las aeronaves NO se ve afectada por este rodaje. No obstante, lo anterior al presentar la información de ayudas visuales se debe localizar el punto de estacionamiento, referido a coordenadas geográficas oficiales en el sistema WGS-84.

• La Dirección de Telecomunicaciones y Ayudas a la Navegación Aérea, al realizar el estudio, encuentra que no se impacta el sistema de radioayudas, ni afecta la zona critica del sistema ILS CAT III de la pista 13R (pista sur), da concepto favorable

• El Grupo de Planificación observa que la propuesta presentada para intervenir dicha área destinada para construcción de plataforma, con el propósito de estacionar aeronaves Categoría 3C y 4C como el ATR 42 – 72 y el Airbus 321, NO afecta el desarrollo del plan maestro vigente.

• El Grupo de Gestión Ambiental y Control Fauna, determina que el proyecto de construcción de plataforma se encuentra contemplado dentro de las resoluciones mencionadas en el numeral 4.

No obstante, lo anterior, y en consideración a la actividad que se va generar y en especial la ubicación del proyecto, el cual se encuentra en cercanía al "muro contra ruido" que modificó el talud en tierra por una estructura en concreto, y de donde se tuvo en cuenta el diseño para ciertos tipos de aeronaves y actividades, se hace necesario que OPAIN S.A., elabore un estudio de ruido acorde a la normativa vigente, a fin de verificar si la estructura existente, cuenta con las características suficientes para minimizar los impactos que se puedan llegar a generar por ruido, de lo contrario deberá ajustar la estructura existente para los fines planeados; con respecto al tema de control fauna y peligro aviar, durante el desarrollo de las obras, se deben tener en cuenta la implementación de las medidas de seguridad operacional relacionadas con el control fauna, considerando su cercanía a la cabecera de la pista.

• El Grupo SEI requiere que OPAIN S.A., incluya esta plataforma al plan de emergencia del aeropuerto.

Con todo esto, este concepto se emite sin perjuicio del cumplimiento que debe dar OPAIN S.A., a las normas vigiladas por la Secretaria de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil, en su calidad autoridad aeronáutica y demás autoridades nacionales, locales, ambientales y de salud, relacionadas con las construcciones efectuadas en proximidades a los aeropuertos.

Para el desarrollo de las obras de construcción, OPAIN S.A., debe anexar la documentación, que se encuentra señalada en el numeral 14.2.2.3., de la parte 14 del Reglamento Aeronáutico Colombiano

Igualmente, se establece que una vez finalizada la instalación mencionada, el interesado debe informar de inmediato a la Autoridad Aeronáutica con el fin de efectuar la inspección técnica – operacional aprobatoria. (...)".

Por otra parte, en oficio No. 20183000029641 del 2 de abril de 2018, radicado en la ANI bajo el No. 2018-409-032225-2 del 3 de abril de 2018, OPAIN solicitó:

"(...) Por medio de la presente comunicación el Concesionario Opain S.A., se permite solicitar aplazamiento para el 28 de febrero de 2019 de la entrega de las obras del sistema de abastecimiento de combustibles correspondiente a la conexión alterna entre el tramo denominado Plataforma Hangar Avianca Fase I y el tramo del sistema de abastecimiento de combustibles del TPA, conexión a realizarse mediante la construcción de un bypass de tubería en la zona actualmente ocupada por el Hangar II de Avianca.

La anterior, a fin de no impactar la operación del Aeropuerto Internacional El Dorado y mantener el servicio público de esta terminal aeroportuaria teniendo en cuenta la capacidad declarada de este Aeropuerto, la cual se ve afectada dado el cierre de posiciones de estacionamiento de aeronaves dado la programación de Mantenimiento de Plataformas, Obras de Reconfiguración de Plataforma Central, Obras de la red de combustible y Reconfiguración del TPA en ejecución y las Obras de la red de hidrantes en la zona de ampliación de plataformas Norte y Sur Fase I, a iniciar en los próximos meses...

Así las cosas, en virtud de lo anteriormente expuesto Opain solicita respetuosamente la aprobación de la Interventoría de Obras respecto a la solicitud de este Concesionario frente a la ampliación de plazo consecuente reprogramación de fechas de terminación para la entrega y puesta en marcha del sistema de abastecimiento de combustible mediante hidrantes desde la zona de ampliación de Plataforma Norte de Fase I hasta el TPA, en cuya zona intermedia se encuentra la conexión alterna vía bypass Hangar 2 de Avianca, hasta el 28 de febrero de 2019 (...)".

Acto seguido, el "Consorcio JFA-A&C", mediante el oficio JFA-A&C-0202-18, radicado en la ANI bajo el No. 2018-409-035959-2 del 12 de abril de 2018, conceptuó en relación al oficio de OPAIN No. 20183000029641, que:

"(...) Una vez evaluadas los argumentos expuestos por el Concesionario, consideramos que es viable prorrogar el plazo de la ejecución de las obras en mención, siempre y cuando la ANI apruebe la obra equivalente de los Hangares de Avianca propuesta por el Concesionario en su oficio No. 20181000028491 y sobre la cual emitimos nuestro concepto a la Agencia mediante la comunicación No. JFA-A&C-0194-18 del pasado 28 de marzo de 2018. (...)".

Por otro lado mediante oficio No. 1070.092.5.2018015098 del 9 de abril de 2018, radicado en la ANI bajo el No. 2018-409-036520-2 del 13 de abril de 2018, la AEROCIVIL informó: *"(...) que dio por terminado bilateralmente el contrato de arrendamiento No. 006 de 2016 con AVIANCA; por lo anterior este Despacho se permite solicitarle se adelanten todas las gestiones pertinentes con el fin de reincorporar dicha área (lotes hangares 177 y 178) a área concesionada (...)".*

Las decisiones aquí adoptadas están dirigidas a garantizar que todas las obras previstas en el Contrato de Concesión sean ejecutadas por el Concesionario en los términos contemplados en la legislación vigente, acorde con la racionalidad del manejo de los recursos públicos a través de la adopción de acuerdos eficaces que resuelvan sus diferencias.

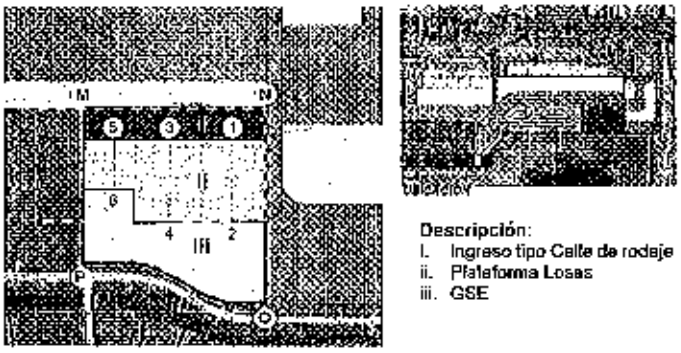
La ANI en virtud de la facultad indicada en el numeral 15 del artículo 4 del Decreto 4165 de 2011: *"Ejercer las potestades y realizar las acciones y actividades necesarias para garantizar la oportuna e idónea ejecución de los contratos a su cargo y para proteger el interés público, de conformidad con la ley."* y para coadyuvar la misión de la AEROCIVIL de *"(...) garantizar el desarrollo ordenado de la aviación civil, de la industria aérea y la utilización segura del espacio aéreo colombiano, facilitando el transporte intermodal y aprovechando las ventajas competitivas del país (...)."*, y ante situaciones que puedan impactar la ejecución del Contrato de Concesión que son de competencia del Concesionario, considera que, en procura del cumplimiento del fin último, cual es la prestación óptima del servicio público y el interés general de los usuarios, sin que ello pueda entenderse como una asunción por parte de la ANI de responsabilidades que no le corresponden, considera que procede la propuesta de OPAIN de sustituir los subproyectos mencionados por una obra equivalente y la ejecución de una obra voluntaria como se ha manifestado en los considerandos anteriores.

2. DESCRIPCIÓN DE LOS SUBPROYECTOS

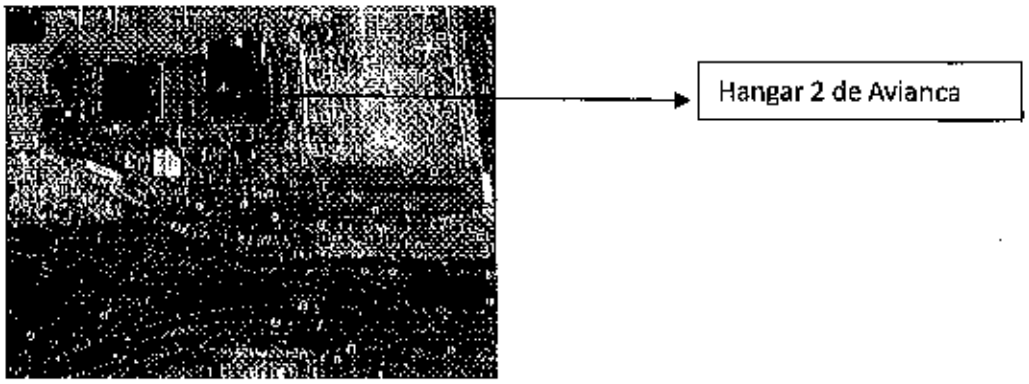
A continuación presentamos la denominación de los subproyectos que serían ejecutadas como obra equivalente y obras voluntarias, con su respectiva localización esquemática:

Obra equivalente: "PLATAFORMA EQUIVALENTE EN EL TERMINAL DE CARGA".

El Subproyecto denominado "PLATAFORMA EQUIVALENTE EN EL TERMINAL DE CARGA" consiste en el desarrollo de un área al occidente del área de GSE del Desarrollo de Carga conformado por: (i) una plataforma para albergar dos (2) aeronaves tipo A321 y una (1) aeronave tipo ATR 72, (ii) un área para la operación de GSE y el correspondiente acceso tipo calle de rodaje; tal y como se muestra en la siguiente Figura.



Obras voluntarias: "DEMOLICIÓN HANGAR AVIANCA FASE II" y "PLATAFORMA HANGAR AVIANCA FASE II"



3. FIRMA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN Y SUS MODIFICACIONES

El Contrato de Concesión 6000169-OK-2006 del Aeropuerto Internacional El Dorado se suscribió el 12 de septiembre de 2006. A la fecha, se han suscrito 26 modificaciones al Contrato de Concesión No. 6000169OK-2006.

<u>VERIFICACIÓN DESDE EL PUNTO DE VISTA AMBIENTAL PARA MODIFICAR EL CONTRATO DE CONCESIÓN.</u>

Mediante correo electrónico del 04 de abril de 2018, la Gerencia ambiental propuso se inserte una cláusula al eventual otrosí al Contrato de OPAIN en el siguiente sentido:

> *"(...) El Presente otrosí no cambia las obligaciones ambientales de OPAIN, por lo cual este deberá gestionar y obtener los permisos y autorizaciones ambientales necesarias para la ejecución de las obras, previo su ejecución, para lo cual deberá realizar las consultas necesarias ante las Autoridades Ambientales competentes y de ser el caso modificar la licencia Ambiental si así lo requiere la ANLA. De igual forma deberá actualizar el instrumento de manejo ambiental de acuerdo con la nueva distribución de área concesionada, según disponga la autoridad competente (...)".*

VERIFICACIÓN DESDE EL PUNTO DE VISTA JURÍDICO PARA MODIFICAR EL CONTRATO DE CONCESIÓN.

La Gerencia de Gestión Contractual 2 mediante memorando No. 2018-704-006269-3 del 20 de abril de 2018, informa que:

"(...) Atendiendo el memorando No. 2018-309-005965-3 del 16 de marzo de 2018 donde se solicita concepto respecto al contenido de lo expuesto por la Gerencia de Riesgos con ocasión de la propuesta del Concesionario OPAIN S.A. para sustituir las obras "DEMOLICION HANGAR AVIANCA FASE II" y "PLATAFORMA HANGAR AVIANCA FASE II" por la obra "PLATAFORMA EQUIVALENTE EN EL TERMIMAL DE CARGA", una vez analizada la necesidad de la modificación planteada, esto es, reprogramar la fecha de terminación de la Etapa de Modernización y Expansión, regular el alcance y obligaciones de la obra equivalente en el terminal de carga, regular el alcance y obligaciones de las obras voluntarias y regular el alcance y obligaciones de la construcción del nuevo hangar de Avianca en la zona de mantenimiento, la Gerencia de Gestión Contractual 2 considera:

El objeto del contrato de concesión No. 6000169 Ok de 2006, corresponde a:

> *"(...) el otorgamiento al Concesionario de una concesión para que de conformidad con lo previsto en el artículo 32, numeral 4, de la Ley 80 de 1993 y en la Ley 105 de 1993, realice por su cuenta y riesgo, la Administración, Modernización y Expansión, Operación, explotación Comercial y Mantenimiento del Área Concesionada del Aeropuerto El Dorado de la ciudad de Bogotá D.C., bajo el control y vigilancia de Aerocivil.*
>
> *Aerocivil concede por medio de este Contrato al Concesionario la Administración, Modernización y Expansión, Operación, Explotación Comercial y Mantenimiento del Área Concesionada, por el tiempo de ejecución del Contrato, para que sea destinado a la prestación de los Servicios Asociados a los Ingresos Regulados y de los Servicios no Asociados a los Ingresos Regulados, y se obliga a ceder al Concesionario el derecho a percibir los Ingresos Regulados y los Ingresos no Regulados, según se definen en el presente Contrato."*

Respecto al objeto contractual antes citado, el CONSEJO DE ESTADO SALA DE CONSULTA Y SERVICIO CIVIL1, determinó que:

> *"La revisión del contrato de concesión No. 6000169 OK, al que se contrae este concepto, y de sus antecedentes, hace evidente que su objeto y su ejecución versan sobre el servicio público de transporte, en los elementos de infraestructura aeroportuaria y los servicios conexos, que en su conjunto hacen posible el modo aéreo de transporte*
> *La anterior descripción del objeto del contrato hace explícito que:*

[1] Bogotá, D.C., trece (13) de agosto de dos mil nueve (2009) Consejero Ponente: Enrique José Arboleda Perdomo Radicación No. 1.962 11001-03-06-000-2009-00033-00

Comprende un conjunto de actividades, obras y servicios, indispensables para el adecuado desarrollo del transporte aéreo, que no pueden tratarse de manera aislada o independiente y que, además, deben ser prestados de forma general, permanente y continua, como corresponde al interés general ínsito en el servicio público de transporte." (Resaltado ajeno al texto)

Ahora bien, en el otrosí 26 al contrato de concesión que nos compete, respecto al Hito 8b "DEMOLICIÓN HANGAR AVIANCA FASE II" y "PLATAFORMA HANGAR AVIANCA FASE II" las partes reprogramaron su fecha de terminación para el 30 de noviembre de 2018, siempre y cuando AVIANCA restituyera el Hangar 2 a OPAIN el 31 de marzo de 2018.

