

OTROSÍ No. 6 AL CONTRATO DE CONCESIÓN No. 6000169 OK DEL 12 DE SEPTIEMBRE DE 2006

CONCESIÓN PARA LA ADMINISTRACIÓN, OPERACIÓN, EXPLOTACIÓN COMERCIAL, MANTENIMIENTO Y MODERNIZACIÓN Y EXPANSIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C.

Entre los suscritos, de una parte,

i) **SANTIAGO CASTRO GÓMEZ**, mayor de edad, domiciliado en la ciudad de Bogotá D.C., identificado con cédula de ciudadanía No. 16.733.052 de Santiago de Cali, actuando en su calidad de Director General de **LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** (en adelante "Aerocivil"), nombrado mediante Decreto 3326 del 8 de septiembre de 2010, con Acta de Posesión No. 041 del 9 de septiembre de 2010.

y por la otra,

ii) **JUAN ALBERTO PULIDO ARANGO**, también mayor de edad, vecino de Bogotá, D.C, identificado con la cédula de ciudadanía número 70.876.189 expedida en La Estrella, Antioquia, quien obra en su condición de Gerente y por ende en representación legal de la **SOCIEDAD CONCESIONARIA OPERADORA AEROPORTUARIA INTERNACIONAL S.A. – OPAIN S.A.**, sociedad debidamente constituida mediante escritura pública número 0002335 del 1 de Septiembre de 2006, otorgada en la Notaría 25 del circuito notarial de Bogotá, D.C., debidamente inscrita en la Cámara de Comercio de Bogotá, D.C, Registro mercantil N° 01077530, Libro 8 del 8 de Septiembre de 2006 (en adelante el "Concesionario" y conjuntamente con Aerocivil, las "Partes").

Teniendo en cuenta las siguientes consideraciones, en ejercicio de la autonomía de la voluntad, en virtud de lo señalado en la Cláusula 90 – MODIFICACIÓN DEL CONTRATO – y por mutuo acuerdo deciden modificar el Contrato de Concesión 6000169OK de fecha 12 de septiembre de 2006.

I. CONSIDERACIONES

CONSIDERACIONES GENERALES

1. Que entre las Partes se celebró el Contrato de Concesión 6000169 OK del 12 de septiembre de 2006 para la Administración, Operación, Explotación Comercial, Mantenimiento y Modernización y Expansión del Aeropuerto El Dorado de la Ciudad de Bogotá D.C. (el "Contrato de Concesión").
2. Que de conformidad con las consideraciones contenidas en el Otrosí No. 3 al Contrato de Concesión, así como en la Cláusula Sexta del mismo documento, las Partes acordaron reprogramar los hitos y definir un nuevo

Cronograma de Obras para la Etapa de Modernización y Expansión del Contrato de Concesión.

CONSIDERACIONES RELATIVAS A LA TORRE DE CONTROL

3. Que dentro del Hito 6 del Cronograma de Obras para la Etapa de Modernización y Expansión del Contrato de Concesión, quedó incluida la obra denominada "TORRE DE CONTROL (construcción)".
4. No obstante lo anterior, en relación con la construcción y puesta en marcha de la nueva Torre de Control, mediante comunicación No. 1070-092.5-2010037234 del 22 de noviembre de 2010, Aerocivil informó al Concesionario su decisión de contratar directamente los respectivos estudios y diseños, basándose en el resultado del análisis efectuado por parte de la Secretaría de Sistemas Operacionales de Aerocivil.
5. Adicionalmente, quedó expresamente excluida la Obra de Modernización y Expansión que inicialmente fue denominada "Reforzamiento Sísmico de la Torre de Control Existente", como consta en el Anexo No. 2 del "Acta de Acuerdo sobre Cálculo Final del DELTA según Cláusula Décima del Otrosí No. 03 al Contrato de Concesión No. 6000169OK del 12 de septiembre de 2006", suscrita el 1° de diciembre de 2010.
6. Teniendo en cuenta lo señalado en los numerales 4 y 5 inmediatamente anteriores, tanto Aerocivil como el Concesionario consideran procedente modificar el Contrato de Concesión mediante la suscripción del respectivo otrosí, en el sentido de excluir la obra "TORRE DE CONTROL (construcción)" del Cronograma de Obras para la Etapa de Modernización y Expansión del Contrato de Concesión.

