

**OTROSÍ No. 23 AL CONTRATO DE CONCESIÓN No.6000169OK
DEL 12 DE SEPTIEMBRE DE 2006**

sh2/16

Entre los suscritos, **ANDRÉS FIGUEREDO SERPA**, mayor de edad, domiciliado en la ciudad Bogotá, identificado con Cédula de Ciudadanía No.79.683.020 expedida en Bogotá, en su calidad de Vicepresidente de Gestión Contractual, nombrado mediante Resolución No.261 de 2012 y trasladado mediante Resolución No.423 del 2014, obrando en nombre y representación de la **AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA** en adelante **ANI**, según delegación contenida en el Numeral 13.3 y 13.5 de la Resolución No.308 de 2013 proferida por la ANI, en su condición de concedente; y **DIANA PATRICIA BERNAL PINZON**, también mayor de edad, domiciliada en la ciudad de Bogotá, D.C., identificada con la Cédula de Ciudadanía No. 52.834.481 expedida en Bogotá, en su calidad de Representante Legal Suplente, y por ende en representación de la **SOCIEDAD CONCESIONARIA OPERADORA AEROPORTUARIA INTERNACIONAL S.A. – OPAIN S.A.**, sociedad legalmente constituida mediante escritura pública número 0002335 del 1 de septiembre de 2006, otorgada en la Notaria 25 del Círculo Notarial de Bogotá D.C., debidamente inscrita en la Cámara de Comercio de Bogotá, bajo el No.01077530, Libro 8 del 8 de septiembre de 2006, en adelante **OPAIN** o el Concesionario, y conjuntamente con la **ANI**, las Partes, en ejercicio de la autonomía de la voluntad y por mutuo acuerdo han decidido modificar el Contrato de Concesión No.6000169OK del 12 de septiembre de 2006, en virtud de lo señalado en la Cláusula 90 del mismo, teniendo en cuenta las siguientes,

I. CONSIDERACIONES

1. Que entre la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil, en adelante **AEROCIVIL**, y el Concesionario **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.
2. Que el Contrato de Concesión prevé la ejecución de obras por el Concesionario en la Etapa de Modernización y Expansión, agrupando las obras mediante la figura de Hitos en el Cronograma de Obras de la Etapa de Modernización y Expansión.
3. Que 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 No.6000169OK, el 27 de diciembre de 2013.
4. Que el Apéndice D del Contrato de Concesión en cuanto a la Expansión de la Bahía de Espera indica lo siguiente:

"8.1 Pista Norte- Expansión de la Bahía de Espera

sh2/16
M

123

**OTROSÍ No. 23 AL CONTRATO DE CONCESIÓN No.6000169OK
DEL 12 DE SEPTIEMBRE DE 2006**

Las bahías de espera Este y Oeste de la Pista Norte en las calles de rodaje A y E respectivamente, deben ser modificadas para aumentar la capacidad de espera de cada bahía a dos aeronaves código E mientras se permite el paso de una aeronave código F, de acuerdo con los estándares y las recomendaciones OACI.

Las bahías de espera deben ser construidas en Pavimento Asfáltico diseñado para soportar aeronaves código F y código E completamente cargadas.

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).

La nivelación del nuevo pavimento de la calle de rodaje debe ser acorde con los estándares de OACI y con una pendiente mínima de 0.7%. Se debe proveer drenaje de aguas lluvia para la calles de rodaje de acuerdo con la Sección 9.4 de este Apéndice.

Debe suministrarse señalización e información regulatoria en las ampliaciones de las bahías de espera de las calles de rodaje descritas en este numeral, incluyendo como mínimo marcaciones pintadas sobre el pavimento, letreros e iluminación en los bordes y línea central, de acuerdo con los estándares y las recomendaciones OACI CAT II.

Los detalles sobre las calles de rodaje se encuentran en el Plan Maestro Fase III Volumen II Sección 3.1."

5. Que el Apéndice D del Contrato de Concesión en cuanto a la Nivelación de las Franjas y RESAS de la Pista Norte indica lo siguiente:

"10.1.1 Nivelación de las Franjas y RESAS de la Pista Norte

Se requiere realizar un levantamiento topográfico de un área estimada de 4,500 metros de longitud por 300 metros de ancho que cubre las franjas y RESAS (Zonas de Seguridad Extremo Pista) de la Pista Norte, con el fin de verificar que las pendientes de superficie cumplen lo contemplado en el numeral 3.4 del Anexo 14 de OACI. Cualquier zona que no cumpla con la reglamentación debe ser compactada y nivelada acorde a lo consignado en la normatividad OACI.

Así mismo, dentro de las franjas de pista no debe existir ningún tipo de obstáculo que pueda causar daños a las aeronaves en caso de salirse de la pista. Por ello deben nivelarse las cajas de inspección de las redes eléctricas localizadas en las franjas de pista las cuales tienen una altura superior a las de las franjas.

[Firma]

[Firma]

**OTROSÍ No. 23 AL CONTRATO DE CONCESIÓN No.6000169OK
DEL 12 DE SEPTIEMBRE DE 2006**

Finalmente se debe garantizar que las zonas RESAS puedan soportar una aeronave y los vehículos de salvamento y extinción de incendios en caso de una emergencia.