Sin embargo, ante la manifestación del Concesionario sobre la dificultad de restitución por parte de AVIANCA para la ejecución de la citada obra, lo cual eventualmente podría generar dificultades a futuro en la prestación del servicio público de transporte aéreo en el Aeropuerto Internacional Eldorado, la Interventoría Técnica a través del radicado No.2018-409-031973-2 del 02 de abril de 2018, precisó:

"En segundo lugar, la Interventoría Técnica considera que la propuesta del Concesionario sobre este asunto, no sólo se circunscribe a realizar la Obra Equivalente, sino que incluye, además, su compromiso inequívoco y la entera disposición de ejecutar las obras contractuales inicialmente establecidas, como Obras Voluntarias, una vez Avianca restituya el espacio del actual Hangar de mantenimiento de aeronaves, Fase II. Lo anterior deberá darse cuando se supere la imposibilidad real que ha impedido la demolición del actual Hangar de Mantenimiento de AVIANCA, Fase II." (Subrayado ajeno al texto)

Acorde con lo antes expuesto, es válido afirmar que nos encontramos frente a una eventual una modificación contractual, en razón a posible reprogramación de una obra que forma parte de la Etapa de Modernización y Expansión del contrato de Concesión No. 6000160Ok de 2006 y la incorporación de otra obra (plataforma) que permitirá dar cabida a más aeronaves y aumentará la capacidad operativa del Aeropuerto Eldorado, generando así mayores ingresos y en consecuencia mayor contraprestación para el Estado.

Sobre tal reprogramación, es pertinente plasmar la viabilidad dada por la doctrina para proceder en ese sentido:

"Es común que, en la ejecución de un negocio jurídico estatal, se haga necesario introducir modificaciones a su término de duración, por situaciones que sean o no imputables a las partes, pero que pueden afectar esa planeación temporal inicial." [2]

De igual manera, lo anterior se enmarcaría dentro las facultades dadas a la Entidad concedente, conforme al artículo 3° de la ley 80 de 1993, para cumplir los fines del Estado, y lograr una óptima prestación del servicio público de transporte aéreo, tal y como lo ha precisado la jurisprudencia:

[2] Los contratos estatales en Colombia. Mauricio Fernando Rodríguez Tamayo. Pag. 307

"(...) la actividad de la administración está determinada por la realización de los fines que le son propios, no sólo en cuanto a los genéricos del Estado, sino de aquellos concretos que le son asignados a cada estructura pública. La organización del Estado, los procedimientos, el reparto de competencias, la actuación material de sus agentes, etc., están concebidos para el cumplimiento de sus fines, como aparece en el artículo 2° de la Constitución Política.

La contratación estatal responde de múltiples maneras a ese mandato y, en cuanto al concepto que se emite, se resalta que la posibilidad de modificar los contratos estatales es una especial forma de hacer prevalecer la finalidad del contrato sobre los restantes elementos del mismo. Por mutabilidad del contrato estatal se entiende el derecho que tiene la administración de variar, dadas ciertas condiciones, las obligaciones a cargo del contratista particular, cuando sea necesario para el cumplimiento del objeto y de los fines generales del Estado." (Subrayado ajeno al texto)

Igualmente, cabe destacar que "(...) las concesiones son por naturaleza contratos incompletos, debido a la incapacidad que existe de prever y redactar una consecuencia contractual para todas y cada una de las posibles variables y contingencias que pueden surgir en el desarrollo del objeto, lo que impone un límite a las cláusulas contractuales efectivamente redactadas. Por ello adquiere especial relevancia la posibilidad de renegociar y modificar los contratos (...)"[3]

Bajo ese contexto, debemos puntualizar que frente a lo expresado por el concesionario, el cual refiere una dificultad para lograr la restitución del área donde se encuentra el Hangar 2 de AVIANCA y ejecutar la respectiva obra de modernización y expansión, en la Cláusula 26.2 del Contrato de Concesión, se estableció la siguiente condición:

"26.2 Ocupaciones de Hecho
En el evento que el Concesionario haya desplegado todas las actividades previstas en los Contratos Cedidos o en los contratos suscritos por éste para la Operación o Explotación Económica del Área Concesionada, de conformidad con lo señalado en el numeral 26.1 anterior, y las áreas requeridas para la ejecución de las Obras de Modernización y Expansión continuaran estando ocupadas por terceros diferentes del Concesionario, sin título para efectuar tal ocupación y sin que medie dolo o culpa del Concesionario, éste deberá notificar a Aerocivil de tales hechos, por lo menos dos (2) meses antes del inicio del plazo para la ejecución de las Obras de Modernización y Expansión correspondientes, de acuerdo con lo señalado en el Cronograma de Obras, Aerocivil, en su calidad de autoridad aeronáutica nacional, encargada de garantizar el desarrollo aeroportuario de Colombia, adoptará las medidas que sean pertinentes, a fin de obtener la restitución de los espacios ocupados.

En el caso que los espacios ocupados no hubieren sido restituidos para el inicio del plazo previsto en el Cronograma de Obras para la ejecución de la Obra de Modernización y

[3] Sentencia C-300/12 Bogotá D.C., veinticinco (25) de abril de dos mil doce (2012)

Expansión correspondiente, dicho plazo será suspendido hasta tanto se obtenga la restitución del área correspondiente, sin que ello genere responsabilidad para el Concesionario o para Aerocivil."

Si nos remitimos a la SEGUNDA RONDA DE PREGUNTAS Y RESPUESTAS Lista de No Compradores de Pliegos del 14 marzo de 2006 en el marco de la LICITACIÓN PÚBLICA No. 5000091 OL de 2005, donde se cuestionó el alcance de la cláusula 26, la Aeronáutica Civil precisó:

"(...) de acuerdo con el numeral 26.2 de la Cláusula 26 del Contrato de Concesión se refiere a los eventos de ocupación de hecho, es decir en aquellos casos en que no existe título para la ocupación de una parte del Área Concesionada. En tales eventos y, previa información por parte del Concesionario a Aerocivil con al menos dos meses de anticipación al inicio de la obra, Aerocivil tomará las medidas pertinentes en su calidad de Autoridad Aeronáutica Nacional para lograr la restitución de los bienes. Sin perjuicio de lo anterior, en el caso en que aún en este caso no se hubiere logrado la restitución para la fecha de inicio de las obras, esta obligación será suspendida de tal manera que no se genere incumplimiento alguno a cargo del Concesionario." (Subrayado ajeno al texto)

En gracia de discusión, si eventualmente se aplica la figura contemplada en la cláusula 26, analizando sus implicaciones, debemos tener en cuenta que lo contenido en la cláusula 24 del contrato de concesión, en particular lo concerniente a la obligación de pago por parte de OPAIN del 4% de los ingresos brutos, no constituye una sanción para el concesionario sino un "Incentivo para el contratista", tal como se infiere de lo concluido por parte del (1) Tribunal de Arbitramento a través del laudo proferido el 04 de octubre de 2012 y (2) la Aeronáutica Civil en el marco del proceso licitatorio que conllevo a la suscripción del contrato de concesión, así:

1. "Entiende el Tribunal que el propósito de esta cláusula es crear un incentivo para el contratista, para procurar que los periodos de extensión, independiente de su causa sean los más cortos posibles. Tales sistemas de incentivos no encuentra el Tribunal que afecten el orden público o las buenas costumbres."

2. "La previsión contenida en la cláusula 24, no implica una sanción para la parte incumplida (Si es que ese fuere el caso) sino una decisión de estructuración que se basa en el esquema financiero típico de esta clase de proyectos."

Adicionalmente, es pertinente recordar que al consultar a un asesor externo de la ANI (CARLOS MEDELLÍN) sobre lo contenido en la cláusula 24, mediante concepto radicado el 28 de julio de 2016 bajo el No. 2016-409-063455-2, precisó:

"Ref: Concepto sobre la interpretación y aplicación de la Cláusula 24 del Contrato de Concesión 6000160 OK de 2006.

(...) Cuando el Tribunal se refirió a incentivos para cumplimiento de un contrato se refiere a "incentivos" en el sentido que lo entiendes (sic) los teóricos de Análisis Económico del Derecho, es decir, como una disposición contractual que tiene como propósito influir en la elección

racional, de dos actores libres y con información completa, induciendo a Opain al cumplimiento, para evitar que se produzca un retraso en le ejecución de las obras. Así un incentivo en un contrato, puede servir para estimular una conducta deseado o desestimular una no deseada. (...)." (Resaltado y negrilla ajenos al texto)

Implica lo anterior que con la suscripción del otrosí bajo análisis, se cumpliría con el fin para el cual fue creada la cláusula 24, es decir, lograr la pronta terminación de las obras de modernización y expansión.

Manifiesta el concesionario que realizó todas las gestiones tendientes a obtener el área dada en arrendamiento a AVIANCA y ante la renuencia de éste de entregarla, eventualmente se aplicaría la figura contemplada en la cláusula 26, por lo que la Agencia debe analizar sus implicaciones, frente a lo establecido en el contrato de concesión. En esta eventual situación corresponde a la Aeracivil, como autoridad aeronáutica, adelantar las gestiones necesarias para lograr la restitución de las áreas ocupadas, convirtiéndose en una obligación a cargo del estado.

No obstante lo anterior, y ante lo expuesto por la Gerencia de Riesgos: "Teniendo en cuenta que la actividad sustituta que se incluye mediante la modificación revisada sería la única actividad pendiente de ejecutar en el periodo de extensión que se propone de la Etapa de Modernización y Expansión, y en el caso en que sea inminente la aplicabilidad de la Cláusula 26.2 Ocupación de Hecho, identificándose así mismo que la consecuencia de su aplicación sea la suspensión del reconocimiento de OPAIN a la ANI del 4% definido en la cláusula 24 del Contrato, se puede estimar bajo tales consideraciones que no se presenta un beneficio financiero para el Concesionario. Este tema específico requiere la debida validación y soporte jurídico." destacamos lo conceptuado por la Dra. Iiva Restrepo mediante memorando No.2018-100-006048-3 sobre el tema:

> *"No es posible y el Contrato de Concesión no lo prevé, que se pueda interpretar que un porcentaje establecido como un apremio para que El Concesionario busque las soluciones que deba hallar con el fin de terminar la Etapa en la que se encuentran concentradas las obras, se convierta en una fuente más de ingresos diferente a la contraprestación pactado para el Estado y, dilatar una solución para ejecutar la obra que se encuentra contratada, este actuar atentaría contra el principio de buena fe contractual y no propende por la ejecución del contrato.*
>
> *Por otra parte, no debe entenderse que se mejoría la situación financiera del Concesionario por cuanto son precisamente sus ingresos los que se castigan disminuyéndolos mientras dure la demora en buscar la solución al problema de ejecución del Plan de Obras de Modernización y Expansión – "Periodo de Extensión" y, una vez encontrada la misma, recupera la posibilidad de recibir los ingresos contratados, no más, no menos, de lo que se encuentra contratado."*

En conclusión, en el marco de lo plasmado en la cláusula 904 del contrato de concesión, y en virtud del principio de responsabilidad que debe regir las actuaciones del estado, la Gerencia de Gestión Contractual 2 considera procedente la suscripción del otrosí propuesto, con el fin de prevenir la aplicación de la cláusula 26.2 citada, evitando así la adopción de medidas para precaver una indefinida suspensión de la Etapa de Modernización y Expansión con sus respectivos consecuencias para la ANI y para el Concesionario, lo cual es concordante con las facultades dados a la Entidad concedente, conforme al artículo 3° de la ley 80 de 1993, para cumplir los fines del Estado, y lograr una óptima prestación del servicio público de transporte aéreo.

Lo anterior, si desde el punto de vista técnico, operativo y financiero se determina la viabilidad de la obra voluntaria y de la obra equivalente en el terminal de carga, propuesta por el Concesionario OPAIN S.A. e igualmente se cuenta con el respectivo concepto de la Autoridad Aeronáutica acorde con sus competencias. (...)".

VERIFICACIÓN DESDE EL PUNTO DE VISTA DE RIESGOS PARA MODIFICAR EL CONTRATO DE CONCESIÓN

La Gerencia de Riesgos mediante el memorando No. 2018-602-005899-3 del 13 de abril de 2018, indicó:

"(...) Referente a la modificación contractual que se revisa, relacionada con la exclusión de los subproyectos "DEMOLICIÓN HANGAR AVIANCA FASE II, y PLATAFORMA HANGAR AVIANCA FASE II" se propone por las partes la sustitución de estas obras por otra denominada "PLATAFORMA EQUIVALENTE EN EL TERMINAL DE CARGA".

1. *Antecedentes*

- *Como se informa en los considerandos técnicos del presente documento, el Concesionario tiene desde el Cronograma inicial de Obras para la etapa de Modernización y Expansión la obligación de ejecutar el Hito 5 "Demolición de Hangares Avianca" y construir en esta zona área de plataforma, obra incluida en el Hito 6 "PLATAFORMA AVIANCA ZONA HANGARES" de dicho cronograma inicial.*

- *El 15 de junio de 2012 se suscribió entre la ANI y OPAIN el Otrosí No. 8, mediante el cual previas consideraciones contenidas en tal documento que principalmente se resumen en la no salida de Avianca de las zonas requeridas para adelantar las actividades, se pactó, entre otros aspectos, la subdivisión del subproyecto "DEMOLICIÓN HANGARES AVIANCA" en las obras denominadas "DEMOLICIÓN HANGAR AVIANCA FASE I" y "DEMOLICIÓN HANGAR AVIANCA FASE II" y así mismo se*

[4] Contrato de Concesión No. 6000169 OK, Cláusula 90: "*MODIFICACIÓN DEL CONTRATO. Este Contrato no podrá ser modificado sino por acuerdo escrito debidamente firmado por representantes autorizados de las partes, sin perjuicio de lo dispuesto en cuanto a la modificación unilateral del mismo por parte de Aerovía en los términos de la CLÁUSULA 69 del Contrato.*"

subdividió el subproyecto "PLATAFORMA AVIANCA ZONA HANGARES" en las obras denominadas "PLATAFORMA HANGAR AVIANCA FASE I" y "PLATAFORMA HANGAR AVIANCA FASE II".

Las fechas de entrega de tales subproyectos quedaron definidas en el Otrosí 8 al Contrato de la siguiente forma:
- "DEMOLICIÓN HANGAR AVIANCA FASE I" 15 de julio de 2013.
– "DEMOLICIÓN HANGAR AVIANCA FASE II" 4 de diciembre de 2013.
– "PLATAFORMA HANGAR AVIANCA FASE I" 15 de diciembre de 2013.
– "PLATAFORMA HANGAR AVIANCA FASE II" 31 de julio de 2014.