CONSIDERACIONES RELATIVAS AL REFUERZO SÍSMICO TC1 FASE I Y AL REFUERZO SÍSMICO TC1 FASE II

7. De otra parte, frente a los subproyectos denominados "Refuerzo Sísmico TC1 Fase I" y "Refuerzo Sísmico Terminal de Carga TC1 Fase II", consignados en los numerales 11.4 (Hito 4) y 11.5 (Hito 5) del Apéndice D, modificados también por la Cláusula Sexta del Otrosí No. 3 al Contrato de Concesión, es preciso señalar lo siguiente:

- 7.1 El 15 de Septiembre de 2010, las Partes suscribieron el "ACTA DE SUSPENSIÓN TEMPORAL DEL SUBPROYECTO DENOMINADO REFUERZO SÍSMICO TERMINAL DE CARGA TC1 FASE I SEÑALADA EN EL NUMERAL 11.4 DEL HITO 4 DEL OTROSÍ NO. 3 DEL 24 DE FEBRERO DE 2010", basándose en lo dispuesto por la Cláusula Cuarta del Contrato de Concesión, y teniendo en cuenta, entre otras, las siguientes consideraciones:

"... 

3. De acuerdo con el numeral 11 del Apéndice D del Contrato de Concesión, que prevé las actividades de refuerzo sísmico del Terminal de Carga 1 (el "TC1") deben adelantarse en dos fases.
4. De acuerdo con el numeral 11 del Apéndice D del Contrato de Concesión, la fecha para la terminación del Reforzamiento Sísmico del Terminal de Carga Fase I es el 20 de diciembre de 2010, siendo la fecha final del respectivo Hito el 27 de febrero de 2011.
5. Durante los trabajos de preparación de los estudios y diseños de detalle por parte de Opain, se presentó un cambio en la norma a emplear en materia de sismoresistencia, de la NSR-98 a la NSR-10.
6. Que el Artículo 49 de la Ley 400 de 1997, dispone: "Facúltase al Gobierno Nacional para que, previo el visto favorable de la Comisión Permanente creada a través de la presente Ley, y por medio de Decretos Reglamentarios, proceda a efectuar las actualizaciones en los aspectos técnicos y científicos que demande el desarrollo de la presente Ley y sus reglamentos, y que resulten pertinentes para los propósitos en ella indicados y al alcance de la misma".
7. Que la Comisión Asesora Permanente del Régimen de Construcciones Sismo Resistentes creada por medio de la Ley 400 de 1997 y adscrita al Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, recomendó al Señor Presidente de la República como favorable la actualización del Reglamento Colombiano de Construcción Sismo Resistente NSR-10.
8. Que la Comisión Asesora Permanente del Régimen de Construcciones Sismo Resistentes sustentó la recomendación favorable de la actualización del Reglamento Colombiano de Construcción Sismo Resistente NSR-10, entre otras, con las siguientes consideraciones:
 - "Que el Reglamento Colombiano de Construcción Sismo Resistente es un documento tecnológico que amerita actualizaciones periódicas consecuentes con los avances en las ciencias de la ingeniería y la arquitectura y en especial de la ingeniería sísmica y además con las experiencias que se adquieren con los sismos fuertes que ocurren periódicamente en el territorio nacional y en otros países del mundo y sobre las formas de mitigar sus daños.
 - Que la última versión del Reglamento Colombiano de Construcción Sismo Resistente NSR-98 se expidió, dentro de las autorizaciones dadas por la Ley 400 de 1997, por medio del Decreto 33 de 1998.
 - Que con posterioridad a la expedición del Reglamento Colombiano de Construcción Sismo Resistente NSR-98 han ocurrido en el país sismos importantes que han causado víctimas y daños a las edificaciones dentro de los cuales se destacan: el sismo del Quindío de enero 25 de 1999 que afectó la zona cafetera y especialmente las ciudades de Armenia y Pereira, el sismo de Pizarro del 15 de noviembre de 2004 que afectó la

ciudad de Cali y el sismo de Quetame del 24 de mayo de 2008 que causó daños en la ciudad de Bogotá.