Las Obras de Modernización y Expansión correspondientes a la nivelación de las franjas y las RESAS en la pista norte, serán entregadas a Aerocivil una vez suscrita el Acta de Verificación correspondiente, lo cual deberá hacerse dentro de los cinco (5) Días siguientes al recibo a satisfacción de la obra por parte de la Aerocivil y el Interventor. Una vez suscrita el Acta de Verificación respectiva, se entenderá que el área correspondiente a dicha obra dejará de hacer parte del Área Concesionada y no será objeto de Mantenimiento por parte del Concesionario, desde ese momento y hasta la finalización del término de la Concesión.

Para la suscripción del Acta de Verificación correspondiente a esta obra, el Concesionario deberá extender una garantía de estabilidad particular, cuyo objeto sea el cubrimiento de la responsabilidad del Concesionario por los daños que presente la nivelación de las franjas y las RESAS durante los cinco (5) años siguientes a la expedición de la garantía, la cual tendrá un valor asegurado de DOSCIENTOS CINCUENTA Y TRES MILLONES DE Pesos (COL\$ 253'000.000,00) de Diciembre de 2005.

El Concesionario -y/o la aseguradora, según sea el caso- sólo se eximirán de las obligaciones cubiertas por el amparo de estabilidad y calidad de esta obra cuando demuestren alguna de las circunstancias siguientes:

a) Que la causa de los daños son situaciones sobrevinientes, imprevistas e imprevisibles que escaparon al control del Concesionario y que no tienen ninguna relación u origen total o parcial en la nivelación de las franjas y las RESAS o cualquier otra actividad de Modernización y Expansión, los bienes y equipos suministrados e instalados por el Concesionario, ni en cualquier otra actividad ejecutada por el Concesionario.

b) Que los daños de la nivelación de las franjas y las RESAS se deben a intervenciones efectuadas por Aerocivil directamente, por el concesionario del Contrato de la Segunda Pista, o por terceros.

c) Que los daños se deben al deficiente mantenimiento de la obra efectuada por el concesionario del Contrato de la Segunda Pista o por Aerocivil."

6. Que los estudios y diseños de la bahía occidental cuentan con concepto formal favorable de la Interventoría Técnica emitido mediante comunicación No. JFA-A&C-0122-11 del 25 de febrero de 2011 y aprobación emitida por la **AEROCIVIL** mediante comunicación 1070-092.5-2011025368 del 27 de julio de 2011.

M *Del No*
N

B

**OTROSÍ No. 23 AL CONTRATO DE CONCESIÓN No.6000169OK
DEL 12 DE SEPTIEMBRE DE 2006**

7. Que la **AEROCIVIL** dio aprobación a los diseños de detalle de los subproyectos Franjas, Resas y Bahías de Espera, mediante las comunicaciones No. 1070-092.5-2011031940 y 1070-092.5-2011025368, respectivamente, previos conceptos formales de la interventoría técnica plasmados en las comunicaciones No. JFA-A&C – 0171 – 11, JFA-A&C-0122-11 y JFA-A&C-0224-11.
8. Que la **AEROCIVIL** en su condición de Autoridad Aeronáutica mediante el oficio No. 1070-092.5-2014002647 del 20 de enero de 2014 con radicado ANI No. 2014-409-002450-2 del 21 de enero de 2014, determinó: “(...) *Por lo anterior la Entidad ratifica la comunicación 1070-092.5-201341214, del 16 Septiembre de 2013, dirigida al Concesionario OPAIN S. A, donde se indica que el área de seguridad de extremo de pista debe ser de 90 X 90 metros en la cabecera 31R y 13 L (...)*”.
9. Que mediante Resolución No. 06037 de 30 de octubre de 2013 expedida por la **AEROCIVIL**, se ordenó la apertura de la Licitación Pública No. 13000040 OL de 2013 con el objeto de “Contratar la construcción de un sistema complementario de calles de rodaje en el costado occidental del Aeropuerto Internacional El Dorado – Fase 1”.
10. Que mediante Resolución No. 07245 del 27 de diciembre de 2013 expedida por la **AEROCIVIL** le fue adjudicado a la Sociedad ALPHA MIKE S.A.S., en adelante ALPHA MIKE, el Contrato de obra No. 1300277 OK – 2013.
11. Que los estudios y diseños de la Superficie Antierosión, RESA y nivelación de la franja de la pista norte cuentan con concepto formal favorable de la Interventoría Técnica emitido mediante comunicación JFA-A&C-0113-15 del 17 de junio de 2015 y aprobación de la **ANI** emitida mediante comunicación con radicado **ANI** de salida No. 2015-309-014388-1 del 2 de julio de 2015.
12. Que **OPAIN** mediante Comunicación No. 20169500046831 del 15 de junio de 2016, radicada en la **ANI** con el No 2016-409-050182-2 el 16 de junio de 2016, al presentar observaciones a los planos presentados por el Consorcio TEI EL DORADO (Program Manager del Aeropuerto Internacional El Dorado) asociados con su obligación contractual de coordinación y articulación de proyectos, en lo referente a la cabecera occidental (13L) de la Pista Norte adjuntó un plano con las zonas que infería afectaban el Contrato de Concesión, para que fueran ratificadas por parte de la ANI, con lo siguiente:

“(...)