- *En enero de 2013, OPAIN presentó demanda arbitral ante el Centro de Arbitraje y Conciliación de la Cámara de Comercio de Bogotá convocando a la Aerocivil, teniendo dentro de sus pretensiones algunas relacionadas con el Contrato de Arrendamiento BO-AR 0011-04 suscrito con Avianca.*
- *En mayo de 2013, Aerocivil presentó demanda de reconvención en la que igualmente dentro de sus pretensiones tenía algunas relacionadas con la responsabilidad de OPAIN ante la no culminación de los subproyectos que se habían especificado en el Otrosí 8, específicamente la demolición de hangares Avianca y la construcción de la respectiva plataforma.*
- *El 9 de marzo de 2015 se suscribió el Acuerdo Conciliatorio donde se conciliaron parcialmente algunos aspectos sometidos a proceso arbitral, teniendo dentro de lo acordado la ampliación de la Etapa de Modernización y Expansión hasta el 31 de enero de 2017 para permitir la ejecución de los proyectos "DEMOLICIÓN HANGAR AVIANCA FASE I", "DEMOLICIÓN HANGAR AVIANCA FASE II, PLATAFORMA HANGAR AVIANCA FASE I y PLATAFORMA HANGAR AVIANCA FASE II".*
- *El 5 de junio de 2015 se suscribió el Otrosí 11 al contrato, mediante el cual se desafectaron las áreas correspondientes a los hangares 177 y 178 a fin de facilitar el cumplimiento de los hitos relacionados con la demolición de hangares Avianca y construcción de plataforma en dicha ubicación, lo anterior debido a que la Aerocivil estaba trabajando en ese momento la suscripción de un contrato de arrendamiento con Avianca para que saliera de los hangares requeridos para las obras hacia los hangares que se desafectaban.*
- *El 5 de junio de 2015 se suscribió el Otrosí 12 al contrato, mediante el cual se incorpora lo pactado en el Acuerdo Conciliatorio del 9 de marzo de 2015, extendiendo entre otros aspectos, el plazo de la Etapa de Modernización y Expansión hasta el 31 de enero de 2017.*
- *Como se describe en apartes de este EOC, Avianca informó mediante comunicación A003010000 C - 303 del 17 de febrero de 2016, que entregaría el hangar 1 el 31 de agosto de 2016 y el hangar 2 el 1 de marzo de 2018. (Posteriormente Avianca confirmó que la fecha correcta es 31 de marzo).*
- *Como se describe en apartes del EOC, el 9 de agosto de 2016 **Avianca** y la **AEROCIVIL** suscribieron el contrato de arrendamiento sobre el lote de terreno del hangar cuya restitución obtuvo **OPAIN** de Intercontinental de Aviación. Lo anterior a fin de que Avianca pudiera trasladar sus actividades relacionadas con el hangar que debe ser restituido para adelantar las actividades pendientes de la Etapa de modernización y Expansión.*
- *El 2 de septiembre de 2016 se suscribió el Otrosí 21, donde se estableció la fecha de terminación de la Etapa de Modernización y Expansión para el 30 de noviembre de 2018, de manera que se pudieran completar a esa fecha los subproyectos pendientes "DEMOLICIÓN HANGAR AVIANCA FASE II, y PLATAFORMA HANGAR AVIANCA FASE II", lo anterior condicionado a que Avianca cumpliera con las fechas de entrega manifestadas en la comunicación A003010000 C -303 del 17 de febrero de 2016, a saber, restitución del hangar 2 para el 31 de marzo de 2018.*

- *Como se describe en apartes del EOC, mediante Comunicación No. 2017-309-017696-1, radicada en **OPAIN**, con el No. 20171100332732 del 12 de junio de 2017, la **ANI** dio traslado a **OPAIN** de la comunicación de **Avianca**, donde la Aerolínea informaba que en su evaluación para establecimiento de nueva zona de hangares identificó una zona para proceder con dicha actividad, en detrimento del empleo de los hangares restituidos de Intercontinental de Aviación.*
- *Debido al cambio propuesto por Avianca, como se describe en apartes del presente EOC, el 13 de julio de 2017, **OPAIN** se pronunció en comunicación No. 20173000054651 radicada en la **ANI** con el No 2017-409-074020, sobre la propuesta de **Avianca** de construir la infraestructura en el lote de terreno ubicado en la zona Golfo y no en el área desafectada mediante Otrosí No. 11, solicitando entre otros, la modificación mediante un nuevo Otrosí de la fecha de entrega del hangar 2 de Avianca, teniendo en cuenta que la solicitud de la aerolínea de reubicar su hangar en una zona nueva no considerada con anterioridad, no permitiría que se restituyera el hangar 2 requerido para las obras pendientes en la fecha establecida en el Otrosí 21 de 31 de marzo de 2018.*
- *En tal sentido, Avianca mediante comunicación SGR 3000000-CO1310, radicada en **OPAIN** con No. 20171100735032 del 1 de diciembre de 2017, solicitó la ampliación del plazo de los Contratos de Arrendamiento No. OP-DC-CA-610-16 y No. OP-DC-CA 612-16 "OPAIN-AVIANCA", relacionados con el Hangar 2 y lote colindante 2, hasta el 31 de diciembre de 2020.*
- ***OPAIN** mediante comunicación No. 20171000116021 del 26 de diciembre de 2017, radicada en la **ANI** con el No. 2017-409-137673-2 le informó a la Agencia que consideraba no imputables a su gestión el cambio de posición de Avianca y que dicho cambio afectaba las fechas de terminación de la Etapa de Modernización y Expansión y por ende se generaban afectaciones al Concesionario relacionadas con el reconocimiento del 4% de los ingresos brutos definidos en la cláusula 24 del contrato así como para los contratos de crédito que tiene OPAIN, solicitando revisar el tema de manera conjunta.*
- *Como se describe en apartes técnicos del EOC, en mesas de negociación iniciadas en el mes de febrero de 2018, en las cuales participaron representantes de la **ANI, OPAIN, AEROCIVIL** y **Avianca**, resultó como alternativa para ubicación de la infraestructura de AVIANCA el área en zona concesionada Golfo II.*
- *Mediante la comunicación 20181000028491 radicado en la ANI bajo el No. 2018-409-029429-2 del 22 de marzo de 2018, OPAIN presentó formalmente la propuesta discutida en mesas de trabajo con la ANI, relacionada con la posible sustitución de los subproyectos "DEMOLICIÓN HANGAR AVIANCA FASE II, y PLATAFORMA HANGAR AVIANCA FASE II" por el subproyecto "PLATAFORMA EQUIVALENTE EN EL TERMINAL DE CARGA"*

2. *Revisión del caso*

- *La modificación propuesta se refiere a la construcción de un área de plataforma en el Terminal de Carga ante la no disposición al 31 de marzo de 2018, fecha definida en el Otrosí 21, del Hangar 2 de Avianca para que OPAIN adelante la "DEMOLICIÓN HANGAR AVIANCA FASE II", y la correspondiente construcción de la "PLATAFORMA HANGAR AVIANCA FASE II". Lo anterior aplicando la figura de sustitución de obras. Adicionalmente el Concesionario incluye las obras sustituidas como Obras Voluntarias, estableciendo para éstas las condiciones de la Cláusula 33 del Contrato de Concesión, que regula las mismas.*
- *Desde el componente técnico se evalúa la equivalencia de la inversión en los subproyectos que se excluyen y el subproyecto que se incluye en el contrato, así mismo desde el componente financiero se*

incluyen adicionalmente al valor calculado de las obras, el valor correspondiente al desplazamiento de la inversión. Lo anterior a fin de que la obra sustituta comprenda en inversión los dos aspectos mencionados. Los Estudios y Diseños siguen estando a cargo del Concesionario, a su cuenta y riesgo, sin reconocimiento económico adicional, de forma análoga con la obligación inicial de diseño que tenía sobre las obras en la zona del Hangar 2 de Avianca.

- *En cuanto al componente técnico, se asigna al Concesionario el cumplimiento integral de las especificaciones del contrato para la nueva obra sustituta "PLATAFORMA EQUIVALENTE EN EL TERMINAL DE CARGA".*
- *La ubicación propuesta para la obra sustituta debe contar con el concepto de las interventorías del proyecto validando la prestación del servicio de una manera equivalente entre lo excluido y lo incluido. Así mismo el concepto de la Aerocivil es requerido en cuanto a que, como lo manifiesta el desarrollo técnico del EOC, debe tenerse claridad sobre la usabilidad del área donde se programa construir la plataforma equivalente*
- *La Sustitución propuesta traslada la terminación de las obras componentes de la Etapa de Modernización y Expansión para el 28 de febrero de 2019, fecha prevista para la terminación de la obra sustituta "PLATAFORMA EQUIVALENTE EN EL TERMINAL DE CARGA".*
- *En el componente financiero se resalta la necesidad de establecer ciertas condiciones de fondeo tanto en valor como en oportunidad de los recursos que debe garantizar el Concesionario para el pago de la Interventoría en el plazo en que se extienden las actividades de construcción de las obras definidas en la modificación propuesta.*

3. *Conclusión*

- *Con sustento en las valoraciones técnicas y financieras, la obra incluida es equivalente a las actividades que se sustituyen en inversión, en condiciones técnicas y en funcionalidad, lo anterior tal y como lo sustentan los conceptos de las interventorías técnica y operativa.*
- *Debe contarse con el concepto de Aerocivil para el uso de la zona donde se plantea construir la obra sustituta "PLATAFORMA EQUIVALENTE EN EL TERMINAL DE CARGA" a fin de poder contar con la certeza que se podrá adelantar la actividad sin contratiempos y de acuerdo con las fechas establecidas en la modificación revisada.*
- *La modificación debe manifestar de forma explícita la responsabilidad del Concesionario de adelantar los Estudios y Diseños de la obra sustituta sin reconocimiento económico adicional y atendiendo todas las condiciones del Contrato de Concesión en cuanto a especificaciones y a condiciones de presentación, revisión y aprobación.*
- *Deben quedar consignadas en el documento de modificación de forma clara las condiciones del cubrimiento por parte del Concesionario con cargo a sus recursos de los costos adicionales para el pago de Interventoría, acorde a las disposiciones contractuales.*
- *Teniendo en cuenta que la actividad sustituta que se incluye mediante la modificación revisada sería la única actividad pendiente de ejecutar en el periodo de extensión que se propone de la Etapa de Modernización y Expansión, y en el caso en que sea inminente la aplicabilidad de la Cláusula 26.2 Ocupación de Hecho, identificándose así mismo que la consecuencia de su aplicación sea la suspensión del reconocimiento de OPAIN a la ANI del 4% definido en la cláusula 24 del Contrato, se puede estimar bajo tales consideraciones que no se presenta un beneficio financiero para el Concesionario. Este tema específico requiere la debida validación y soporte jurídico. (...)".*

Posteriormente, mediante el memorando No. 2018-602-006251-3 del 20 de abril de 2018, La Gerencia de Riesgo complementó el concepto remitido mediante memorando 2018-602-005899-3 del 13 de abril de 2018, comunicando que:

En atención a la versión actualizada de la propuesta de otrosí remitida por el equipo de Supervisión mediante correo del 16 de abril de 2018, así como el conocimiento del GIT Riesgos de los conceptos jurídicos y financieros elaborados al interior de la entidad, a continuación se complementa el concepto remitido mediante memorando 2018-602-005899-3 del 13 de abril de 2018, en los siguientes términos:

"(...) 1. *Antecedentes*

- *La Coordinación del Grupo de Gestión de Seguridad Operacional SMS-QA de la Aerocivil, mediante comunicación 4007-2018010609 del 11 de abril de 2018, emitió concepto técnico-operativo relacionado con el uso del área en la zona del terminal de carga respecto a la posibilidad de ubicar allí la plataforma equivalente, para el uso de dos aeronaves tipo A 321 y una aeronave tipo ATR72. El concepto emitido concluye que "(...) Con base en todo lo anterior, se conceptúa favorablemente dentro del perímetro considerado, el desarrollo de un proyecto denominado "OBRA SUSTITUTA A LA PLATAFORMA QUE DEBÍA CONSTRUIR OPAIN S.A., EN LA UBICACIÓN DEL HANGAR 2 DE AVIANCA"*

- *El Grupo Interno de Trabajo Financiero 2 mediante memorando 2018-310-005973-3 del 17 de abril de 2018 en su concepto de revisión de la modificación contractual propuesta manifestó: "La Gerencia Financiera al analizar la propuesta presentada por OPAIN y las consideraciones expuestas por la interventoría técnicas y la interventoría operativa respecto a la modificación de las áreas que se deben desarrollar en la Etapa de Modernización y Expansión, ve una gran oportunidad de mejorar las instalaciones hoy pactadas en el contrato de concesión, por cuanto se está respondiendo a las necesidades operativas que se buscaba con el contrato, al realizar la sustitución por el mismo valor de las obras inicialmente pactadas, y adicionalmente se realiza la construcción de un área adicional que le servirá a la operación del Aeropuerto El Dorado, y que redundará en la generación de nuevos ingresos por concepto de las nuevas posiciones de parqueo."*

- *El Grupo Interno de Trabajo Asesoría Gestión Contractual 2 mediante correo de fecha 13 de abril informó al equipo de supervisión en su concepto que: " En conclusión, en el marco de lo plasmado en la cláusula 90 del contrato de concesión, y en virtud del principio de responsabilidad que debe regir las actuaciones del estado, la Gerencia de Gestión Contractual 2 considera procedente la suscripción del otrosí propuesto, con el fin de prevenir la aplicación de la cláusula 26.2 citada, evitando así la adopción de medidas para precaver una indefinida suspensión de la Etapa de Modernización y Expansión con sus respectivas consecuencias para la* ***ANI*** *y para el* ***Concesionario****, lo cual es concordante con las facultades dadas a la Entidad concedente, conforme al artículo 3° de la ley 80 de 1993, para cumplir los fines del Estado, y lograr una óptima prestación del servicio público de transporte aéreo."*

2. Consideraciones

- *De acuerdo con la Programación de Obras las obras relacionadas con el Hangar AVIANCA Fase II serían las últimas actividades pendientes de la etapa de Modernización y Expansión. Por lo tanto, con la sustitución por la obra "Plataforma Equivalente en el Terminal de Carga", una vez culminada esta obra equivalente se daría por culminada la citada Etapa y por consiguiente se dejaría de aplicar en ese momento la exclusión de la retribución del concesionario del 4% de los ingresos regulados y no regulados, de que trata la Cláusula 24.*

- *Ante la imposibilidad manifestada por AVIANCA para trasladarse del mencionado Hangar en el corto plazo, y por lo tanto la imposibilidad para que el concesionario en las condiciones actuales pueda cumplir con la demolición del mismo y la correspondiente construcción de las plataformas en dicha zona, propone como alternativa una obra sustituta y mantener la plataforma inicialmente contratada como una obra voluntaria, en los términos de la cláusula 33.*

- *La demolición del Hangar Avianca Fase II así como la respectiva construcción de la Plataforma en este sector, permitirá un aumento real en capacidad operativa del Aeropuerto, pues adicional a la plataforma correspondiente a la obra sustituta, se construirá ahora por cuenta y riesgo de OPAIN un área adicional de plataforma, en una zona cuya disponibilidad depende de las actuaciones del concesionario, AVIANCA y AEROCIVIL.*

- *En virtud de la Cláusula 26.2 Ocupaciones de Hecho, al Concesionario adelantar todas las gestiones que estén a su alcance y no obtener la restitución del inmueble requerido para la ejecución de sus actividades, la obligación de gestionar dicha restitución recaerá sobre el estado.*