- Que estos sismos fuertes que han ocurrido en el territorio nacional recientemente han indicado aspectos que deben actualizarse y mejorarse dentro del Reglamento Colombiano de Construcción Sismo Resistente para hacerlo más efectivo en la defensa de la vida de los ciudadanos y del patrimonio del Estado y los particulares ante su ocurrencia.
 - Que la actualización del Reglamento Colombiano de Construcción Sismo Resistente NSR-10 incluye unos nuevos mapas de Amenaza Sísmica elaborados por el Instituto de Investigaciones en Geociencia, Minería y Química - Ingeominas y la Asociación Colombiana de Ingeniería Sísmica - AIS, los cuales tienen en cuenta los estudios de neotectónica que se han realizado en el país en la última década por diferentes instituciones y entidades y la distribución espacial y en el tiempo de más de 17000 sismos registrados por la Red Sismológica Nacional y la Red Nacional de Acelerógrafo adscritas al Ingeominas durante este mismo lapso en el territorio nacional, de los cuales más de 100 tuvieron magnitud de Richter mayor de 5.0.
 - Que el Reglamento NSR-10 actualiza todos los temas incluidos en el Reglamento NSR-98.
9. De la aplicación de la norma NSR-10 significa cambios en relación con la norma NSR-98, lo que implica mayor complejidad en las intervenciones técnicas para desarrollar un adecuado reforzamiento estructural.
 10. Que los motivos expuestos anteriormente, afectan únicamente el término señalado en el numeral 11.4 del Hito 4 para la ejecución del subproyecto denominado Refuerzo Sísmico Terminal de Carga TC1 Fase I y no afectara la ejecución de los demás subproyectos que conforman la totalidad del Hito 4.
 11. Que mediante comunicación No 2009300009741 del 18 de junio de 2009, el Concesionario OPAIN S.A., presentó los Estudios y Diseños de Detalle con los requerimientos de sismoresistencia establecidos en el código de construcción (IBC2003) y la Norma sismo-resistente NSR-98, para el Terminal de Carga 1 – TC1.
 12. Que mediante comunicación No. JFA-A&C-855-09 del 14 de julio de 2009, conforme al procedimiento establecido en el numeral 21.2 de la cláusula 21 del Contrato de Concesión No 6000169 OK 2006, la Interventoría a las Obras entregó sus observaciones a los Estudios y Diseños de Detalle.
 13. Que mediante comunicación No. 20103000029741 del 30 de abril de 2010, el Concesionario OPAIN S.A., solicitó a la Aerocivil la aplicación de la Cláusula 21, numeral 21.2 del Contrato de Concesión No. 6000169-OK de 2006, para la aprobación de los diseños correspondientes al Reforzamiento Sísmico del TC1 Fase 1 con fundamento en la NSR-98.

14. Que con fecha Marzo 19 de 2010 se expidió el Decreto 926 de 2010 mediante el cual se adoptó el nuevo Reglamento Colombiano de Construcción Sismo Resistente NSR-10
15. Teniendo en cuenta que a través del Decreto 2525 del 13 de julio de 2010, "Por el cual se modifica el Decreto 926 de 2010 y se dictan otras disposiciones", el Gobierno Nacional amplió el plazo inicialmente establecido para difundir el nuevo Reglamento Colombiano de Construcción Sismo Resistente NSR-10 dentro de los profesionales dedicados al diseño y construcción de edificaciones que además les permita estudiar detalladamente sus requisitos y que garantice que serán aplicados correctamente además que se debe ampliar el término inicialmente contemplado para otorgar un plazo razonable de transitoriedad para la aplicación de la NSR-10..."

7.2 En virtud de lo anterior, las Partes acordaron suspender la ejecución del Subproyecto denominado Refuerzo Sísmico Terminal de Carga TC1 Fase I, a partir del 15 de Septiembre de 2010, por el término de doscientos cincuenta y seis días calendario.

7.3 Ahora bien, mediante comunicación 20111000056721 del 19 de agosto de 2011, el Concesionario le solicitó a Aerocivil una ampliación del plazo de entrega de los subproyectos denominados "Refuerzo Sísmico TC1 Fase I" y "Refuerzo Sísmico Terminal de Carga TC1 Fase II", de tal manera que hagan parte del Hito 6, aduciendo las siguientes razones:

- Durante el periodo en el que se adelantaron los Diseños de Detalle, hubo un cambio en la norma de sismoresistencia, razón por la cual el Concesionario señaló:

"Es importante recordar, como ha quedado documentado en otras oportunidades, que durante los trabajos de preparación de los Estudios y Diseños de Detalle por parte de Opain relativos al Refuerzo Sísmico del TC1, se presentó un cambio en la norma de sismoresistencia, de la NSR-98 a la NSR-10, lo cual fue recogido en los Diseños de Detalle que en su momento fueron presentados por Opain.

Ahora bien, el mencionado cambio de normatividad afectó el plazo de ejecución del subproyecto denominado Refuerzo Sísmico TC1 Fase I correspondiente al Hito 4, lo cual dio lugar a la suspensión de dicho término por 256 días calendario, mediante Acta de Suspensión Temporal suscrita entre Aerocivil y Opain el 15 de septiembre de 2010. Dicha suspensión, afectó, a su vez, el plazo señalado en el numeral 11.5 del Hito 5 para la ejecución del subproyecto denominado Refuerzo Sísmico TC1 Fase II. Al respecto, debe tenerse en cuenta que el Otrosí No. 3 previó adelantar las obras de Reforzamiento Sísmico del TC1 en 2 fases, precisamente para habilitar una porción de dicha

edificación para la movilización de algunos Tenedores de Espacio. En consecuencia, como no era posible adelantar las dos Fases del Reforzamiento Sísmico de manera simultánea, la suspensión de la Fase I afectó el inicio de las obras relacionadas con la Fase II.”