- a. Reducción de alcance contractual – Zona de Bahía de Espera eliminada
- b. Modificación de alcance contractual – Zona de Bahía de Espera cambia a Calle de Rodaje
- c. Alcance de los trabajos – Zona de Bahía de Espera y franjas

**OTROSÍ No. 23 AL CONTRATO DE CONCESIÓN No.6000169OK
DEL 12 DE SEPTIEMBRE DE 2006**

d. *Modificación de alcance contractual – Desafectación de área de bahía de espera a intervenir en zona 3. (...)*”

13. Que la ANI mediante comunicación con radicado ANI de salida No 2016-309-025315-1 del 22 de agosto de 2016, radicada en OPAIN con el No 20161100469062 el 23 de agosto de 2016, respecto del alcance de la Bahía de Espera Occidental a ser ejecutado por el concesionario, señaló lo siguiente:

“a. Definición Alcance Bahía de Espera Occidental

(...) dentro de la coordinación de las obras y diseños efectuada por el Consorcio TEI EL DORADO se recibió y se acepta por parte de la ANI la propuesta de intervención para el Concesionario OPAIN S.A. Para clarificar esta propuesta se adjunta a la presente un esquema con las áreas correspondientes a la bahía de espera occidental de la pista norte. En este esquema se presentan con (5) diferentes áreas. Las áreas 3 y 5 se quitarán del alcance contractual de OPAIN S.A, para ser ejecutadas por la Sociedad Alpha Mike, quien llegará a la cabecera 13L con la extensión de la calle de rodaje “Uniform” y que constructivamente hablando puede manejar mucho mejor los empalmes que surgen del proceso constructivo.

Así las cosas, se tendría que desafectar por parte de la ANI al Contrato de Concesión No 6000169 OK-2006 un total de áreas, desagregadas de la siguiente manera:

- *Área 3:*
 - *331,49 m² de estructura de pavimento de calle de rodaje; y*
 - *1606,92m² de estructura de margen.*
- *Área 5*
 - *884,3m² de franja*

Por otra parte, las áreas 1 y 2 corresponden a secciones de la bahía de espera occidental ya ejecutadas por OPAIN S.A. Estas áreas se componen de la siguiente manera:

- *Área 1:*
 - *1313,95 m² de estructura de pavimento de calle de rodaje; y*
 - *1471,37 m² de estructura de margen.*
- *Área 2:*
 - *3062,04 m² de estructura de pavimento de calle de rodaje; y*
 - *2847,18 m² de estructura de margen.*

Para estas áreas 1 y 2, se solicita que OPAIN S.A. presente propuesta formal para ejecutar una repavimentación de 6 cm, que corresponde al espesor promedio de la repavimentación a cargo

M
Del
J

LB

**OTROSÍ No. 23 AL CONTRATO DE CONCESIÓN No.6000169OK
DEL 12 DE SEPTIEMBRE DE 2006**

del concesionario CODAD S.A. Esto con el fin de que en la ampliación de las bahías de espera construidas por OPAIN S.A. se obtenga la rasante final, producto de la repavimentación contractual del Concesionario CODAD S.A. que actualmente se está llevando a cabo.

Para el área 4 se solicita que OPAIN S.A. cumpla con su obligación contractual y construya ese tramo de bahía de espera faltante. Así mismo, se solicita oferta formal para que la nueva construcción enrase con la nueva cota de la pista norte y bahía de espera, que corresponde a los 6 cm adicionales de repavimentación usados por CODAD S.A.

Para ello se propone incrementar en 6 cm la capa de recebo dentro de las estructuras de pavimento aprobadas para la ejecución de la ampliación de las bahías de espera. Dichos 6 cm corresponden al espesor promedio de la repavimentación a cargo del concesionario CODAD S.A., esto con el fin de que en la ampliación de la bahía de espera a construir por OPAIN S.A. se obtenga la rasante final a nivel de la repavimentación contractual del concesionario CODAD S.A. que actualmente se está llevando a cabo.

Se solicita para la oferta formal a presentar por OPAIN S.A. que se tenga en cuenta la reducción del alcance contractual que se proponen en los párrafos que anteceden, con el fin de hacer un balance financiero de las obligaciones vs las nuevas solicitudes (...)"

14. Teniendo en cuenta que las áreas que son objeto de las obras a ejecutar por la Sociedad Alpha Mike S.A.S. relacionadas en los dos considerandos anteriores, se encuentran dentro del área donde **OPAIN** debería continuar la ejecución de las obras de la Bahía Occidental y en virtud de lo dispuesto en la Cláusula 1.17 del Contrato de Concesión, hechos los análisis técnicos la **ANI** y **OPAIN** consideran que no se requiere desafectación alguna.

15. Que la **ANI** mediante comunicación con radicado **ANI** de salida No 2016-309-025315-1 del 22 de agosto de 2016, radicada en **OPAIN** con el No. 20161100469062 el 23 de agosto de 2016, respecto del alcance de la nivelación de la franja de la pista norte indicó lo siguiente:

"3. Franjas

a. Definición Alcance Nivelación Fase 3 (interferencia Calle de Salida Rápida):

(...)