3. Observaciones

- *Sobre la propuesta presentada por OPAIN de incluir esta obra voluntaria, debe dejarse de forma expresa la manifestación que indique que los riesgos de recepción de la Infraestructura del Hangar 2, la construcción de las plataformas, así como la terminación de la Etapa de Modernización y Expansión estarán a cargo del Concesionario.*

- *Con esta propuesta se evitaría eventualmente la declaración de la Ocupación de Hecho, en la medida en que la obra voluntaria que requiere la restitución del Hangar Avianca Fase II, tendría un plazo mayor para su terminación.*

- *Que la propuesta del concesionario se configura como una medida para gestionar sus riesgos asociados a la ejecución de las obras pactadas y terminación de la etapa de modernización, por lo cual no da lugar a reconocimientos a su favor por sobrecostos, ni por los efectos que puedan derivarse sobre otras obligaciones y riesgos a su cargo como los operacionales, de liquidez y de financiación.*

- *Que el concesionario asume a su cuenta y riesgo las gestiones, actividades e intervenciones relacionadas a las nuevas obras voluntarias, incluido la entrega el Hangar por parte de AVIANCA, así como los recursos requeridos para contar con interventorías de obra, operativa y financiera de esta plataforma adicional.*

- *En relación con la posible necesidad futura de la construcción de la conexión con las calles de rodaje "Hotel", la entidad no debería pactar en el presente otrosí ninguna obligación o contingencia monetaria a su cargo, por lo cual no se debe incluir en el texto del otrosí estipulaciones que se puedan interpretar como la incorporación de esta intervención en el alcance del contrato, ni el pacto de un compromiso en firme o contingente para su incorporación en el futuro.*

- *Que el análisis de conveniencia del otrosí debe ponderar los efectos económicos de la cláusula 24, con el carácter mismo de la medida y su propósito de incentivar la culminación de las obras de la etapa de modernización y expansión. Así mismo, dicho análisis debe considerar los fines mismos del contrato de concesión y la prioridad de la prestación del servicio para la gestión y cumplimiento del objeto de la Agencia.*

Finalmente, teniendo en cuenta los análisis y conceptos jurídicos y técnicos evaluados, la sustitución de obra y la obra voluntaria propuestas no alteran la identificación y asignación de riesgos pactados en el Contrato de Concesión y sus modificaciones. (...)".

<u>VERIFICACIÓN DESDE EL PUNTO DE VISTA FINANCIERO PARA MODIFICAR EL CONTRATO DE CONCESIÓN</u>

Mediante 2018-310-005973-3 del 17 de abril de 2018, la Gerente de la Gerencia Financiera conceptuó que:

"(...) El Contrato de Concesión número 6000169OK de 2006, establece en el numeral 1.56 de la Cláusula 1 Definiciones la siguiente para la Etapa de Modernización y Expansión:

*"Será la etapa comprendida entre la fecha de suscripción del **Acta de Inicio de la Etapa de Modernización y Expansión** y la fecha de la suscripción del **Acta de Finalización de la Etapa de Modernización y Expansión**, de conformidad con lo previsto en la CLAUSULA 24 de este **Contrato**."*

En ese sentido, la Cláusula 24 indica lo siguiente:

"La etapa de modernización y Expansión tiene una duración estimada de sesenta (60) meses, contados a partir del momento de la suscripción del Acta de Inicio de la Etapa de Modernización y Expansión. Sin embargo, el plazo efectivo de la Etapa de Modernización y Expansión será aquel que efectivamente transcurra entre la suscripción del Acta de Inicio de la Etapa de Modernización y Expansión y la suscripción del Acta de Finalización de la Etapa de Modernización y Expansión.

Independientemente de la causa que diera origen al Periodo de Expansión de la Etapa de Modernización y Expansión, imputable o no al Concesionario o a Aerocivil, o debida a Fuerza

Mayor o Caso Fortuito, el cuatro por ciento (4%) de los Ingresos Regulados y los Ingresos no Regulados que se causen durante ese periodo, serán depositados en la Subcuenta de Excedentes de Aerocivil durante la totalidad del Periodo de Extensión de la Etapa de Modernización y Expansión.

Por lo tanto, si por cualquier causa, imputable al Concesionario, a Aerocivil o constitutiva de Fuerza Mayor o Caso Fortuito, se produjera un Periodo de Extensión de la Etapa de Modernización y Expansión, el cuatro por ciento (4%) de los Ingresos Regulados y de los Ingresos No Regulados, no harán parte de la remuneración del Concesionario y serán depositados directa y definitivamente en la Subcuenta de Excedentes de Aerocivil. (...)
Lo anterior, sin perjuicio de las consecuencias de eventuales incumplimientos para las partes, en especial, de ser el caso, de las sanciones que puedan llegar a ser aplicadas al Concesionario como consecuencia del incumplimiento del Cronograma de Obras, de conformidad con lo establecido en el numeral 63.6 de la CLAUSULA 63 y en la CLAUSULA 64 del presente Contrato y de las facultades de Aerocivil contenidas en la CLAUSUAL 68 y en la CLAUSULA 69.

(...)"

De acuerdo con esto, el plazo de la Etapa de Modernización y Expansión tiene una duración estimada de sesenta (60) meses contados a partir del momento de la suscripción del Acta de Inicio de la Etapa de Modernización y Expansión, sin perjuicio de que este pueda ser mayor al antes previsto, y el cual está regulado en el Contrato de Concesión.

De igual manera, el Laudo del año 2012 respecto al cobro del porcentaje indicado en la cláusula 24 del contrato de concesión, indico que la mencionada disposición contractual, no es una exoneración contractual, sino un incentivo para el cumplimiento del deudor. El Tribunal señalo lo siguiente al respecto:

"Así las cosas, interpretada la cláusula en su integridad es claro que no constituye una forma de exoneración de responsabilidad, ni tampoco pretende trasladar la responsabilidad de una parte a la otra. Entiende el Tribunal que el propósito de esta cláusula es crear un incentivo para el Contratista para procurar que los periodos de extensión, independientemente de su causa, sean los más cortos posibles. Tales sistemas de incentivos no encuentra el Tribunal que afecten el orden público o las buenas costumbres. Adicionalmente debe observarse que la cláusula mencionada tampoco contraviene el numeral 5º del artículo 25 de la ley 80 de 1993 que consagra una causal de ineficacia respecto de las estipulaciones contenidas en los pliegos de condiciones y en los contratos que contravengan lo dispuesto en dicho numeral, o dispongan renuencias o reclamaciones por la ocurrencia de los hechos enunciados en dicho numeral."

Así las cosas, al entrar a resolver el Tribunal la disputa entre la Aerocivil y OPAIN sobre la validez de la cláusula 24 del Contrato de Concesión 600169OK de 2006, éste señalo:

"(...) es claro para el Tribunal que la estipulación no es invalida, ni de acuerdo con la voluntad de las partes ella no se aplica en el presente caso. Por lo anterior se accederá a la pretensión de la AEROCIVIL.

Por consiguiente, no prospera la excepción denominada inexistencia de la obligación de depositar en la subcuenta de excedentes de la Aerocivil el 4% de los ingresos regulados y de los ingresos no regulados, que se causen durante el periodo de extensión de la Etapa de Modernización y Expansión, como consecuencia de la ineficacia de pleno derecho de la Cláusula 24".

Es así como, el Tribunal determinó que la Cláusula 24 del Contrato de Concesión 6000169OK de 2006 es válida y se ajusta a derecho, siempre que se interprete que la misma no implica renuncia a reclamaciones futuras por eventuales daños, pues reconocer la posibilidad de que ella se produzca y se puedan exigir el pago de los perjuicios a que haya lugar. Igualmente señalo el tribunal que la naturaleza jurídica de la cláusula antes citada es la de incentivo al cumplimiento por parte de OPAIN con el plan de obras de la Etapa de Modernización y Expansión del Concesionario.

Mediante diferentes Otrosíes se modificaron los hitos y subproyectos asociados al proyecto original, desagregando o adicionando en algunos casos los hitos y/o subproyectos, así como definiendo nuevos plazos de ejecución de los Subproyectos como se evidencia en los Otrosí No 8, 11 y 21.

En el Acuerdo Conciliatorio suscrito entre OPAIN y la ANI el nueve de marzo de 2015, se convino ampliar el plazo de la Etapa de Modernización y Expansión hasta el 31 de enero de 2017 para la ejecución de los subproyectos contenidos en dicha etapa, dentro de los cuales se encuentran los siguientes hitos: "DEMOLICIÓN HANGAR AVIANCA FASE I", "DEMOLICIÓN HANGAR AVIANCA FASE II, PLATAFORMA HANGAR AVIANCA FASE I y PLATAFORMA HANGAR AVIANCA FASE II".

El 2 de septiembre de 2016 se suscribió el Otrosí 21, donde se estableció la fecha de terminación de la Etapa de Modernización y Expansión para el 30 de noviembre de 2018, de manera que se pudieran completar a esa fecha los subproyectos pendientes "DEMOLICIÓN HANGAR AVIANCA FASE II, y PLATAFORMA HANGAR AVIANCA FASE II", lo anterior condicionado a que Avianca cumpliera con las fechas de entrega manifestadas en la comunicación A003010000 C -303 del 17 de febrero de 2016, a saber, restitución del hangar 2 para el 31 de marzo de 2018.

De acuerdo con lo manifestado por OPAIN, los anteriores hitos incluidos en la Etapa de Modernización y Expansión no han sido ejecutados por el Concesionario por diferentes razones, dentro de los cuales está la imposibilidad de ubicar en otro lugar del Aeropuerto El Dorado a la Aerolínea Avianca, ocasionando retrasos para OPAIN en la terminación oportuna de las obras previstas en la Etapa de Modernización y Expansión.

En virtud de las funciones que tiene la Vicepresidencia de Gestión Contractual de la ANI para resolver problemas que se presenten en el desarrollo del Contrato de Concesión, se han evaluado algunas alternativas presentadas por OPAIN y AVIANCA dentro de las cuales se encuentra la exclusión de las obras previstas en el hito 8 A ("Hangar Avianca Fase II" y "Plataforma Hangar Avianca Fase II") de la Etapa de Expansión y Modernización y su sustitución por una obra de inversión equivalente en otro lugar del área del Aeropuerto, que no tenga limitantes constructivos como es la obra de una nueva plataforma denominada "Plataforma Equivalente en el terminal de Carga" cuyas características deben ser iguales o superiores a las previstas en la Plataforma Hangar Avianca Fase II.

En ese sentido, la sustitución propuesta traslada la terminación de las obras componentes de la Etapa de Modernización y Expansión para el 28 de febrero de 2019, fecha prevista para la terminación de la obra sustituta "PLATAFORMA EQUIVALENTE EN EL TERMINAL DE CARGA".

La factibilidad de realizar dicha sustitución fue avalada desde el punto de vista técnico por la Interventoría Técnica JFA, mediante oficio JFA-A&C-0194-18 y radicado ANI N° 2018-409-031973-2 del 2 de abril de 2018, quien ve factible la sustitución de las obras denominadas "Hangar Avianca Fase II" y "Plataforma Hangar Avianca Fase II" por la obra "Plataforma Equivalente en el terminal de Carga", pues consideran que:

"(...) dentro del área escogida por el Concesionario OPAIN S.A., para desarrollar su obra equivalente, es una de las zonas recomendables para ejecutar su obra ya que no interfiere con ninguna operación de la zona de carga ni de la pista Sur.

Lo anterior, reconociendo la actual imposibilidad técnica de ejecutarlas en el lugar establecido contractualmente, debido a la permanencia de AVIANCA en su Hangar II de Mantenimiento.

Así las cosas, más allá de la viabilidad técnica mencionada, la Interventoría Técnica encuentra prudente y factible dar su aval a la obra equivalente presentada por Opain S.A., las cuales deben ser construidas bajo las mismas Especificaciones Técnicas contenidas en el Contrato de Concesión número 6000169 OK de 2006.

(...)

Finalmente, la Interventoría Técnica resalta el beneficio que representa para la Nación y para el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria de la Terminal Aérea más importante del país, la construcción tanto de las Obras Equivalentes como de las Voluntarias a las que se ha hecho mención, permitiendo de esta forma culminar las obras de la Etapa de Expansión y modernización del aeropuerto El Dorado de Bogotá D.C. y proceder a su correcto liquidación."

De igual manera, la interventoría Operativa y de Mantenimiento "COA" mediante comunicación No. IO-029-ANI-18 radicada en la ANI bajo el número 2018-409- 034104-2 del 06 de abril de 2018 se pronunció en los siguientes términos:

"(...) En lo que respecta a la sustitución del proyecto, es necesario referirnos en primer término a la exigencia contractual así:

El Apéndice D del Contrato de Concesión dispone en el numeral 5.2.2. lo siguiente: "Demolición - Hangar de mantenimiento. El actual hangar de mantenimiento ubicado al Este del actual terminal de carga nacional y al Noroeste del Puente Aéreo, el cual tiene un área aproximada de 15,500 m2 (que incluye aproximadamente 8,500 m2 de espacio para oficinas y 7,000 m2 de espacio de hangar), será demolido para construir Plataforma de parqueo para aeronaves del Puente Aéreo. La demolición incluye la reubicación o protección de los ductos y conexiones subterráneas de tal forma que no se vean afectadas por las actividades de cargue y descargue de pasajeros".

Con fundamento en lo dispuesto en el numeral arriba citado y lo planteado por el Concesionario OPAIN S.A. como obra sustituta esta Interventoría considera que el Subproyecto "PLATAFORMA EN EL TERMINAL DE CARGA", es equivalente con lo dispuesto en el numeral 5.2.2. en cuanto se refiere a construir plataforma de parqueo para aeronaves, desarrollando un área al occidente del GSE que constará de: (1) acceso tipo calle de rodaje, (2) una plataforma para albergar dos (2) aeronaves tipo A321 y una (1) aeronave tipo ATR 72, (3) un área para la operación de GSE y su vía de servicio.

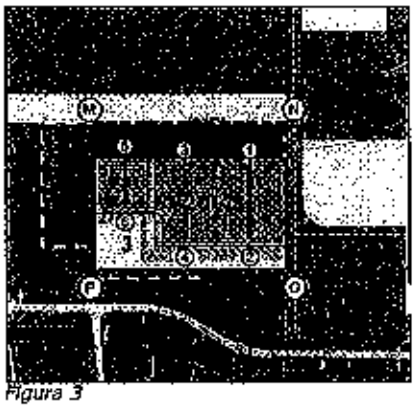


Figura 3
Fuente: Opain

UBICACIÓN
1. Ingreso tipo Calle de rodaje
2. Plataforma Losas
3. Vías de servicio y GSE

Así mismo desde el punto de vista Operativo consideramos que el área que se propone para ejecutar la obra sustitutiva en el Terminal de carga implica que estas posiciones serán remotas para vuelos comerciales y pueden ser utilizadas para pernoctar, lo que aliviaría el déficit que actualmente tiene el aeropuerto aumentando la capacidad de posiciones de parqueo para las aeronaves.