- Debido al mencionado cambio regulatorio, se complejizó la intervención técnica para desarrollar un adecuado reforzamiento estructural en el TC1. Además, la imposibilidad de hacer un levantamiento de la patología estructural existente, dada la presencia de los Tenedores de Espacio, condujo a la necesidad de ajustar los Diseños de Detalle en concordancia con situaciones sobrevinientes que no era posible determinar antes del inicio de los trabajos. Al respecto, el Concesionario determinó que:

“Debido a los cambios presentados en las regulaciones de sismoresistencia, la intervención técnica para desarrollar un adecuado reforzamiento estructural en el TC1 se hizo más compleja. En efecto, una vez se iniciaron las Obras se pudo constatar en campo que el TC1 había sido modificado sustancialmente por los Tenedores de Espacio, lo cual no era posible anticipar durante la realización de los Diseños de Detalle inicialmente presentados.

Como consecuencia de dichas circunstancias sobrevinientes que representan factores ajenos tanto a Aerocivil como a Opain, ha sido indispensable proceder con la modificación de los Estudios y Diseños de Detalle, como ha quedado consignado en la correspondencia cruzada¹ y documentado en las respectivas Actas del Comité de Obras, desde la número 75 de noviembre de 2009.

Debe tenerse en cuenta que el proceso de diseño estructural, arquitectónico y técnico del TC1 tuvo como información de partida el levantamiento físico parcial del estado del inmueble en el área a la cual se tuvo acceso, dado que la gran mayoría de las instalaciones, en su momento, se encontraban ocupadas por los respectivos Tenedores de Espacio, lo que impedía acceder a las mismas para realizar una patología estructural ajustada. Esta imposibilidad física de realizar un levantamiento exhaustivo y completo que permitiera anticipar adecuadamente los hallazgos que se encontrarían posteriormente durante la implementación de los diseños de reforzamiento y adecuación arquitectónica y técnica, condujo a la realización de unos diseños constructivos que han necesitado de modificaciones, adecuaciones y

¹ Ver las siguientes comunicaciones: 20093000009741 del 18 de junio de 2009; 1070-516.5-2009020213 del 23 de julio de 2009; 1070-516.5-2009035849 del 17 de diciembre de 2009; 1070-092.5-2010005038 del 17 de febrero de 2010; 20103000025731 del 23 de febrero de 2010; 20103000026531 del 5 de marzo de 2010; 20103000029731 del 30 de abril de 2010; 20103000029741 del 30 de abril de 2010.

adaptaciones a las condiciones reales de la estructura encontrada, una vez ésta fue desocupada por sus Tenedores de Espacio. Un adecuado reforzamiento sísmico y un adecuado diseño técnico y arquitectónicamente funcional, requieren partir de información de detalle tomada en campo que cubra exhaustivamente todas las áreas y elementos a reforzar o adecuar.”.

- *Adicionalmente, en la mencionada comunicación, el Concesionario anunció la construcción de unas Obras Voluntarias en el TC1, consistentes en “... realizar una demolición total de los elementos no estructurales de la Fase II del TC1 (e.g., cerramientos en mampostería, divisiones internas secundarias, paredes, elementos utilitarios), para proceder al reforzamiento de aquellas secciones estructurales cumpliendo la normatividad aplicable, tal y como se hubiera realizado si no se implementara la Obra Voluntaria, ya que el reforzamiento estructural no se modifica por aquella. Así mismo, como parte de la Obra Voluntaria, se procederá a realizar unas modificaciones a la arquitectura de las fachadas de todo el TC1, para que conserven la respectiva armonía estética. Como anexo 3 del presente documento, podrán encontrar unos esquemas que muestran cómo sería el aspecto básico de las nuevas fachadas del TC1 reforzado. En todo caso, los detalles de la Obra Voluntaria que se propone y sus especificaciones técnicas serán entregados próximamente, para adelantar el trámite de la Cláusula 33 del Contrato de Concesión.*

Debe recordarse que el reforzamiento sísmico de elementos no-estructurales como cerramientos en mampostería, divisiones internas secundarias, paredes, elementos utilitarios, etc., no es un sistema constructivo rápido, ágil y eficiente, dado que la adecuación a la NSR-10 implica procedimientos complejos y de difícil implementación en obra en tiempos razonables.

Desde el punto de vista constructivo, de comportamiento, de calidad y de velocidad de ejecución, es mucho más aconsejable demoler completamente los elementos no estructurales mencionados y construir elementos nuevos diseñados desde origen, de acuerdo con la NSR-10. Lo anterior, garantiza calidad, eficiencia, mayor nivel de confiabilidad en el comportamiento y mayor velocidad de ejecución.

Así las cosas, se implementará para el TC1, a costo de Opain, esta estrategia constructiva alternativa, que garantiza un resultado final de mayor calidad y confiabilidad estructural, funcional y técnica. Adicionalmente, los elementos estructurales (vigas, columnas, dinteles, cimentación, etc.), mantendrán su diseño estructural reforzado en función de la adecuación sismo

4

A fe

Or
B

resistente exigida por la NSR-10, tal y como se había previsto inicialmente.