Por otra parte, es de aclarar que por la intervención por la nueva calle de salida rápida se debe modificar el alcance contractual de OPAIN S.A con respecto a esa misma área, que no se ejecutaría en la franja de la pista norte. Esta área se ha estimado en 5741m², correspondiente al área aferente de los 75m a partir del eje de la pista de vuelo norte. A manera demostrativa se adjunta un esquema con el área correspondiente.

M

Red

**OTROSÍ No. 23 AL CONTRATO DE CONCESIÓN No.6000169OK
DEL 12 DE SEPTIEMBRE DE 2006**

En este caso, al igual que en el punto anterior, se solicita se tenga en cuenta la reducción del alcance contractual que se proponen en los párrafos que anteceden, con el fin de hacer un balance financiero de las obligaciones contractuales”

16. Que la ANI mediante comunicación con radicado ANI de salida No 2016-309-025315-1 del 22 de agosto de 2016, radicada en OPAIN con el No. 20161100469062 el 23 de agosto de 2016, señaló lo siguiente:

***“b. Definición del Alcance Especifico de OPAIN
(...)”***

En las mesas de trabajo efectuadas por los mencionados actores se definió el alcance de cada uno de los participantes. En el caso particular de OPAIN S.A. se estableció en dichas mesas de trabajo que su alcance se limitaría a las adecuaciones de obra civil requerida para la materialización de los diseños aprobados por la AEROCIVIL en la zona a intervenir por OPAIN S.A. Dentro del marco de sus obligaciones contractuales en la pista norte (construcción de la RESA, la zona anti-erosión por chorro de turbina y nivelación de franjas de seguridad de la pista de vuelo). En este sentido, OPAIN S.A. debe asumir el tendido de ductería, instalación de hoyas, retiro de las lámparas del ALS, la construcción de bases para instalación de luces del ALS, cajas de inspección, y puesta a tierra de banco de ductos (incluye cable para puesta a tierra, varilla para puesta a tierra y soldadura exotérmica).

(...)

*De cara a cumplir con las especificaciones F900 que la interventoría JFA-A&C exige a OPAIN S.A para la construcción de cajas resistentes en las franjas de pista, aunque el diseño aprobado por AEROCIVIL recoge la construcción de cajas D400 y entendiendo que supondría una mejora en el sentido de la seguridad de operación, les solicitamos que las cuatro (4) cajas en las áreas de las zonas de anti-erosión por chorro de turbina, del alcance de OPAIN S.A, sean construidas como tipo F900, según el detalle constructivo recogido en el diseño de FRANJAS y RESAS PISTA 13L-31R, numero de dibujo “3-F170-EDTOOO7 Rev.0”, adjuntado para una rápida identificación.
(...)”*

17. Que mediante el Parágrafo Cuarto de la Cláusula Segunda del Otrosí No. 12 al Contrato de Concesión No. 6000169OK de 2006 se previó que: *“(...) Las Partes convienen en que OPAIN ejecutará conforme con el concepto dado por la AEROCIVIL y el concepto formal de la interventoría técnica, la franja de la pista norte con una resistencia de 75 metros medidos desde el eje de la pista y de su prolongación, y una nivelación total de 105 metros medidos desde el eje de la pista y de su prolongación. Por lo anterior, OPAIN renuncia al reconocimiento a su favor previsto en el ordinal vigésimo primero, numeral quinto de la parte resolutive del laudo arbitral del 4 de octubre de 2012.”.*

M

Aut No

4

RS

**OTROSÍ No. 23 AL CONTRATO DE CONCESIÓN No.6000169OK
DEL 12 DE SEPTIEMBRE DE 2006**

18. Que el 02 de septiembre de 2016 mediante otrosí No. 21 al Contrato de Concesión se reprogramaron las fechas máximas de terminación de los siguientes subproyectos relacionados con la Pista Norte, así:

Hito 8A

"RESAS PISTA NORTE": noviembre 30 de 2017

"SUPERFICIES DE PROTECCIÓN ANTIEROSIÓN POR CHORRO DE TURBINA EN CABECERA PISTA NORTE FASE II" y "EXPANSIÓN DE BAHÍAS DE ESPERA PISTA NORTE – FASE 2": noviembre 30 de 2017

"NIVELACIÓN FRANJAS PISTA NORTE": noviembre 30 de 2017

19. Que la ANI mediante comunicación con radicado ANI de salida No. 2016-309-028665-1 del 16 de septiembre de 2016, radicada en OPAIN con el No. 20161100531862 el 21 de septiembre de 2016, señaló lo siguiente:

**"1. Documento Final de Especificaciones Técnicas:
(...)**

Con respecto a las especificaciones para las bases de luces, se reitera a OPAIN lo expresado en varias reuniones técnicas para aclarar dudas, que tanto en los planos finales de diseño como en las cantidades se expresa que la caja a emplear es la tipo L-868. Para ello se ratifica que OPAIN S.A podrá emplear las "hollas" clase 1A Tamaño C en lo referente al alcance de su intervención en la franja de la pista de vuelo"

20. Que la ANI mediante comunicación con radicado ANI de salida No. 2016-309-032181-1 del 13 de octubre de 2016, radicada en OPAIN con el No. 20161100586022 del 18 de octubre de 2016, señaló lo siguiente:

"(...)