Finalmente, teniendo en cuenta lo planteado por el Concesionario OPAIN S.A. en su alternativa una vez Avianca entregue estas áreas OPAIN S.A. debe realizar a su cuenta y riesgo las obras inicialmente pactadas dentro del Contrato de Concesión, lo que a su vez permitirá incrementar aún más la capacidad operacional del aeropuerto internacional El Dorado en cuanto a posiciones de parqueo disponibles para aeronaves.

En este orden de ideas se puede llegar a la conclusión, que la alternativa propuesta por el concesionario presenta una mejora en la capacidad operativa del aeropuerto, sin desestimar la construcción de la obra originalmente pactada en el Contrato de Concesión. Por tal motivo avalamos la propuesta presentada por OPAIN S.A. (...)".

De aceptarse dicha sustitución por parte de la Agencia, la Etapa de Modernización y Expansión finalizaría una vez se hubiera terminado la obra "Plataforma Equivalente en el terminal de Carga" y se suscriba posteriormente el Acta de Terminación de la Etapa de Modernización y Expansión, generándose las nuevas obligaciones al Concesionario en la Etapa Final del Contrato de Concesión, de acuerdo con lo establecido en su Cláusula 37, y a su vez cesando las obligaciones establecidas en la Cláusula 24.

La Gerencia Financiera al analizar la propuesta presentada por OPAIN y las consideraciones expuestas por la interventoría técnicas y la interventoría operativa respecto a la modificación de las áreas que se deben desarrollar en la Etapa de Modernización y Expansión, ve una gran oportunidad de mejorar las instalaciones hoy pactadas en el contrato de concesión, por cuanto se está respondiendo a las necesidades operativas que se buscaba con el contrato, al realizar la sustitución por el mismo valor de las obras inicialmente pactadas, y adicionalmente se realiza la construcción de un área adicional que le servirá a la operación del Aeropuerto El Dorado, y que redundará en la generación de nuevos ingresos por concepto de las nuevas posiciones de parqueo.

Es por esto que es preciso aclarar por parte de esta Gerencia que, si bien el Laudo del año 2012 respecto al cobro del porcentaje indicado en la cláusula 24 del contrato de concesión, indicó que la mencionada disposición contractual no es una exoneración contractual sino un incentivo para el cumplimiento del deudor (situación que como se manifestó en apartes anteriores no es de posible cumplimiento en estos momentos, pues AVIANCA no ha desalojado las áreas dispuestas para terminar la obra descrita), en el evento en el cual no se realizase dicha sustitución y se presentase la suspensión de las obras denominadas "DEMOLICIÓN HANGAR AVIANCA FASE II" y "PLATAFORMA HANGAR AVIANCA FASE II", por cuenta de lo dispuesto en la cláusula 26.2 "Obligaciones de Hecho", la Agencia debe analizar sus implicaciones desde el punto de vista jurídico, incluyendo consulta al apoderado de la Entidad, frente a lo establecido en el Contrato de Concesión y las consecuencias de dicha actuación frente a la suspensión por parte de OPAIN a la ANI del reconocimiento del 4% de los Ingresos Brutos generados, definido en las obligaciones de la Cláusula 24 del Contrato de Concesión.

En la eventual situación indicada en el párrafo anterior, correspondería a la Aerocivil, como autoridad aeronáutica, adelantar las gestiones necesarias para lograr la restitución de las áreas ocupadas, convirtiéndose en una obligación a cargo del Estado y generándose dificultades en la operación del aeropuerto, y en general para el Contrato de Concesión entre la ANI y el Concesionario.
(...)".

VERIFICACIÓN DESDE EL PUNTO DE VISTA TÉCNICO PARA MODIFICAR EL CONTRATO DE CONCESIÓN

Mediante memorando No. 2018-309-0060203 del 17 de abril, la Gerencia de Proyectos Aeroportuarios se permite indicar lo siguiente:

"(...) Para dar concepto técnico en relación al tema del asunto, nos permitimos pronunciarnos, previo los siguientes aspectos:

Los numerales 1.2 "Acta de Finalización de la Etapa de Modernización y Expansión" y 1.56 de la Cláusula 1 "Definiciones" del Contrato de Concesión No. 6000169Ok de 2006, definen:

"(...) 1.2 Acta de Finalización de la Etapa de Modernización y Expansión

*Será el acta suscrita por el **Concesionario, Aerocivil** y el **Interventor**, con la cual se dará por terminada la **Etapa de Modernización y Expansión.***

*El **Acta de Finalización de la Etapa de Modernización y Expansión** será suscrita una vez se concluya por parte del **Concesionario** la ejecución de las **Obras de Modernización y Expansión** y dicha ejecución sea verificada por el **Interventor** y **Aerocivil**, habiéndose cumplido los requisitos previstos en la CLÁUSULA 38 del **Contrato de Concesión**. (...)".*

*"(...) **1.56 Etapa de Modernización y Expansión***

*Será la etapa comprendida entre la fecha de suscripción del **Acta de Inicio de la Etapa de Modernización y Expansión** y la fecha de suscripción del **Acta de Finalización de la Etapa de Modernización y Expansión**, de conformidad con lo previsto en la CLÁUSULA 24 de este **Contrato**. (...)".*

*Igualmente, el Numeral 1.97 "Periodo de Extensión de la Etapa de Modernización y Expansión", de la referida Cláusula 1 del Contrato de Concesión, define: "(...) Se entenderá como el lapso comprendido a partir del **Día Calendario** siguiente al vencimiento del plazo estimado para la **Etapa de Modernización y Expansión** en el primer inciso de la CLÁUSULA 24 de este **Contrato de Concesión**, y la fecha efectiva de suscripción del **Acta de Finalización de la Etapa de Modernización y Expansión**. (...)".*

*Así también, la Cláusula 27 "Ejecución de las obras de Modernización y Expansión", del Contrato de Concesión consigna: "(...) Las **Obras de Modernización y Expansión** corresponden a aquellas obras de construcción, rehabilitación o remodelación que se describen de manera expresa en el Apéndice D del presente **Contrato de Concesión**, y que deberán ser ejecutadas por el **Concesionario** con la calidad y de acuerdo con especificaciones contenidas en dicho Apéndice D y en los demás apéndices y estipulaciones de este **Contrato** que resulten aplicables. (...)".*

Así las cosas, el Contrato de Concesión No. 6000169OK de 2006, y los Otrosíes suscritos prevén la ejecución de subproyectos por parte del Concesionario durante la Etapa de Modernización y Expansión, los cuales se agrupan mediante Hitos, subproyectos que cuentan con un cronograma de cumplimiento.

Teniendo en cuenta lo anterior, en cuanto a la obligación de realizar obras asociadas a los Hangares de Avianca, se ha dado la siguiente evolución:

Soporte contractual	***HITOS***	***Subproyecto***	***Fecha de terminación***
Contrato Concesión – Apéndice D	*Hito 4 Cronograma Inicial*	*"DEMOLICIÓN DE LOS ACTUALES HANGARES DE MANTENIMIENTO AL NOROESTE DEL PUENTE AÉREO Y PAVIMENTAR LA PLATAFORMA EN ESTA ÁREA"*	*36 meses después de la suscripción del Acta de Inicio de la Etapa de Modernización y Expansión – 19 de septiembre de 2010*
Otrosí No. 3	*Hito 5*	*"DEMOLICIÓN HANGARES AVIANCA"*	*17 de agosto de 2011*
	Hito 6	*"PLATAFORMA AVIANCA ZONA HANGARES"*	*15 de noviembre de 2011*

Otrosí No. 8	*Hito 7*	*"DEMOLICIÓN HANGAR AVIANCA FASE I"*	*15 de julio de 2013*
	Hito 8	*"PLATAFORMA HANGAR AVIANCA FASE I"*	*15 de diciembre de 2013*
		"DEMOLICIÓN HANGAR AVIANCA FASE II"	*4 de diciembre de 2013*
		"PLATAFORMA HANGAR AVIANCA FASE II"	*31 de julio de 2014*
Otrosí No. 12	*Hito 7*	*"DEMOLICIÓN HANGAR AVIANCA FASE I"*	*31 de enero de 2017*
	Hito 8	*"PLATAFORMA HANGAR AVIANCA FASE I" "DEMOLICIÓN HANGAR AVIANCA FASE II" "PLATAFORMA HANGAR AVIANCA FASE II"*	
Otrosí No. 21	*Hito 8B*	*"DEMOLICIÓN HANGAR AVIANCA FASE II, y PLATAFORMA HANGAR AVIANCA FASE II"*	*30 de noviembre de 2018*

Es de destacar además, que el 15 de diciembre de 2017, mediante Otrosí No. 26 al Contrato de Concesión se modificó la Cláusula Primera del Otrosí 21 de la siguiente manera:

"Hito 8B: DEMOLICIÓN HANGAR AVIANCA FASE II Y PLATAFORMA HANGAR AVIANCA FASE II (incluye sistema de abastecimiento de combustibles posiciones TIPO C, D, y E): 30 de noviembre de 2018, siempre y cuando Avianca restituya el hangar 2 a OPAIN el 31 de marzo de 2018."

El Concesionario OPAIN S.A. mediante la comunicación radicada en la ANI bajo el No. 20174091376732 del 27 de diciembre de 2017, solicitó lo siguiente: "(...) le solicitamos llevar a cabo una reunión a la mayor brevedad con el fin de poder evaluar alternativas respecto de esta situación (...)".

Igualmente, en la citada comunicación OPAIN propuso: "(...) excluir de la Etapa de Modernización y Expansión este subproyecto, dejando claro que el mismos se debe ejecutar sin duda alguna, teniendo en cuenta las especificaciones exigidas en el Contrato de Concesión, pero que debido a la negativa de Avianca de restituir el área, no puede pretenderse que Opain continúe asumiendo las consecuencias, que por causas que no le son imputables, resultan de no concluir la Etapa de Modernización y Expansión. (...)".

Teniendo en cuenta la anterior iniciativa radicada por parte del Concesionario OPAIN S.A., se han venido desarrollando diferentes mesas de trabajo con la ANI, la AEROCIVIL y el Concesionario, desde el mes de enero de 2018.

Como resultado de las mesas de trabajo desarrolladas, OPAIN S.A., en oficio No. 20181000028491 radicado en la ANI bajo el No. 2018-409-029429-2 del 22 de marzo de 2018, propuso:

HMC

"(...) 1. Excluir de la Etapa de Modernización y Expansión los Subproyectos del hito 8B "DEMOLICIÓN HANGAR AVIANCA FASE II" y "PLATAFORMA HANGAR AVIANCA FASE II", y reprogramar su ejecución para hacerla en un plazo de 8 meses que se contarán a partir de la fecha de restitución efectiva, saneamiento de pasivos ambientales por parte de Avianca del hangar 2, obras que realizará OPAIN a su entera cuenta y riesgo acorde con lo previsto en la Cláusula 33 del Contrato de Concesión.

2. Sustituir los Subproyectos del Hito 8B mencionados por el Subproyecto denominado "PLATAFORMA EQUIVALENTE EN EL TERMINAL DE CARGA", el cual hará parte de la Etapa de Modernización y Expansión y tendrá como fecha de finalización el 28 de febrero de 2019.

3. Extender el plazo de terminación la Etapa de Modernización y Expansión hasta el 28 de febrero de 2019, fecha en la cual culmina la ejecución de la obra sustituta.

Este Subproyecto denominado "PLATAFORMA TERMINAL DE CARGA" consiste en el desarrollo de un área al occidente del área de GSE del Desarrollo de Carga que consta de: (1) acceso tipo calle de rodaje, (2) una plataforma para albergar dos (2) aeronaves tipo A321 y una (1) aeronave tipo ATR 72, (3) un área para la operación de GSE y su vial de servicio; tal y como se muestra en la Figura 3 y se ubica en las coordenadas indicadas a continuación.

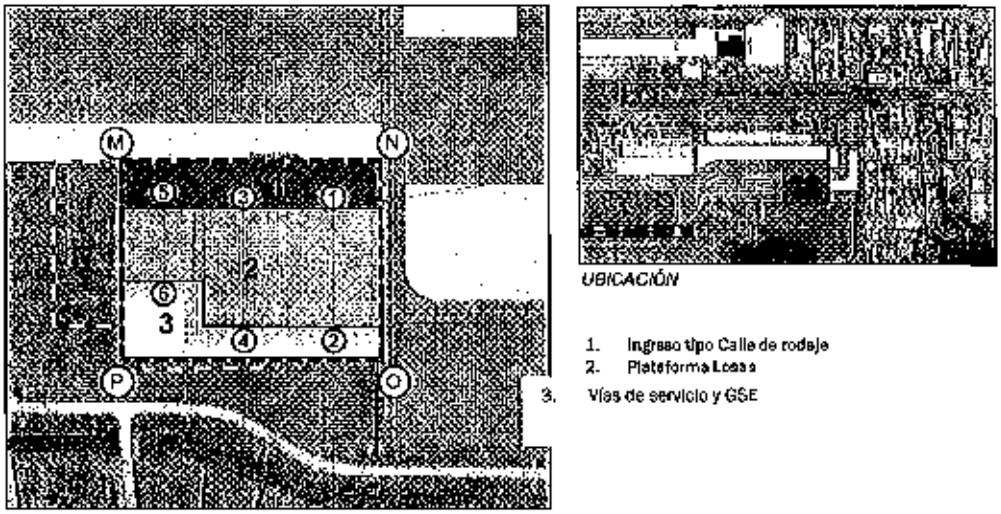


Figura 3

Coordenada	Norte	Este
M	110181,7268	93538,5989
N	110110,7530	93632,6988
O	110041,2241	93580.4644
P	110112.2974 110100,9371	93486.2325 93477,6641

1	*110107,5125*	*93602,1813*
2	*110065,9998*	*93570,8653*
3	*110131,9021*	*93569,8446*
4	*110090,3868*	*93538,5321*
5	*110153,8500*	*93540,7452*
6	*110128,3021*	*93521,4760*
Las coordenadas indicadas son referenciales y su verificación deberá darse a través de levantamiento topográfico.		

Este Subproyecto generará más espacios operativos para el beneficio del área de maniobras del aeropuerto, relacionadas con las posiciones de parqueo de aeronaves. (...)".

Así las cosas, en primer lugar, la Gerencia de Proyectos Aeroportuarios, se permite indicar que el área propuesta al occidente del área de GSE del Desarrollo de Carga, es inicialmente factible para que el Concesionario eventualmente ejecute el Subproyecto denominado "PLATAFORMA EQUIVALENTE EN EL TERMINAL DE CARGA"; para lo cual es indispensable el concepto de la Autoridad Aeronáutica, en cuanto a las diferentes distancias y restricciones a superficies limitadoras de obstáculos en el área, así como, el cumplimiento de lo dispuesto en el RAC.