En ese sentido, es importante mencionar que la voluntad de Opain es ejecutar las Obras bajo los más altos estándares contractuales, normativos y técnicos, asumiendo en calidad de Obras Voluntarias, única y exclusivamente, los mayores costos que representa adelantar las Obras siguiendo los parámetros de la alternativa descrita frente a aquellos costos que implicaba seguir los Diseños de Detalle inicialmente previstos (lo que incluía el reforzamiento sísmico de acuerdo con la norma NSR-10)..."

- 7.4** Frente a la mencionada comunicación del Concesionario, el Consorcio JFA-A&C se pronunció mediante escrito 0438-11 del 25 de Agosto de 2011, enviado a Aerocivil, en el que consideró válidos los sustentos aducidos por el Concesionario. Adicionalmente, sobre la construcción de las Obras Voluntarias, señaló que *"... la Interventoría Técnica considera que la alternativa de estrategia constructiva esbozada por el Concesionario es acertada y mejora sustancialmente el Refuerzo Sísmico del TC1, permitiendo la entrega de la obra con los mejores estándares de seguridad, calidad y diseño..."*

Finalmente, el Consorcio JFA-A&C concluyó que "De acuerdo con lo anterior, la Interventoría Técnica da su concepto favorable para que se le conceda al Concesionario el traslado de las obras del Refuerzo Sísmico del TC1 Fase I (Hito 4) y Refuerzo Sísmico del TC1 Fase II (Hito 5), para que estas hagan parte del Hito 6 del Cronograma de Obras establecido en la Cláusula Sexta del Otrosí No. 3 del Contrato de Concesión No. 6000169 OK de 2006 y que OPAIN S.A. ejecute la alternativa propuesta como Obra voluntaria según lo establecido en la Cláusula 33..."

- 7.5** Aerocivil mediante oficio 1070-092.5- 2011029686 del 30 de agosto de 2011, teniendo en cuenta la solicitud del Concesionario y el concepto técnico favorable emitido por el Consorcio JFA-A&C al respecto, manifiesta su conformidad con la propuesta de ampliar el plazo de entrega de los subproyectos denominados "Refuerzo Sísmico TC1 Fase I" y "Refuerzo Sísmico Terminal de Carga TC1 Fase II", para que éstos hagan parte del Hito 6.

CONSIDERACIONES RELATIVAS A LA REUBICACIÓN DE LA BÁSCULA PARA AERONAVES

- 8.** Ahora bien, según el numeral 11.1.6 del Apéndice D, modificado por el Otrosí No. 03 al Contrato de Concesión, se acordó que el subproyecto denominado "REUBICACIÓN BÁSCULA PARA AERONAVES", iniciaría el 6 de mayo de 2011, y como fecha indicativa de terminación el 6 de noviembre de 2011, siendo la fecha de terminación del respectivo Hito 6, el 29 de junio de 2012. 

9. El 03 de febrero de 2011, las Partes suscribieron el "ACTA DE SUSPENSIÓN TEMPORAL PARA LA ENTREGA DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DE DETALLE Y DEL CRONOGRAMA DE DETALLE DEL SUBPROYECTO DENOMINADO "REUBICACIÓN BÁSCULA PARA AERONAVES" SEÑALADO EN EL HITO 6 DEL CRONOGRAMA DE OBRAS, CONTENIDO EN EL NUMERAL 11 DEL APÉNDICE D, MODIFICADO POR LA CLÁUSULA SEXTA DEL OTROSÍ No. 3 AL CONTRATO DE CONCESIÓN No. 6000169OK DE 2006", en la que se consideró, adicionalmente, lo siguiente:

"... 3. La Cláusula Sexta del Otrosí No. 03 al Contrato de Concesión prevé que las fechas de inicio de cada una de las obras que conforman el Cronograma de Obras, sólo serán obligatorias para efectos del plazo previsto en el numeral 21.2 de la Cláusula 21 del Contrato de Concesión, que se aplicará para la entrega de los estudios y diseños de detalle y de los cronogramas de detalle.

...

5. De conformidad con lo pactado entre las Partes, con la suscripción del Contrato de Concesión y el correspondiente "Apéndice D", el sub-proyecto denominado "REUBICACIÓN BÁSCULA PARA AERONAVES" estaba planteado para la calle de rodaje "D", entre las calles "M" y "W". Sin embargo, y de conformidad con lo estipulado en el numeral 6.10 del mencionado Apéndice según el cual las Partes podrían acordar otra ubicación "... mientras se minimicen los impactos sobre las áreas adyacentes y la operatividad del sistema de pistas..."; las mismas debieron realizar una coordinación con los diferentes agentes aeroportuarios para la ejecución de las obras de acuerdo con las especificaciones técnicas contratadas y procurando que las mismas no impactaran la ejecución de la actividad operacional en las áreas de influencia.