1. Intervención en RESA y zona anti-erosión por chorro de turbina en la cabecera 13L.

En la zona a intervenir por OPAIN S.A. dentro del marco de sus obligaciones contractuales en la pista norte (construcción de la RESA, la zona anti-erosión por chorro de turbina y nivelación de franjas de seguridad de la pista de vuelo), se debe asumir por parte de OPAIN S.A. el tendido de ductería, retiro de las lámparas del ALS, la construcción de bases para instalación de luces del ALS, cajas de inspección, puesta a tierra de banco de ductos (incluye cable para puesta a tierra, varilla para puesta a tierra y soldadura exotérmica), así como, la reinstalación de las mismas

M

Red

**OTROSÍ No. 23 AL CONTRATO DE CONCESIÓN No.6000169OK
DEL 12 DE SEPTIEMBRE DE 2006**

lámparas del ALS desmontadas, incluyendo el cable primario y secundario requerido para reemplazar el cable de los circuitos existentes, y los conectores primarios y secundarios necesarios para ejecutar la conexión de estas balizas y asegurar así su alimentación eléctrica, así como la continuidad de los circuitos que dan servicio al resto del ALS y que se afectan por la construcción de estas áreas.

En este sentido, la posición de las lámparas ALS a reinstalar se deben ubicar conforme con lo requerido en el RAC 14 vigente de AEROCIVIL, equidistancia de 30 m desde el umbral de pista, lo que supone un desplazamiento de entre 3 y 5 metros hacia el oriente de su posición actual. Así las cosas, la ubicación en planta de dichas luces ALS debe corresponder a lo planteado en los planos aprobados por AEROCIVIL, conformes con su RAC14, del diseño de un sistema CAT III para la Pista Norte, remitidos a OPAIN S.A. mediante comunicaciones con radicado de salida ANI No. 2016-309-012394-1 del 10 de mayo de 2016, No. 2016-309-019771-1 del 05 de julio de 2016, No. 2016-309-025315-1 del 22 de agosto de 2016 y No. 2016-309-028665-1 del 16 de septiembre de 2016. Con la ubicación existente, es claro que la línea de luces No. 5 del ALS hacia el occidente no se encuentra dentro de la zona a intervenir por parte de OPAIN S.A. En consecuencia, la línea de luces No. 5 no se debe manipular por parte del concesionario OPAIN S.A. No obstante lo anterior, OPAIN S.A. debe realizar la construcción de una ductería que dé continuidad a los circuitos de alimentación del ALS hasta la caja más próxima existente de la línea de luces No. 5. Posteriormente debe tender el cableado hasta la línea de luces No. 5. dentro de la zona a intervenir por parte de OPAIN S.A. Por tanto, se le indica al concesionario OPAIN S.A. que esta ductería debe ser instalada por el concesionario, de acuerdo con la coordinación efectuada por parte del Consorcio TEI EL DORADO para esta área del aeropuerto.

La reinstalación de las actuales luces del ALS la debe ejecutar el concesionario OPAIN S.A. de tal manera que el plano de luces se respete, teniendo como origen el actual punto de umbral de la cabecera 13L, que no incluye el espesor de la sobrecarpeta a extender por parte del concesionario CODAD S.A. en la repavimentación de la pista norte. Por tanto, las luces del ALS deben coincidir en elevación con la actual condición (sin los 6 cm aproximadamente de repavimentación) del plano de luces, por lo que la cota de instalación debe ser congruente con esta instrucción.

Para la alimentación eléctrica de estas luces, a ser reinstaladas por OPAIN S.A., se debe hacer un tendido de cable primario que dé continuidad a los 4 circuitos que alimentan el total del ALS, de tal manera que se conecten con la caja No. 256, a ser construida por la Sociedad ALPHA MIKE S.A.S., y donde se dejan en punta estos circuitos por parte del contratista de obra pública de la AEROCIVIL, hasta la caja más próxima de alimentación a la línea de luces No. 5. Luego, la conexión mediante cable primario se debe hacer de caja a caja (punto a punto) por parte de OPAIN S.A. para los circuitos que alimentan las balizas afectadas en las líneas de luces No. 1 a No. 4, y de la caja 256 a la primera de alimentación a la línea No. 5 para el resto de circuitos afectados del ALS.

Del No. 12
4

**OTROSÍ No. 23 AL CONTRATO DE CONCESIÓN No.6000169OK
DEL 12 DE SEPTIEMBRE DE 2006**

La conexión y desconexión del sistema ALS será responsabilidad de CODAD, para lo cual OPAIN S.A. realizará el acompañamiento correspondiente y responderá por el correcto funcionamiento de la zona intervenida como parte de su alcance."

21. Que el numeral 7.2.2 del Apéndice F del Contrato de Concesión prevé:

"(...) El Concesionario será responsable de que los contratos que suscriba con los Operadores de Carga incluyan, como mínimo, las siguientes obligaciones, además de lo previsto en el Contrato de Concesión:

...

Una cláusula en la que se indique como causal de terminación anticipada del contrato exigir a cada Operador de Carga la entrega del área objeto del contrato, cuando éste último no mantenga un manejo anual equivalente a por lo menos el 3% del total de toneladas de carga procesadas en el Aeropuerto, según lo certifique Aerocivil. Esta medición se hará cada año contado a partir de la suscripción del contrato entre el Concesionario y el Operador de Carga."