En segundo lugar, el Subproyecto propuesto por OPAIN, denominado "PLATAFORMA EQUIVALENTE EN EL TERMINAL DE CARGA", se debe ejecutar por el Concesionario, bajo las mismas Especificaciones Técnicas establecidas en el Contrato de Concesión para las obras "DEMOLICIÓN HANGAR AVIANCA FASE II" y "PLATAFORMA HANGAR AVIANCA FASE II". En ese sentido, nos permitimos recordar lo dispuesto en los numerales 5.2.1 y 5.2.2 del apéndice D:

"(...) 5.2.1 Nuevo Pavimento de Plataforma

*El área en donde actualmente se ubican las instalaciones (hangares y oficinas) de mantenimiento ubicadas al Norte del **Puente Aéreo** será reemplazada con un nuevo pavimento de **Plataforma** para soportar el parqueo de aeronaves del **Puente Aéreo**. El pavimento de la **Plataforma** será una estructura de **Pavimento de Concreto** diseñada para soportar una aeronave de código E y código F.*

Los pavimentos que actualmente están ubicados dentro de los límites del hangar de mantenimiento, serán completamente removidos y reemplazados por pavimento nuevo.

En todos los puntos de unión entre el nuevo pavimento y el pavimento actual, se deberá incluir una subcapa de concreto de 20 Mpa, con una profundidad de 600 mm y un ancho de 1,600 mm (de los cuales 300 mm deben estar en la parte inferior del pavimento actual). (...)".

"(...) 5.2.2 Demolición – Hangar de Mantenimiento

*El actual hangar de mantenimiento ubicado al Este del actual terminal de carga nacional y al Noroeste del **Puente Aéreo**, el cual tiene un área aproximada de 15,500 m² (que incluye aproximadamente 8,500 m2 de espacio para oficinas y 7,000 m2 de espacio de hangar), será demolido para construir **Plataforma** de parqueo para aeronaves del **Puente Aéreo**. La demolición incluye la reubicación o protección de los ductos y conexiones subterráneas de tal forma que no se vean afectadas por las actividades de cargue y descargue de pasajeros. (...)".*

Igualmente, para establecer una equivalencia técnica partimos de lo acordado en el CAPEX reconocido en el Acuerdo Conciliatorio del 9 de marzo de 2015, avalado por el Tribunal de Arbitramento mediante Acta 31 del 22 de abril de 2015, los cuales para los subproyectos relacionados, se presentan a continuación:

OBRA	VALOR ($Dic/14)
Demolición de Hangares Avianca	4.758.248.967.93
Plataforma de Hangares Avianca	14.889.142.500,99

Para efectos de lo anterior, se recomienda que para determinar el valor de "DEMOLICIÓN HANGAR AVIANCA FASE II" y "PLATAFORMA HANGAR AVIANCA FASE II, se realice de manera proporcional a los metros cuadrados de estos subproyectos, teniendo en cuenta los m² de las áreas entregados por la interventoría técnica mediante oficio JFA-A&C-0773-17 radicado en la ANI bajo el No. 2017-409-104055-2.

Además el área, debe permitir el estacionamiento de mínimo de tres aeronaves categoría C, cumpliendo las exigencias de distancias entre aeronaves previstas en el RAC, con el fin de se permitan el parqueo de aeronaves de carga y de pasajeros en posición remota; por lo anterior, la propuesta de OPAIN inicialmente no es viable tal y como la presenta, es decir, como plataforma solo para albergue de aeronaves, por lo tanto, OPAIN debe a su cuenta y riesgo ejecutar las actividades necesarias para que dicha plataforma equivalente, tenga como uso el parqueo de aeronaves de carga y de pasajeros en posición remota.

De igual manera, se recomienda para la obra equivalente que el pavimento de la Plataforma sea una estructura de Pavimento de Concreto diseñada para soportar aeronaves de código E y código F, la calle de acceso en pavimento flexible para aeronaves tipo E y F; cumpliendo con las especificaciones contenidas en los numerales 5.2.1 y 5.2.2 del apéndice D.

En tercer lugar, se destaca la iniciativa del Concesionario, en el sentido de realizar los Subproyectos: "DEMOLICIÓN HANGAR AVIANCA FASE II" y "PLATAFORMA HANGAR AVIANCA FASE II", a su entera cuenta y riesgo acorde con lo previsto en la Cláusula 33 del Contrato de Concesión. Por lo que se recomienda establecer entre las partes una fecha de inicio y de entrega de estas obras.

Ahora bien, a nivel operativo, nos permitimos indicar que la propuesta de OPAIN de ejecutar como obras voluntarias "DEMOLICIÓN HANGAR AVIANCA FASE II" y "PLATAFORMA HANGAR AVIANCA FASE II", a su entera cuenta y riesgo, permite que el Aeropuerto disponga de un número de posiciones adicionales que incrementan la capacidad operacional en el área de movimiento del aeropuerto, permitiendo su uso para vuelos comerciales, carga, pernoctas y contar con un área adicional de GSE.

Por otro lado, en oficio No. 20183000029641 del 2 de abril de 2018, radicado en la ANI bajo el No. 2018-409-032225-2 del 3 de abril de 2018, OPAIN solicitó:

"(...) Por medio de la presente comunicación el Concesionario Opain S.A., se permite solicitar aplazamiento para el 28 de febrero de 2019 de la entrega de las obras del sistema de abastecimiento de combustibles correspondiente a la conexión alterna entre el tramo denominado Plataforma Hangar Avianca Fase I y el tramo del sistema de abastecimiento de combustibles del TPA, conexión a realizarse mediante la construcción de un bypass de tubería en la zona actualmente ocupada por el Hangar II de Avianca (...)".

En atención a la anterior solicitud, es oportuno recordar que los numerales 7.4.3.3 del Apéndice F y el numeral 9.2 del Apéndice D, establecen que:

"(...) 7.4.3.3 Abastecimiento de Combustible

• Se debe garantizar la prestación del servicio de abastecimiento de combustible a aeronaves, entregando el uso del espacio necesario en el Área Concesionada a las personas que se dedican al suministro de combustible. (...)".
"(...) 9.2 Red de Tanqueo por Hidrantes

Se proveerá el abastecimiento de combustible por hidrantes para todas las posiciones código C, D y E. Estas posiciones incluyen las posiciones actuales de contacto y remotas, las posiciones reubicadas, y posiciones del Terminal 2. También se proveerá tanqueo por hidrantes para todos los puestos de carga nuevos o reubicados. Cada posición de porqueo para aeronaves será dotada como un mínimo de dos puntos de abastecimiento por hidrantes, uno a cada lado de la aeronave. La capacidad de tubería y de bombeo del sistema debe permitir como mínimo, el tanqueo simultaneo de al menos diez aeronaves."

La red de tanqueo por hidrantes puede ser suministrada directamente por el Concesionario o por una compañía que se encargue del suministro y distribución de combustible. En todo caso la red de tanqueo por hidrantes debe estar terminada y operando en un plazo máximo de 54 meses después de firmada el Acta de Inicio de la Etapa de Modernización y Expansión (...)".

Bajo ese contexto, previo a la suscripción del eventual otrosí que tenga como objeto reprogramar para el 28 de febrero de 2019 de la entrega de las obras del sistema de abastecimiento de combustibles correspondiente a la conexión alterna entre el tramo denominado Plataforma Hangar Avianca Fase I y el tramo del sistema de abastecimiento de combustibles del TPA, es necesario contar con el concepto del Interventor Técnico, el cual fue solicitado por la Agencia al Consorcio JFA-A&C. En respuesta a la petición de la ANI el Interventor de Obras en oficio No. JFA-A&C-0202-18, radicado en la ANI bajo el No. 2018-409-035959-2 del 12 de abril de 2018, manifestó concepto favorable para la fecha de finalización del sistema de abastecimiento de combustibles para aeronaves mediante hidrantes de los citados subproyectos para el 28 de febrero de 2019.

Ahora bien, teniendo en cuenta que a la fecha no se ha suscrito el Acta de Finalización de la Etapa de Modernización y Expansión, entre otras cosas porque el Concesionario no ha entregado las obras de abastecimiento de combustibles, que hace parte de la citada Etapa, desde el punto de vista técnico es coherente que se considere la ampliación del plazo de construcción del sistema de abastecimiento de combustibles en dichas zonas; lo anterior en procura de que el Concesionario concluya la ejecución de la citadas obras, para poder proceder con lo previsto en los numerales que hacen parte de la Cláusula 27 del Contrato de Concesión No. 6000169OK de 2006, con el objeto que el Interventor y la ANI las acepten o no, y que una vez sean aceptadas, estas sean puestas al servicio de los pasajeros, explotadores de aeronaves y demás usuarios del Aeropuerto.

No obstante lo anterior, el Concesionario con la eventual reprogramación de la construcción del sistema de abastecimiento de combustibles a la zona correspondiente a la conexión alterna entre el tramo denominado Plataforma Hangar Avianca Fase I y el tramo del sistema de abastecimiento de combustibles del TPA, debe seguir asumiendo la totalidad de las obligaciones contractuales dispuestas en el Contrato de Concesión No. 6000169OK de 2006 y si por cualquier causa imputable o no a OPAIN, la ejecución del sistema de abastecimiento de combustibles en las zonas descritas se extiende más de la fecha del 28 de febrero de 2019, OPAIN a su cuenta y riesgo deberá fondear la subcuenta de interventoría para cubrir los gastos mensuales del interventor técnico, en caso de que las obras se terminen en una fecha posterior a la fecha de terminación del contrato actual de la interventoría técnica (incluyendo la fecha de suscripción del acta de verificación final).
En consonancia con lo anterior, OPAIN debe:

- *Aceptar y reconocer que a su cuenta y riesgo realizará las pruebas, ensayos y demás actividades necesarias (previas y posteriores) para verificar el funcionamiento del sistema de combustibles en la zona correspondiente a la conexión alterna entre el tramo denominado Plataforma Hangar Avianca Fase I y el tramo del sistema de abastecimiento de combustibles del TPA.*

- *Aceptar y reconocer que a su cuenta y riesgo realizará los ajustes que se requieran para los estudios y diseños al sistema de abastecimiento de combustibles, incluyendo los diseños alternativos-flexibles, que permitan ejecutar las obras en el eventual plazo a reprogramar.*

- *Asumir a su cuenta y riesgo los costos que se llegaren a generar por concepto de las obras civiles y arquitectónicas adicionales que permitan ejecutar el subproyecto de abastecimiento de combustibles en la zona correspondiente a la conexión alterna entre el tramo denominado Plataforma Hangar Avianca Fase I y el tramo del sistema de abastecimiento de combustibles del TPA.*

- *OPAIN debe a su cuenta y riesgo ejecutar la obra del sistema de abastecimiento de combustible, si se extiende más allá del 28 de febrero de 2019. Para lo cual debe fondear a su cuenta y riesgo la subcuenta de Interventoría durante el plazo que se requiera.*

Con respecto a la construcción del eventual hangar de mantenimiento de Avianca en la zona denominada zona de mantenimiento, localizada al occidente del Aeropuerto Internacional ElDorado, la Gerencia de Proyectos se permite recordar que el capítulo 7 "Área de Mantenimiento" del apéndice D prevéa que ésta área incluía entre otros los siguientes subproyectos:

- *Plataforma de parqueo para aeronaves en mantenimiento*
- *Recinto para prueba de motores*
- *Parqueadero terrestre*

Bajo este escenario, es pertinente recordar algunos aspectos regulados en el apéndice D con relación al parqueadero terrestre, establecidos en el numeral 7.4 "Parqueadero de vehículos y Ruta de Acceso al Área de Mantenimiento", el cual señala que:

"(...) El parqueadero del área de mantenimiento se ubicará 90m al Sur de límite Sur de la Plataforma, permitiendo la construcción de un hangar de mínimo 90 m de ancho que desarrollará un operador privado. Los dimensiones del parqueadero serán de 208m de largo por 42m de ancho para un área total de 8,736m2, sin incluir vías de acceso y salida. (...)".

Visto lo anterior, es claro que la concepción del contrato de concesión No. 6000169OK de 2006 establecía la construcción por parte del concesionario de un parqueadero y la adecuación de una zona para el emplazamiento de un hangar. En este orden de ideas, si algún privado tiene la intención de desarrollar un hangar pero se requiere afectar sectores establecidos en el citado contrato y que ya están construidos, la Gerencia de Proyectos Aeroportuarios considera que debe solicitársele a la Autoridad Aeronáutica lo siguiente:

- Concepto sobre el cambio de uso de sectores que se requieran.
- Concepto sobre alturas y distancias del nuevo hangar a las calles de rodaje, plataformas, instalaciones colindantes.

Así las cosas, una vez se cuente con los conceptos de la Aerocivil estos deben plasmarse en el eventual otrosí los condiciones que exija la Autoridad Aeronáutica para que sean de obligatorio acatamiento por el concesionario, las cuales las deberá ejecutar a su cuenta y riesgo.

En conclusión, la Gerencia de Proyectos Aeroportuarios recomienda realizar la modificación contractual para permitir:

- *Reprogramar la fecha máxima de terminación de la Etapa de Modernización y Expansión hasta el 28 de febrero de 2019, para lo cual deberá cumplirse con las estipulaciones previstas en el Contrato de Concesión.*

- *Sustituir los Subproyectos del Hito 8B "DEMOLICIÓN HANGAR AVIANCA FASE II", y "PLATAFORMA HANGAR AVIANCA FASE II" de la Etapa de Modernización y Expansión, por el Subproyecto "PLATAFORMA EQUIVALENTE EN EL TERMINAL DE CARGA", el cual deberá hacer parte de la Etapa de Modernización y Expansión.*

- *Reprogramar la fecha máxima de terminación del Hito 8C: "SISTEMA DE ABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLES PLATAFORMA HANGAR AVIANCA FASE I y RECONFIGURACIÓN PLATAFORMA TPA (ABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE POR HIDRANTES, POSICIONES TIPO C, D, y E) atendiendo lo indicado en la comunicación de la ANI No. 2014-309-01483-2 del 6 de agosto de 2014", para el 28 de febrero de 2019.*

- *Regular la ejecución de las obras voluntarias "DEMOLICIÓN HANGAR AVIANCA FASE II" y "PLATAFORMA HANGAR AVIANCA FASE II", para lo cual es necesario que OPAIN haga todas las gestiones ante Avianca para que entregue la fecha de restitución del Hangar 2. Igualmente, se hace necesario que en la zona donde están emplazadas las anteriores obras voluntarias, OPAIN a su cuenta y riesgo, ejecute la instalación de la red de combustibles.*

- *Regular en el eventual otrosí la obligación que el concesionario a su cuenta y riesgo fondee la subcuenta de Interventoría por el plazo y monto que se requieran para el seguimiento y control de las obras equivalentes y voluntarias.*

  De esta manera podemos concluir que esta obra sustituta garantizará un crecimiento ordenado de la operación en tierra, mejorando y aumentando la capacidad de posiciones del aeropuerto en armonía con el incremento de la demanda de vuelos que se realizan desde y hacia el aeropuerto El Dorado.

  El eventual otrosí deberá contener las precisiones citadas renglones atrás. (...)".