6. Mediante comunicación No. 20093000007061 del 12 de mayo de 2009, Opain propuso como alternativa de reubicación de la Báscula para Pesaje de Aeronaves ("Báscula"), en la calle de rodaje "D", entre las calles de rodaje "Y" y "F".

7. Mediante oficio 5101-107-2009018677 del 01 de junio de 2009, la Secretaría de Seguridad Aérea se pronunció de manera favorable respecto de la propuesta de Opain, de reubicar la Báscula en la calle de rodaje "D", entre las calles de rodaje "Y" y "F".

8. Aerocivil, basado en el escrito 5101-107-2009018677 del 01 de junio de 2009 de la Secretaría de Seguridad Aérea, mediante oficio 1070-516.5-2009016818 del 23 de junio de 2009 le otorgó respuesta a Opain sobre la viabilidad técnica del sitio propuesto para reubicar la Báscula en la calle de rodaje "D", entre las calles de rodaje "Y" y "F".

9. Mediante correo electrónico del 22 de diciembre de 2010, Opain solicitó a la Oficina de Solicitudes de Notam de la Aerocivil, la publicación del NOTAM 5637 SKBO - notam de cierre de la calle de rodaje "D" entre las calles de rodaje "F" y "Y", a partir del domingo 26 de diciembre 2010 a las

11:00 UTC hasta el jueves 30 de diciembre 2010 a las 23:00 UTC, con presencia de personal y maquinaria (6 metros) en la zona, por trabajos de levantamiento topográfico.

10. Mediante correo electrónico del 23 de diciembre de 2010, la Oficina de Solicitudes de Notam dio respuesta a Opain a su solicitud de publicar el NOTAM 5637 SKBO, indicándole que el Coordinador Operativo de Apoyo Torre de Control Eldorado, no dio visto bueno para proceder con tal publicación, debido a razones operacionales para no impactar la alta temporada, a pesar de lo expuesto en el considerando 8.

11. Que la Secretaría de Sistemas Operacionales ha manifestado a la Oficina de Comercialización e Inversiones en diversas reuniones y correo electrónico del 13 de enero del 2011 que el sitio propuesto por OPAIN de implantar la báscula en "D" entre "Y" y "F" debe cumplir con los requisitos de movilidad del Aeropuerto conforme a la nueva configuración de terminales y plataformas. Garantizando que la nueva báscula debe estar ubicada en un sitio tal, que no genere un impacto negativo al flujo operacional de las Aeronaves armonizado con la gestión de movimiento en superficie y de acuerdo al nuevo diseño de detalle sobre "Terminal Unificado" presentado por Opain el 30 de noviembre del 2010, en cumplimiento al numeral 6.10 del apéndice D del Contrato de Concesión...".

10. Mediante comunicación 1070-092.5-2011010140 del 23 de marzo de 2011, Aerocivil se pronunció frente a la "REUBICACIÓN BÁSCULA PARA AERONAVES", señalando, entre otras, lo siguiente:

"... es apropiado traer a colación el estudio que presentó OPAIN mediante el oficio 20093000020141 del 30 de noviembre del 2009, en el cual se observa los criterios que determinaron y fundaron la propuesta del Concesionario de reubicar la báscula en la calle de rodaje "D", entre las calle de rodaje "F" y "Y". Es así como, revisado nuevamente y analizado el informe se puede inferir que su elaboración se basó en ciertos considerandos y parámetros que estaba vigentes para el 2009, entre los cuales cabe mencionar que a cuenta y riesgo de OPAIN tenía como obligación contractual ejecutar las obras de: Remodelación y Refuerzo sísmico del muelle Norte del Terminal y Remodelación, Refuerzo Sísmico a la Torre de Control y Remodelación y refuerzo sísmico del muelle Sur del actual Terminal. De aquí se puede colegir que el estudio no tuvo en consideración la T1+T2 o la llamada (h)...".

Y más adelante, solicita al Concesionario que "... reevalúe las alternativas de implantación de la báscula, por cuanto para la Aerocivil, es claro que, los inputs, variables, que tuvo en consideración el experto aeroportuario de OPAIN, para la elaboración del estudio de implantación de la báscula variaron ante las nuevas condiciones de los diseños y estudios de la T1+T2, presentados por parte de OPAIN S.A. en el oficio No 20103000044151 del 30/11/2010 conforme con lo contenido en el Otrosí No 3.

A lo anterior, la Aerocivil se permite sugerirle al Concesionario OPAIN S.A., actualice el estudio presentado y presente una modelación de flujos...