22. Que **OPAIN** S.A. mediante comunicación del 7 de octubre de 2014, No. 20144100056461, radicado en la **ANI** el 8 de octubre de 2014, bajo No. 2014-409-049432-2, solicitó ante la **ANI** el análisis y posterior autorización de la modificación del inciso final de la Cláusula 7.2.2 del Apéndice F del Contrato de Concesión.

23. Que la **ANI** teniendo en cuenta lo manifestado por **OPAIN** en la comunicación 20144100056461, respecto al inciso final de la Cláusula 7.2.2 del Apéndice F, mediante comunicación del 8 de septiembre de 2015 con radicado **ANI** de salida No 2015-309-020678-1, requirió la participación de la Aerocivil en las mesas de trabajo para analizar el tema en particular.

24. Que la Oficina de Comercialización e Inversión de la Aerocivil, respecto al manejo anual equivalente a por lo menos el 3% del total de toneladas procesadas en el aeropuerto según lo certifique esta Entidad, una vez tuvo conocimiento de la intención de modificación a realizar entre **OPAIN** y la **ANI** para el inciso final del Apéndice F del Contrato de Concesión No. 6000169OK de 2006, mediante comunicación del 17 de marzo de 2016, No. 1070.092.5.2016010161, indicó que la Oficina de Transporte Aéreo conceptuó que:

"Con relación al oficio del asunto, en el cual se solicita se revise la posibilidad de eliminar el porcentaje de carga procesada establecido en la cláusula 7.2.2. del Contrato de Concesión y conforme a lo acordado en la Mesa de Trabajo Número 6 del 24 de febrero de 2016, cuyo objetivo fue evaluar el alcance y aplicación de la cláusula en mención del Apéndice F, en cuanto al porcentaje de carga procesada que se exige a los tenedores de la Terminal de Carga, tenemos los siguientes comentarios:

AM

[Handwritten signature]

[Handwritten mark]

**OTROSÍ No. 23 AL CONTRATO DE CONCESIÓN No.6000169OK
DEL 12 DE SEPTIEMBRE DE 2006**

- *Consideramos que es conveniente la eliminación de la parte de la cláusula 7.2.2., que establece como causal de terminación anticipada de los contratos el que cada operador de carga no mantenga un manejo anual equivalente a por lo menos el 3% de total de toneladas de carga procesadas en el aeropuerto, según lo certifique la Aerocivil.*
- *Es conveniente que cada empresa elabore un reporte anual de la carga procesada, el cual debe estar certificado por el representante legal y debe ser remitido a OPAIN para efectos de control y seguimiento del Concesionario. "*

25. Que de acuerdo con el oficio de la Aerocivil del 17 de marzo de 2016, No. 1070.092.5.2016010161, la ANI mediante comunicación del 12 de julio de 2016 con radicado ANI de salida No. 2016-309-020695-1, radicada en OPAIN el 14 de julio de 2016, con el No 20161100387652, avaló la modificación propuesta por el concesionario al inciso final del Numeral 7.2.2 del Apéndice F.

26. Que OPAIN mediante Comunicación del 29 de julio de 2016 No. 20161000061691 radicada en la ANI el 01 de agosto de 2016 con el No 2016-409-065871-2, manifestó:

"(...) el Concesionario hace la siguiente propuesta de modificación contractual de la parte de la obligación que tiene con respecto de la inclusión en los contratos con los Operadores de Carga (Numeral 7.2.2 del Apéndice F) para que quede de la siguiente forma:

"Una cláusula en la que se indique como causal de terminación anticipada del contrato la no entrega por parte de cada Operador de Carga de un reporte anual de la carga procesada certificado por el representante legal, del total de toneladas de carga procesadas en el respectivo inmueble arrendado".

Que en virtud de lo anterior, las Partes:

ACUERDAN

Ho- **CLÁUSULA PRIMERA.** Modificar el Capítulo 7 Servicios No Asociados a los Ingresos Regulados, Numeral 7.2.2. Entrega de tenencia de espacios del Concesionario a los Operadores de Carga, Párrafo 7, Inciso 6 del Apéndice F del Contrato de Concesión, el cual quedará así:

"7.2.2. Entrega de tenencia de espacios del Concesionario a los Operadores de Carga

...

M
D
7

23

**OTROSÍ No. 23 AL CONTRATO DE CONCESIÓN No.6000169OK
DEL 12 DE SEPTIEMBRE DE 2006**

Para efectos de control y seguimiento por parte del concesionario se debe incluir una cláusula en la que se indique como causal de terminación anticipada del contrato la no entrega por parte de cada Operador de Carga de un reporte anual de la carga procesada certificado por el representante legal, del total de toneladas de carga procesadas en el respectivo inmueble arrendado”.

CLÁUSULA SEGUNDA. Las Partes acuerdan adicionar al Capítulo 8. Mejoras a las Calles de Rodaje y a las Pistas numeral 8.1 Pista Norte – Expansión de la Bahía de Espera del Apéndice D del Contrato de Concesión, lo siguiente:

Se excluirá del alcance del área a ejecutar como parte de la expansión de la bahía de espera occidental de la pista norte, un área de 2033,12 m² que se distribuye de la siguiente manera y que se encuentra comprendida en el área 3 del esquema “Disminución del Alcance Pista Norte y Bahía de Espera Occidental por construcción con Calle Uniform” incluido en el Anexo No. 1 del presente otrosí:

- Área 3:
 - 335,44 m² de estructura de pavimento de calle de rodaje; y
 - 1697,69 m² de estructura de margen.