CONCEPTO DEL INTERVENTOR TÉCNICO – CONSORCIO JFA-A&C

- Consideración sobre la propuesta de OPAIN de excluir de la Etapa de Modernización y Expansión los Subproyectos del hito 8B y sustituirlo por un Subproyecto denominado "PLATAFORMA EQUIVALENTE EN EL TERMINAL DE CARGA", además de la ejecución de los Subproyectos "DEMOLICIÓN HANGAR AVIANCA FASE II" y "PLATAFORMA HANGAR AVIANCA FASE II" como obras voluntarias a cuenta y riesgo del Concesionario:

El "Consorcio JFA-A&C", mediante el oficio JFA-A&C-0194-18, radicado en la ANI bajo el No. 2018-409-031973-2 del 02 de abril de 2018, conceptuó en relación al oficio de OPAIN No. 20181000028491, que:

"(...) Sobre este tema, la Interventoría Técnica presenta su concepto en los siguientes términos:

1. *En primer lugar, manifestamos que dentro del área escogida por el Concesionario OPAIN S.A., para desarrollar su obra equivalente, es una de las zonas recomendables para ejecutar su obra ya que no interfiere con ninguna operación de la zona de carga ni de la pista Sur.*

   Lo anterior, reconociendo la actual imposibilidad técnica de ejecutarlas en el lugar establecido contractualmente, debido a la permanencia de AVIANCA en su Hangar II de Mantenimiento.

   Así las cosas, más allá de la viabilidad técnica mencionada, la Interventoría Técnica encuentra prudente y factible dar su aval a la obra equivalente presentada por Opain S.A., las cuales deben ser construidas bajo las mismas Especificaciones Técnicas contenidas en el Contrato de Concesión número 6000169 OK de 2006.

2. *En segundo lugar, la Interventoría Técnica considera que la propuesta del Concesionario sobre este asunto, no sólo se circunscribe a realizar la Obra Equivalente, sino que incluye, además, su*

compromiso inequívoco y la entera disposición de ejecutar las obras contractuales inicialmente establecidas, como Obras Voluntarias, una vez Avianca restituya el espacio del actual Hangar de mantenimiento de aeronaves, Fase II. Lo anterior deberá darse cuando se supere la imposibilidad real que ha impedido la demolición del actual Hangar de Mantenimiento de AVIANCA, Fase II.

3. *En tercer lugar, y aunque no lo menciona en su oficio, el Concesionario debe comprometerse a ejecutar dentro de la obra voluntaria para la construcción de la plataforma del hangar Avianca Fase II para el parqueo de aeronaves en esa zona la red de hidrantes de combustible que alimentará las posiciones de parqueo de aeronaves previstas en esa plataforma.*

En consecuencia, la Interventoría Técnica ve viable desde el punto de vista técnico la propuesta del Concesionario de realizar unas obras equivalentes a las contempladas inicialmente en el Contrato de Concesión sobre el Hangar de Avianca, Fase II, y desarrollar posteriormente, como obra voluntaria, estas obras.

Ahora bien, en caso que la ANI de viabilidad al desarrollo de este subproyecto de obra equivalente presentada por el Concesionario estaremos pendientes que el Concesionario entregue los diseños de detalle de acuerdo a como lo establece la Cláusula 21.2 del Contrato de Concesión 6000169 OK de 2006, a fin de verificar el cumplimiento cabal de todas las especificaciones, estándares, recomendaciones y normatividad aplicables para este tipo de obra, y las adelante en los plazos previstos para el próximo 28 de febrero de 2019.

Finalmente, la Interventoría Técnica resalta el beneficio que representa para la Nación y para el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria de la Terminal Aérea más importante del país, la construcción tanto de las Obras Equivalentes como de las Voluntarias a las que se ha hecho mención, permitiendo de esta forma culminar las obras de la Etapa de Expansión y modernización del aeropuerto ElDorado de Bogotá D.C. y proceder a su correcta liquidación. (...)".

- Consideración sobre la solicitud de OPAIN de aplazar para el 28 de febrero de 2019 la entrega de las obras del sistema de abastecimiento de combustibles correspondiente a la conexión alterna entre el tramo denominado Plataforma Hangar Avianca Fase I y el tramo del sistema de abastecimiento de combustibles del TPA, conexión a realizarse mediante la construcción de un bypass de tubería en la zona actualmente ocupada por el Hangar II de Avianca:

El "Consorcio JFA-A&C", mediante el oficio JFA-A&C-0202-18, radicado en la ANI bajo el No. 2018-409-035959-2 del 12 de abril de 2018, conceptuó en relación al oficio de OPAIN No. 20183000029641, que:

"(...) Una vez evaluados los argumentos expuestos por el Concesionario, consideramos que es viable prorrogar el plazo de la ejecución de las obras en mención, siempre y cuando la ANI apruebe la obra equivalente de los Hangares de Avianca propuesta por el Concesionario en su oficio No. 20181000028491 y sobre la cual emitimos nuestro concepto a la Agencia mediante la comunicación No. JFA-A&C-0194-18 del pasado 28 de marzo de 2018. (...)".

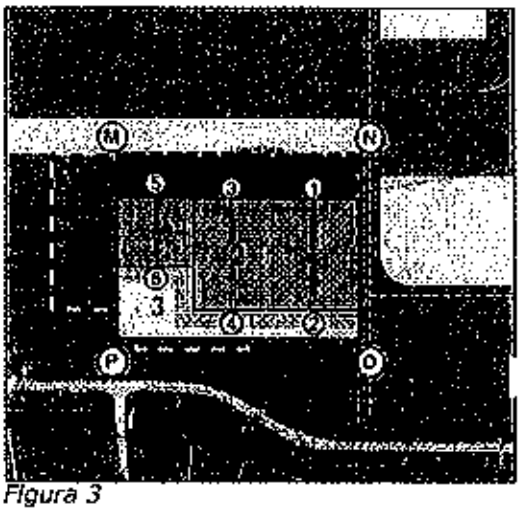
HPC

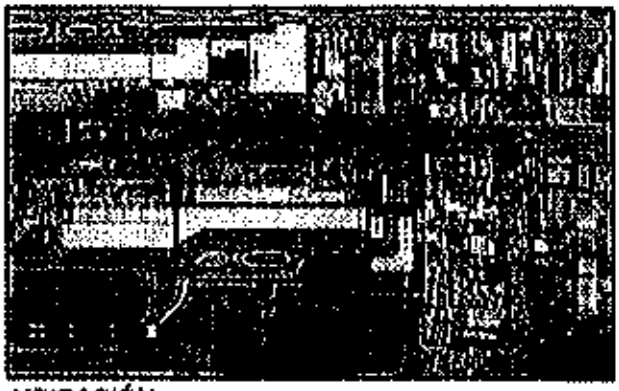
CONCEPTO DEL INTERVENTOR OPERATIVO – CONSORCIO OPERADOR AEROPORTUARIO

- Consideración sobre la propuesta de OPAIN de excluir de la Etapa de Modernización y Expansión los Subproyectos del hito 8B y sustituirlo por un Subproyecto denominado "PLATAFORMA EQUIVALENTE EN EL TERMINAL DE CARGA", además de la ejecución de los Subproyectos "DEMOLICIÓN HANGAR AVIANCA FASE II" y "PLATAFORMA HANGAR AVIANCA FASE II" como obras voluntarias a cuenta y riesgo del Concesionario:

La Interventoría Operativa y de Mantenimiento "COA" mediante la comunicación No. IO-029-ANI-18 radicada en la ANI bajo el número 2018-409- 034104-2 del 06 de abril de 2018 se pronunció en los siguientes términos:

> *"(...) En lo que respecta a la sustitución del proyecto, es necesario referirnos en primer término a la exigencia contractual así:*
>
> *El Apéndice D del Contrato de Concesión dispone en el numeral 5.2.2. lo siguiente: "Demolición - Hangar de mantenimiento. El actual hangar de mantenimiento ubicado al Este del actual terminal de carga nacional y al Noroeste del* Puente Aéreo, *el cual tiene un área aproximada de* 15,500 *m2 (que incluye aproximadamente* 8,500 *m2 de espacio para oficinas y* 7,000 *m2 de espacio de hangar), será demolido para construir* Plataforma *de parqueo para aeronaves del* Puente Aéreo. *La demolición incluye la reubicación o protección de los ductos y conexiones subterráneas de tal forma que no se vean afectadas por las actividades de cargue y descargue de pasajeros".*
>
> *Con fundamento en lo dispuesto en el numeral arriba citado y lo planteado por el Concesionario OPAIN S.A. como obra sustituta esta Interventoría considera que el Subproyecto "PLATAFORMA EN EL TERMINAL DE CARGA", es equivalente con lo dispuesto en el numeral 5.2.2. en cuanto se refiere a construir plataforma de parqueo para aeronaves, desarrollando un área al occidente del GSE que constará de: (1) acceso tipo calle de rodaje, (2) una plataforma para albergar dos (2) aeronaves tipo A321 y una (1) aeronave tipo ATR 72, (3) un área para la operación de GSE y su vial de servicio.*





UBICACIÓN

1. Ingreso tipo Calle de rodaje
2. Plataforma Losas
3. Vías de servicio y GSE

Figura 3
Fuente Opain

Así mismo desde el punto de vista Operativo consideramos que el área que se propone para ejecutar la obra sustitutiva en el Terminal de carga implica que estas posiciones serán remotas para vuelos comerciales y pueden ser utilizadas para pernoctar, lo que aliviaría el déficit que actualmente tiene el aeropuerto aumentando la capacidad de posiciones de parqueo para las aeronaves.

Finalmente, teniendo en cuenta lo planteado por el Concesionario OPAIN S.A. en su alternativa una vez Avianca entregue estas áreas OPAIN S.A. debe realizar a su cuenta y riesgo las obras inicialmente pactadas dentro del Contrato de Concesión, lo que a su vez permitirá incrementar aún más la capacidad operacional del aeropuerto internacional El Dorado en cuanto a posiciones de parqueo disponibles para aeronaves.

En este orden de ideas se puede llegar a la conclusión, que la alternativa propuesta por el concesionario presenta una mejora en la capacidad operativa del aeropuerto, sin desestimar la construcción de la obra originalmente pactada en el Contrato de Concesión. Por tal motivo avalamos la propuesta presentada por OPAIN S.A. (...)".

<u>CONCEPTO ASESORA PRESIDENCIA DE LA ANI</u>

Mediante memorando No. 2018-100-006048-3 del 17 de abril de 2018, la Asesora de la Presidencia de la ANI, manifestó que:

"(...) De conformidad con lo señalado en la cláusula 24[1] del Contrato de Concesión, la Etapa de Modernización y Expansión tiene un plazo estimado de 60 meses. Sin embargo, prevé esta cláusula

[1] La Etapa de Modernización y Expansión tiene una duración estimada de sesenta (60) meses, contados a partir del momento de la suscripción del Acta de Inicio de la Etapa de Modernización y Expansión. <u>Sin embargo, el plazo efectivo</u> de La Etapa de Modernización y Expansión, <u>será aquel que efectivamente transcurra entre la suscripción del Acta de Inicio</u> de la Etapa de Modernización y Expansión <u>y la suscripción del Acta de Finalización</u> de la Etapa de Modernización y Expansión. (subraya fuera de texto)

que el plazo efectivo de la misma será aquel que transcurra entre la suscripción del Acta de Inicio y la suscripción del Acta de Finalización de la Etapa de Modernización y Expansión, lo cual genera el denominado "Periodo de Extensión" en el evento en que la mencionada Etapa tenga una duración mayor de la inicialmente estimada.

Ahora bien, la existencia de este período de extensión tiene una consecuencia económica específicamente prevista en el Contrato[2] , consistente en el depósito del 4% de los Ingresos Regulados y los Ingresos no Regulados en la Subcuenta de Excedentes de Aerocivil. Este depósito no corresponde a una sanción al Concesionario, en tanto la mencionada cláusula no considera la causa que genera la extensión del plazo de la Etapa de Modernización y Expansión para generar la consecuencia, la misma se genera independiente de la razón que conlleva la extensión. Tampoco se trata de una renta permanente a favor de la ANI o la AEROCIVIL, por cuanto es sólo durante el plazo de extensión que debe el Concesionario concelar este porcentaje. El mencionado depósito es una característica especial del mecanismo de pago previsto en el Contrato de Concesión, orientada a incentivar al Concesionario a la terminación de la Etapa de Modernización y Expansión, bajo cualquier circunstancia, sin que sea posible para él, so pena de una consecuencia económica dura en sus ingresos, permanecer indefinidamente en la Etapa de Modernización y Expansión.

En efecto, el depósito del 4% de los Ingresos Regulados y los Ingresos no Regulados en la Subcuenta de Excedentes de Aerocivil está sometido a dos condiciones únicamente: De una parte, a la extensión de la Etapa de Modernización y Expansión para que se inicie y, de otra parte, a la terminación de dicha Etapa para que dicho depósito desaparezca y, a partir de ese momento se genere el derecho del Concesionario a percibir la totalidad de los Ingresos Regulados y no Regulados contratados.

De conformidad con lo anterior, en el evento en que se sustituya aquella obra cuya ejecución no ha sido posible por razones no imputables al Concesionario, por alguna que ofrezca un servicio igual o mayor al aeropuerto y a los usuarios y dicha obra sustituta sea finalmente ejecutada y recibida, terminará el "periodo de extensión" y con ello el Concesionario adquirirá el derecho a percibir la totalidad de los Ingresos Regulados y no Regulados previstos en el Contrato. En este punto, no es relevante considerar si la obra a ser ejecutada tiene relación alguna con el valor que ha venido siendo depositado en la Subcuenta Excedentes de Aerocivil, ni si esta situación generará una disminución en los ingresos de la entidad. De acuerdo con el contrato la única condición para que el Concesionario adquiera el derecho a percibir la totalidad de los Ingresos Regulados y no Regulados es la terminación de la Etapa de Modernización y Expansión, sin importar las características de la última obra a ser ejecutada en este caso.

No es posible y el Contrato de Concesión no lo prevé, que se pueda interpretar que un porcentaje establecido como un incentivo para que El Concesionario busque las soluciones que deba hallar con el fin de terminar y cerrar la Etapa en la que se encuentran concentradas las obras, se convierta en una

---

[2] Independiente de la causa que diera origen al Periodo de Extensión de la Etapa de Modernización y Expansión, imputable o no al Concesionario o a Aerocivil, o debida a Fuerza Mayor o Caso Fortuito, el cuatro por ciento (4%) de los Ingresos Regulados y los Ingresos no Regulados que se causen durante ese período, serán depositados (...)

fuente más de ingresos diferente a la contraprestación pactada para el Estado. Dilatar una solución para ejecutar la obra que se encuentra contratada, es un actuar que atenta contra el principio de la buena fe contractual[3] *y no propende por la ejecución del contrato y el logro de sus fines*[4] *.*

Por otra parte, no debe entenderse que se mejoría la situación financiera del Concesionario al permitirle realizar la obra en otra zona para terminar la etapa de Modernización y Expansión, por cuanto son precisamente sus ingresos los que se ven afectados, al ser disminuidos, por todo el tiempo que dure en buscar la solución al problema de ejecución que retrasa la terminación del Plan de Obras - "Período de Extensión" y solo una vez encontrada la alternativa de ejecución, recibida la obra y suscrita el acta de finalización de la Etapa de Modernización y Expansión, recupera la posibilidad de recibir los ingresos contratados, no más, no menos, de los ingresos que se encuentras contratados[5] *.*

En los anteriores términos doy mi opinión sobre la posibilidad de suscribir un Otrosí permitiendo al Concesionario realizar una obra sustituta a la obra inicialmente pactada, obra que adicionalmente contribuye de manera contundente en la mejora del servicio. Lo anterior, aunado a que el concesionario se obliga a realizar como Obra Voluntaria[6] *la obra inicialmente establecida en el contrato. Así las cosas, la mejora en la prestación del servicio es más evidente aún si se tiene en cuenta que hay un aumento en el numero de las posiciones de parqueo necesarias en el Aeropuerto que moviliza el mayor número de pasajeros en el País, sin generar mayor costo para la ANI ya que se adelantaran como obras voluntarias por cuenta y riesgo del Concesionario.*

Finalmente, la suscripción de este Otrosí permitirá finalizar una de las etapas del Contrato en Ejecución, con un cumplimiento total, obteniendo uno de los fines perseguidos con esta contratación, esto es, contar con una infraestructura aeroportuaria totalmente nueva, de mayor extensión, moderna y generando beneficios para el País. (...)".