11. Así las cosas, mediante comunicación 20112000006381 de abril 7 de 2011, el Concesionario entregó a Aerocivil el "INFORME DE REVISIÓN DE FLUJOS Y OPERACIÓN PARA LA UBICACIÓN DE LA BÁSCULA DE PESAJE DE AERONAVES DEL AEROPUERTO ELDORADO", en el cual fue planteada una nueva ubicación para la báscula de pesaje para aeronaves, en varios puntos sugeridos.
12. Con ocasión del "INFORME DE REVISIÓN DE FLUJOS Y OPERACIÓN PARA LA UBICACIÓN DE LA BÁSCULA DE PESAJE DE AERONAVES DEL AEROPUERTO ELDORADO" enviado por el Concesionario a Aerocivil, esta última se pronunció mediante comunicación 1070-092.5-2011021257 del 23 de junio de 2011, informando que su Secretaría de Sistemas Operacionales había considerado viable la instalación de la báscula en la nueva zona de carga del Aeropuerto, razón por la cual, solicitó al Concesionario indicar la localización exacta de la misma en la mencionada zona, lo cual definió en la comunicación 20113000051011 del 30 de junio de 2011.
13. El 7 de julio de 2011, Aerocivil en su comunicación 1070-092.5-2011022720 indicó "... que comparte la localización para la instalación de la báscula para pesaje de aeronaves, localización como se dijo anteriormente fue propuesta por la Sociedad Concesionaria Operadora Aeroportuaria Intenacional S.A. – OPAIN S.A...".
14. Dado que fue definida una nueva ubicación para la báscula de pesaje de aeronaves, las Partes están de acuerdo en modificar el Cronograma de Obras contenido en el numeral 11 del Apéndice D del Contrato de Concesión, en relación con el subproyecto denominado "REUBICACIÓN BÁSCULA PARA AERONAVES", razón por la cual, el 1 de septiembre de 2011 suscribieron el "ACTA DE LEVANTAMIENTO DE LA SUSPENSIÓN TEMPORAL PARA LA ENTREGA DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DE DETALLE Y DEL CRONOGRAMA DE DETALLE DEL SUBPROYECTO DENOMINADO "REUBICACIÓN BÁSCULA PARA AERONAVES" SEÑALADO EN EL HITO 6 DEL CRONOGRAMA DE OBRAS, CONTENIDO EN EL NUMERAL 11 DEL APÉNDICE D, MODIFICADO POR LA CLÁUSULA SEXTA DEL OTROSÍ No. 3 AL CONTRATO DE CONCESIÓN No. 6000169OK DE 2006".

CONSIDERACIONES RELATIVAS A LA NIVELACIÓN DE FRANJAS Y RESAS PISTA NORTE Y A LA EXPANSIÓN DE BAHÍAS DE ESPERA Y SUPERFICIES DE PROTECCIÓN ANTIEROSIÓN POR CHORRO DE TURBINA EN CABECERA DE LA PISTA NORTE.

15. Que en el numeral 1.5. – Hito 5 del Otrosí No. 3 al Contrato de Concesión se acordó que las obras consistentes en la "NIVELACIÓN DE FRANJAS Y

RESAS PISTA NORTE” y la “EXPANSIÓN DE BAHÍAS DE ESPERA Y SUPERFICIES DE PROTECCIÓN ANTIEROSIÓN POR CHORRO DE TURBINA EN CABECERA DE LA PISTA NORTE”, -ambas correspondientes a Obras de Modernización y Expansión-, iniciarían el día 1 de marzo de 2011 y culminarían el día 26 de septiembre de 2011.

16. Las fechas mencionadas en el considerando anterior coincidieron con la celebración del Mundial de Fútbol Colombia Sub 20.
17. Que la realización de dichas obras requieren de la intervención parcial de la Pista Norte afectando su operatividad y la del Aeropuerto. En este sentido y pese al pacto en tiempos realizado por las Partes mediante la suscripción del Otrosí No. 3 referido, se hizo necesario lograr una mediación efectiva de los diferentes agentes que confluyen en el ejercicio aeroportuario que permitiera la realización de dichas obras con el menor impacto sobre la actividad.
18. Que por dichas razones, la autorización, estructuración y coordinación para el inicio y la ejecución de dichas obras se vieron impactadas por razones ajenas a las Partes. Por su lado, Aerocivil se ha visto exigida a requerir y consultar a los diferentes agentes en aras de lograr una coordinación y planeación efectiva para la realización de dichas obras en beneficio de la operatividad de la actividad Aeroportuaria, situación que no ha podido ser superada.
19. Que el día 17 de noviembre de 2009 mediante comunicación 20093000019521, el Concesionario radicó en Aerocivil los diseños de detalle de los mencionados Sub-proyectos, siendo imposible su ejecución debido a la necesaria coordinación de los agentes que permita la realización de las intervenciones con el máximo estándar de mitigación de impactos sobre las operaciones del Aeropuerto.
20. Que para el efecto, el día 25 de febrero de 2011, mediante correo electrónico enviado al Sr. Héctor Mauricio Aponte Santos, Coordinador Operativo de Apoyo de Torre de Control, el Concesionario solicitó a Aerocivil la publicación de un NOTAM como un procedimiento previo y necesario para la realización de éste tipo de intervenciones. A la fecha, no se ha producido la autorización por parte de la Coordinación Operativa de Apoyo de la Torre de Control debido a que la estructuración para la realización de dichas obras requiere de planes de contingencia que minimicen las afectaciones a la operatividad del Aeropuerto.
21. Que pese a las reuniones sostenidas entre las Partes, entre otros, los días 6, 13, 17 y 21 de diciembre de 2010, con el objeto de definir una posición consolidada respecto de las alternativas constructivas con motivo de las obras referidas y sólo hasta el día 28 de abril de 2011 se conoció por parte