PARÁGRAFO: ANI y OPAIN manifiestan que estas áreas no requieren desinfectación, debido a que de acuerdo con el numeral 1.17 de la cláusula 1 del contrato de concesión No. 6000169OK de 2006 las áreas referenciadas no se consideran áreas concesionadas.

CLÁUSULA TERCERA. Las Partes acuerdan adicionar al Capítulo 10. Trabajos Adicionales numeral 10.1.1 Nivelación de las Franjas y RESAS de la Pista Norte del Apéndice D del Contrato de Concesión, lo siguiente:

Se excluirá del alcance del área a ejecutar como parte de la nivelación de la franja de la pista norte, un área de 1496.77 m² que se encuentra comprendida en el área 5 del esquema “Disminución del Alcance de Pista Norte y Bahía de espera occidental por construcción de calle Uniform” incluido en el Anexo No.1 del presente otrosí del presente otrosí:

- Área 5
 - 1496.77 m² de franja

Igualmente se excluirá del alcance del área a ejecutar como parte de la nivelación de la franja de la pista norte, un área de 8356.54 m² que se distribuye de la siguiente manera y que se encuentra comprendida en el área 7 y 6 del esquema “Disminución del Alcance de Pista Norte por construcción Calle de salida Rápida A5” incluido en el Anexo No.2 del presente otrosí:

**OTROSÍ No. 23 AL CONTRATO DE CONCESIÓN No.6000169OK
DEL 12 DE SEPTIEMBRE DE 2006**

- *Área 7*
 - *5628,54 m² de franja*
- *Área 6*
 - *2728 m² de franja*

PARÁGRAFO: ANI y OPAIN manifiestan que estas áreas no requieren desafectación, debido a que de acuerdo con el numeral 1.17 de la cláusula 1 del contrato de concesión No. 6000169OK de 2006 las áreas referenciadas no se consideran áreas concesionadas. .

CLÁUSULA CUARTA. Las Partes acuerdan adicionar al Capítulo 8. Trabajos Adicionales, numeral 8.1. "Pista Norte- Expansión de la Bahía de Espera" del Apéndice D del Contrato de Concesión, lo siguiente:

Se incluirá la repavimentación de 6 cm de la superficie pavimentada del área ya construida por OPAIN de expansión de la bahía de espera 13L, con el fin de dar continuidad a la superficie global de la bahía, para un total de 8125,96 m² que se distribuye de la siguiente manera, según se muestra en el Anexo No. 3 del presente otrosí "Repavimentación Bahía de Espera Occidental Construida Previamente":

- *Área 1:*
 - *3039,13 m² de estructura de pavimento de calle de rodaje; y*
 - *2272,65 m² de estructura de margen.*
- *Área 2:*
 - *1294,39 m² de estructura de pavimento de calle de rodaje; y*
 - *1519,78 m² de estructura de margen.*

CLÁUSULA QUINTA. Las Partes acuerdan adicionar al Capítulo 8. Trabajos Adicionales, numeral 8.1. "Pista Norte- Expansión de la Bahía de Espera" del Apéndice D del Contrato de Concesión, lo siguiente:

Para el caso de la bahía de espera no construida a la fecha del presente otrosí, se elevará la estructura de pavimento pendiente de construir en el costado nororiental de la bahía 13L un total de 6 cm, reduciendo la excavación prevista para la construcción de la estructura de pavimento los 6 cm necesarios y manteniendo los espesores de las capas previstas, con el fin de dar continuidad en la superficie global de la bahía de espera 13L.

Del Albo R
Y

B

**OTROSÍ No. 23 AL CONTRATO DE CONCESIÓN No.6000169OK
DEL 12 DE SEPTIEMBRE DE 2006**

CLAUSULA SEXTA. OPAIN y la ANI y/o su respectivo interventor deberán revisar las mayores y menores cantidades de obra, ítems no previstos, análisis de precio unitarios y áreas; lo anterior con el fin de determinar la valoración económica asociada con los nuevos alcances.

Las partes consideran que la eventual metodología que se usará para efectos de establecer la valoración económica como consecuencia de los nuevos alcances, será la siguiente:

En un plazo máximo de treinta (30) días calendario contados a partir de la suscripción del presente documento, la ANI y/o su Interventoría revisarán los APU's entregados por el concesionario el 17 de noviembre de 2016 mediante oficio con radicado ANI No. 2016-409-104762-2, asociados con los mayores y menores alcances de ejecución en cabeza de OPAIN, de los cuales se tendrán en cuenta los siguientes elementos para las obras objeto del presente Otrosí:

- Obras adicionales:
 - Costos de repavimentación y nivelación bahía de espera occidental de las áreas indicadas por la ANI a renivelar
- Reducción de alcance:
 - Valores a descontar por menor ejecución en la bahía de espera occidental (áreas 3 y 5)
 - Valores a descontar por la interferencia con la nueva calle de salida rápida de la pista norte

Para efectos del ejercicio anterior, OPAIN debe entregar la composición del CAPEX y el OPEX debidamente soportados. Este plazo es prorrogable por mutuo acuerdo entre las partes.