---

[3] **Consejo de Estado – Sentencia 2013-00118 del 29 de enero de 208 M.P. Jaime Orlando Santofimio Gamboa.** – (...) Y es que el principio de la buena fe lo impone porque, como se sabe, la buena fe contractual, que es la objetiva, "consiste fundamentalmente en respetar en su esencia lo pactado, en cumplir las obligaciones derivadas del acuerdo, en perseverar en la ejecución de lo convenido, en observar cabalmente el deber de informar a la otra parte, y, en fin, en desplegar un comportamiento que convenga a la realización y ejecución del contrato sin olvidar que el interés del otro contratante también debe cumplirse y cuya satisfacción depende en buena medida de la lealtad y la corrección de la conducta propia"

[4] **Ley 80 de 1993: Artículo 26. del Principio de Responsabilidad. En virtud de este principio: 1°. –** Los servidores públicos están obligados a buscar el cumplimiento de los fines de la contratación, a vigilar la correcta ejecución del objeto contratado y a proteger los derechos de la entidad, del contratista y de los terceros que puedan verse afectados por la ejecución del contrato.

[5] **Cláusula 24:** (...) Por lo tanto, si por cualquier causa, imputable al Concesionario, a Aerocivil o constitutiva de Fuerza Mayor o Caso Fortuito, se produjera un Período de Extensión de la Etapa de Modernización y Expansión, el cuatro (4%) de los Ingresos Regulados y de los No Regulados, no hará parte de la remuneración del Concesionario y será depositado directa y definitivamente en la Subcuenta de Excedentes de Aerocivil.

[6] **Clausula 33: Obras Voluntarias.-** Sin perjuicio de la obligación del Concesionario de ejecutar las Obras de Modernización y Expansión en las condiciones y plazos previstos en el presente Contrato de Concesión, especialmente los definidos en las Especificaciones Técnicas de Modernización y Expansión, éste podrá desarrollar Obras Voluntarias a su entera cuenta y riesgo, sin que ello implique una variación en su remuneración o en la Estructura Tarifaria, previa aprobación de tales Obras Voluntarias por parte de la Aerocivil (ANI) y el Interventor. (...) (La alusión a la ANI es propia)

CONCEPTOS DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AVIACIÓN CIVIL - UAEAC

En relación con la solicitud de AVIANCA de contar con un hangar de mantenimiento para trasladar su operación para las aeronaves de capacidad de 2 WB (CAT E) o 5 NB (CAT C), del denominado Hangar 2, al área en zona concesionada Golfo II, la AEROCIVIL mediante el oficio No. 1070.092.5. 2018015184 radicado en la ANI bajo el No. 2018-409-036523-2 del 13 de abril de 2018, emitió su concepto, en los siguientes términos:

"(...) Con base en todo lo anterior, se concluye lo siguiente:
Por su posición, se conceptúa favorablemente la construcción de la infraestructura señalada a continuación, dentro del perímetro considerado:

- *Plataforma maniobra de aeronaves*
- *Hangar*
- *Talleres, Almacén, Oficinas*
- *Cuartos técnicos, acopios, Lockers, oficinas, casino*
- *Zonas de expansión, cargue y descargue de motores*
- *Vía de servicios (...)".*

Por otro lado, la AEROCIVIL mediante el oficio No. 1070.092.5.2018016763 del 18 de abril de 2018, radicado en la ANI bajo el No. 2018-409-039316-2 del 20 de abril de 2018, remitió concepto No. 4000-2018010843 de la Secretaria de Sistemas Operacionales, en relación a la propuesta de OPAIN del Subproyecto sustituto denominado "PLATAFORMA EQUIVALENTE EN EL TERMINAL DE CARGA", concluyendo que:

"(...) 6. CONCLUSIÓN

Soportado en el concepto de cada una de las áreas técnico –operacionales de la Secretaría de Sistemas Operacionales, en relación con "LA OBRA SUSTITUTA A LA PLATAFORMA QUE DEBÍA CONSTRUIR OPAIN S.A., EN LA UBICACIÓN DEL HANGAR 2 DE AVIANCA", se emite el siguiente concepto:

El Grupo de Gestión Operacional y Aseguramiento de la Calidad SMS-QA, concluye lo siguiente, de acuerdo con la posición señalada:

• La aeronave ATR 72, ubicada entre los puntos P1, P2, P3 y P4, por sus dimensiones NO penetra las superficies de aproximación y transición.

• Las aeronaves Airbus 321, ubicadas entre los puntos P2, P5, P6 y P7, NO penetran las superficies de aproximación y transición.

• Las alturas sobre el área GSE, localizada entre los puntos M, P4, P3, P5, P6 y L, NO deben sobrepasar el plano ascendente que se forma desde una línea elevada en 11.60 metros sobre el paramento unión de los puntos P4 y M, hasta la línea elevada en 14.00 metros sobre el paramento unión de los puntos

P6 y L; todo lo anterior sobre nivel de referencia 2546.94, que corresponde al umbral de la cabecera 31L.

• Los postes para la iluminación de la plataforma, NO deben sobrepasar el plano ascendente que se forma desde una línea elevada en 11.60 metros sobre el paramento unión de los puntos J y M, hasta la línea elevada en 14.00 metros sobre el paramento unión de los puntos K y L; todo lo anterior sobre nivel de referencia 2546.94, que corresponde al umbral de la cabecera 31L.

• Las distancias mínimas de separación con respecto a las calles de rodaje adyacentes, deben cumplir con lo expresado por RAC 14, para rodaje de aeronaves categoría Foxtrot.

• De acuerdo con la modelación de Jet Blass y en consideración a las velocidades de rodaje en el sector, la posición de las aeronaves NO se ve afectada por este rodaje. No obstante, lo anterior al presentar la información de ayudas visuales se debe localizar el punto de estacionamiento, referido a coordenadas geográficas oficiales en el sistema WGS-84.

• La Dirección de Telecomunicaciones y Ayudas a la Navegación Aérea, al realizar el estudio, encuentra que no se impacta el sistema de radioayudas, ni afecta la zona crítica del sistema ILS CAT III de la pista 13R (pista sur), da concepto favorable

• El Grupo de Planificación observa que la propuesta presentada para intervenir dicha área destinada para construcción de plataforma, con el propósito de estacionar aeronaves Categoría 3C y 4C como el ATR 42 – 72 y el Airbus 321, NO afecta el desarrollo del plan maestro vigente.

• El Grupo de Gestión Ambiental y Control Fauna, determina que el proyecto de construcción de plataforma se encuentra contemplado dentro de las resoluciones mencionadas en el numeral 4.

No obstante, lo anterior, y en consideración a la actividad que se va generar y en especial la ubicación del proyecto, el cual se encuentra en cercanía al "muro contra ruido" que modificó el talud en tierra por una estructura en concreto, y de donde se tuvo en cuenta el diseño para ciertos tipos de aeronaves y actividades, se hace necesario que OPAIN S.A., elabore un estudio de ruido acorde a la normativa vigente, a fin de verificar si la estructura existente, cuenta con las características suficientes para minimizar los impactos que se puedan llegar a generar por ruido, de lo contrario deberá ajustar la estructura existente para los fines planeados; con respecto al tema de control fauna y peligro aviar, durante el desarrollo de las obras, se deben tener en cuenta la implementación de las medidas de seguridad operacional relacionadas con el control fauna, considerando su cercanía a la cabecera de la pista.

• El Grupo SEI requiere que OPAIN S.A., incluya esta plataforma al plan de emergencia del aeropuerto.

Con todo esto, este concepto se emite sin perjuicio del cumplimiento que debe dar OPAIN S.A., a las normas vigiladas por la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil, en su calidad autoridad aeronáutica y demás autoridades nacionales, locales, ambientales y de salud, relacionadas con las construcciones efectuadas en proximidades a los aeropuertos.

Para el desarrollo de las obras de construcción, OPAIN S.A., debe anexar la documentación, que se encuentra señalada en el numeral 14.2.2.3., de la parte 14 del Reglamento Aeronáutico Colombiano

Igualmente, se establece que una vez finalizada la instalación mencionada, el interesado debe informar de inmediato a la Autoridad Aeronáutica con el fin de efectuar la inspección técnica – operacional aprobatoria. (...)".

4. DESCRIPCIÓN DE LA NECESIDAD

Se hace necesario que el concesionario ejecute la obra sustituta "PLATAFORMA EQUIVALENTE EN EL TERMINAL DE CARGA", previo concepto de la Aerocivil, para lo cual se debe reprogramar la fecha de Terminación de la Etapa de Modernización y Expansión.

Para la ejecución de las obras voluntarias "DEMOLICIÓN HANGAR AVIANCA FASE II" y "PLATAFORMA HANGAR AVIANCA FASE II", es necesario que OPAIN haga todas las gestiones ante Avianca para que entregue la fecha de restitución del Hangar 2 y entregue el citado inmueble.

Se hace necesario que en la zona donde están emplazadas las anteriores obras voluntarias, OPAIN a su cuenta y riesgo, ejecute la instalación de la red de combustibles.

Para viabilizar la construcción del nuevo hangar de mantenimiento de Avianca en la zona de mantenimiento, es necesario que se obtenga el concepto de la Aerocivil y regular en el eventual otrosí que señale sobre este tema en particular, todas aquella acciones u obligaciones que se generen como consecuencia de construir este nuevo hangar en la zona de mantenimiento, localizada al occidente del Aeropuerto Internacional ElDorado. Con la ejecución de las obras equivalentes y voluntarias, es necesario que se regule en el eventual otrosí que el concesionario a su cuenta y riesgo fondeara la subcuenta de Interventoría por el plazo y monto que se requieran para el seguimiento y control de estas obras.

5. OBJETO, ESPECIFICACIONES E IDENTIFICACIÓN DEL OTROSÍ AL CONTRATO DE CONCESIÓN.

5.1 OBJETO:

Modificar el Contrato de Concesión No. 6000169-OK-2006.

5.2 ALCANCE DEL OBJETO:

Reprogramar la fecha de terminación de la Etapa de Modernización y Expansión.

Regular las obligaciones de la obra sustituta "PLATAFORMA EQUIVALENTE EN EL TERMINAL DE CARGA".

Regular las obligaciones de las obras voluntarias.

Regular el fondeo de la subcuenta de interventoría para las anteriores obras.

6. IDENTIFICACIÓN DEL MODIFICATORIO AL CONTRATO DE CONCESIÓN:

Otrosí No. 28 al Contrato de Concesión No. 6000169-OK-2006 suscrito el día 12 de Septiembre de 2006.

7. ANÁLISIS DEL VALOR ESTIMADO DE LAS OBRAS

7.1.1 **RUBRO PRESUPUESTAL**: No mediara por la ANI pago por la obra equivalente denominada "PLATAFORMA EQUIVALENTE EN EL TERMINAL DE CARGA" y por las obras voluntarias "DEMOLICIÓN HANGAR AVIANCA FASE II" y "PLATAFORMA HANGAR AVIANCA FASE II"; por cuanto deben ser a cuenta y riego del concesionario.

7.1.2 **FORMA DE PAGO:**

No aplica

7.2. **OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO:**

La Operación y el mantenimiento de la obra sustituta denominada "PLATAFORMA EQUIVALENTE EN EL TERMINAL DE CARGA" y por las obras voluntarias "DEMOLICIÓN HANGAR AVIANCA FASE II" y "PLATAFORMA HANGAR AVIANCA FASE II", debe ser a entera cuenta y riesgo de OPAIN, hasta la terminación del contrato de concesión No. 6000169OK de 2006.

8. ESTIMACIÓN, TIPIFICACIÓN Y ASIGNACIÓN DE LOS RIESGOS

De acuerdo con los antecedentes y actividades realizadas por las dependencias encargadas de la supervisión y seguimiento del contrato de concesión, así como el Grupo Interno de Trabajo, y según el alcance de las actividades establecidas en el presente documento, se estima que no se genera ningún cambio en el esquema de asignación de riesgos del Contrato de Concesión.

9. CONTROL Y SEGUIMIENTO

El control y seguimiento a las obligaciones que se plasmen en el eventual otrosí, debe corresponder a: i) la interventoría técnica para la obra sustituta. ii) obras voluntarias a cargo de una nueva Interventoría de obras. iii) Seguimiento y control financiero y operativo a las obras sustituta y voluntarias en cabeza de la interventoria operativa y financiera existentes, y, iv) si con ocasión del nuevo hangar de manteamiento de Avianca en la zona de mantenimiento se llega a suscribir un eventual contrato de arrendamiento, será la interventoría operativa y financiera existentes quienes

de conformidad de su objeto vigilen el eventual contrato de arrendamiento y la operación aeronáutica y aeroportuaria donde se localice el nuevo hangar de Avianca. Para efectos de lo anterior de llegar a procederse deberá determinarse el mecanismo de reconocimiento y remuneración a las interventorías correspondientes.

Cordialmente,

JOSÉ LEONIDAS NARVÁEZ MORALES
Vicepresidente de Gestión Contractual

Elaboró

Revisó

Gersain Ostos Giraldo
ANI

Componente Técnico:

Bladimir Alberto Castro Nieto
Experto 8

María Eugenia Arcila Zuluaga
Gerente Proyectos Aeroportuarios

Pablo Andrés Romero Rivera
Experto 7

Mario Nicolás Cortés Gutiérrez
Apoyo supervisión

Componente Jurídico:

María Fernanda Esteban Sandoya
Abogada Gestión Contractual

Priscila Sánchez Sanabria
Coordinación GIT Gestión Contractual 2

Componente riesgos:

Heriberto Amado Mateus
Apoyo Riesgos

Poldy Paola Osorio Álvarez
Coordinación GIT Riesgos

Componente Financiero:

Oscar Jaime González Gómez
Apoyo Financiero

Oscar Laureano Rosero
Gerente Financiero 2 – VGC