Se conviene por las partes que los APU's revisados y acordados en el acuerdo conciliatorio del 09 de marzo de 2015, serán la base para la revisión del CAPEX. Sin embargo en caso que existan ítems para los cuales no se tengan precios de referencia en el mencionado acuerdo, se emplearán los APU's revisados y acordados en el otrosí No. 20 al contrato de concesión (obras complementarias)

Una vez revisados la totalidad de los APU's, áreas, costo directo e indirecto, alcances a ejecutar, la ANI le solicitará al interventor que un plazo de cinco (5) días valide el ejercicio para posterior pronunciamiento formal de la ANI. Este plazo empezará a correr una vez concluya la revisión de toda la documentación, aun antes de que se cumplan los (30) días a los que se refiere esta cláusula.

OPAIN acepta que como consecuencia del nuevo alcance previsto en el presente Otrosí resulta un valor a favor de la ANI; por lo anterior hará devolución de los recursos económicos en

**OTROSÍ No. 23 AL CONTRATO DE CONCESIÓN No.6000169OK
DEL 12 DE SEPTIEMBRE DE 2006**

cuanto a CAPEX y/o OPEX en que incurre o deja de incurrir el concesionario; para efectos de lo cual, el concesionario consignará a favor de la ANI en el plazo que le señale la Agencia, en la subcuenta del Patrimonio Autónomo denominada "Subcuenta de Excedentes"; o en su defecto, compensará a la ANI en lo que la entidad concedente considere conveniente para la mejora del proyecto "Contrato de Concesión No. 6000169OK de 2006".

CLÁUSULA SEPTIMA. Garantías. OPAIN se compromete a constituir y/o modificar las garantías, previstas en el Contrato de Concesión, por los montos, amparos y durante los plazos previstos en el Contrato, para efectos de ajustarlas a las estipulaciones del presente Otrosí. La ANI deberá realizar la respectiva publicación en el SECOP.

CLÁUSULA OCTAVA. Asignación de riesgos. Las Partes manifiestan que con el alcance del presente otrosí, no se modifica el esquema de asignación de riesgos del contrato y en ese sentido, se mantienen las condiciones de asignación de riesgos previstas en el Contrato de Concesión, vigente y aprobado por parte del Ministerio de Transporte mediante oficios del 18 de agosto y del 23 de septiembre de 2005, así como oficio del Ministerio de Hacienda y Crédito Público radicado en la AEROCIVIL bajo el No.018561 del 27 de septiembre de 2005.

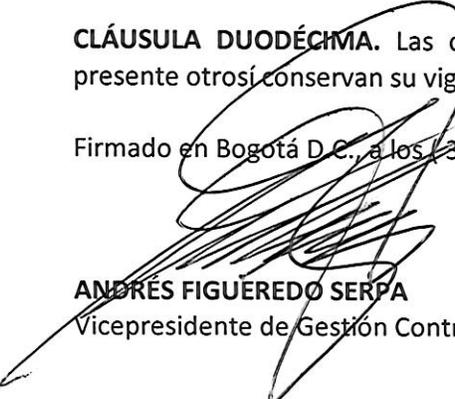
CLÁUSULA NOVENA. Ambiental. El presente otrosí no cambia las obligaciones ambientales contractuales del concesionario.

CLÁUSULA DÉCIMA. Hacen parte del presente Otrosí los siguientes documentos: 1) Anexo No.1 - Disminución del Alcance Pista Norte y Bahía de Espera Occidental por construcción con Calle Uniform; 2) Anexo No.2 - Disminución del Alcance de Pista Norte por construcción Calle de salida Rápida A5; Anexo No.3 - Repavimentación Bahía de Espera Occidental Construida Previamente.

CLÁUSULA UNDÉCIMA. El presente Otrosí se perfecciona con la suscripción de las Partes.

CLÁUSULA DUODÉCIMA. Las cláusulas y condiciones del Contrato no modificadas por el presente otrosí conservan su vigencia y validez.

Firmado en Bogotá D.C., a los (30) días del mes de Noviembre de 2016.


ANDRÉS FIGUERO DO SERPA
Vicepresidente de Gestión Contractual ANI


DIANA BERNAL PINZON
Representante Legal S OPAIN S.A.

**OTROSÍ No. 23 AL CONTRATO DE CONCESIÓN No.6000169OK
DEL 12 DE SEPTIEMBRE DE 2006**

Proyectó: Mario Nicolás Cortés Gutiérrez - ANI *MC*
Pablo Andrés Romero R. - ANI *PAR*
Jaime Niño - ANI *JN*
Jorge Jaramillo T. - ANI *JJT*
Jorge Ivan Mogollon Monterrosa - ANI *JIM*
Lina Leidy Leal Díaz - GR - ANI *LLD*
Revisó: Bladimir Castilla Nieto - ANI *BCN*
Felisa Perez - OPAIN *FP*
Andrea Castellanos - OPAIN *AC*
Aprobó: María Eugenia Arcila Zuluaga - ANI *MAZ*
Priscila Sanchez Sanabria. Gerente de Gestión Contractual 2 - ANI *PS*
Oscar Laureano Rosero Jiménez - ANI *OLR*
Poldy Paola Osorio Álvarez - Gerente Riesgos - ANI *POA*