del Concesionario la posición definitiva de Aerocivil sobre el particular. En este sentido y siendo esta fecha posterior a la planteada por las Partes para el inicio de las mencionadas labores, resulta indispensable acordar la suspensión de inicio de ejecución de los mencionados Sub-proyectos en aras de la eficiente asignación de tiempos que permita la realización de dichas intervenciones de acuerdo con las especificaciones técnicas inicialmente contratadas.

22. En este orden de ideas y de acuerdo con el RAC, recomendaciones OACI y la utilización de las pistas, el Concesionario procedió a enviar mediante comunicación 2011300008791 del 16 de mayo de 2011 cronograma definitivo de actividades, en donde, -después de analizar la operación del aeropuerto por los diferentes agentes-, se previó que las obras correspondientes a los Sub-proyectos de "NIVELACIÓN DE FRANJAS Y RESAS PISTA NORTE" y la "EXPANSIÓN DE BAHÍAS DE ESPERA Y SUPERFICIES DE PROTECCIÓN ANTIEROSIÓN POR CHORRO DE TURBINA EN CABECERA DE LA PISTA NORTE" tendrían una duración de 30 meses desde el día del inicio efectivo de las mismas.
23. Adicionalmente hay que tener en cuenta que para la realización de las obras referidas resulta necesario que previamente se realicen las adecuaciones de las redes eléctricas en la zona a intervenir a costo, riesgo y responsabilidad exclusiva de Aerocivil. Así mismo y en consideración a las directrices planteadas por Aerocivil, resulta necesario que el Concesionario en su calidad de Concesionario realice los ajustes pertinentes que permitan realizar las obras conforme a las especificaciones inicialmente contratadas y en los tiempos convenidos en el cronograma de actividades previsto en la comunicación del 16 de mayo de 2011.
24. Finalmente y con motivo de la imposibilidad de realizar dichas obras en los tiempos inicialmente convenidos por causas ajenas a las Partes, el Concesionario, mediante comunicación 20111000000971 del 27 de mayo de 2011, extensiva de la comunicación 20101000002301 del 12 de noviembre de 2010, solicitó a Aerocivil la suspensión o modificación de los plazos.

En virtud de lo expuesto, las Partes acuerdan suscribir el presente Otrosí No. 6 al Contrato de Concesión.

II. ACUERDOS

CLÁUSULA PRIMERA: Modifíquense los subnumerales 11.4, 1.5, 1.6, 1.7 y 1.8 del numeral 11 del Apéndice D, modificado por la Cláusula Sexta del Otrosí No. 3 al Contrato de Concesión, los cuales quedarán así:

1.4 Hito 4

La cuarta fecha de entrega y finalización de las Obras de Modernización y Expansión inició el veintitrés (23) de octubre de 2009 y termina el veintisiete (27) de febrero de 2011 y son las siguientes:

HITO 4	ZONA DE MANTENIMIENTO (no incluye recinto prueba de motores)	23-oct-09	26-dic-10	27-feb-11
	RECINTO PRUEBA DE MOTORES	12-ago-10	27-feb-11	

1.5 Hito 5

La quinta fecha de entrega y finalización de las Obras de Modernización y Expansión inicia el primero (1) de marzo de 2011 y termina el veintiséis (26) de septiembre de 2011 y son las siguientes:

HITO 5	DEMOLICIÓN HANGARES AVIANCA	29-may-11	17-ago-11	26-sep-2011
--------	-----------------------------	-----------	-----------	-------------

1.6 Hito 6

La sexta fecha de entrega y finalización de las Obras de Modernización y Expansión inició el tres (3) de noviembre de 2009 y termina el veintinueve (29) de junio de 2012 y son las siguientes:

HITO 6	TERMINAL 2	3-nov-09	29-jun-12	29-jun-12
	PLATAFORMA NORTE Y DEMARCACIÓN PLATAFORMA TERMINAL 2 (incluye red hidrantes combustible asociada, la cual podrá o no ejecutarse dentro del hito y la adecuación de la plataforma existente)	5-jun-11	13-jun-12	
	VIADUCTO	27-nov-10	19-may-12	
	VÍAS, REDES, PARQUEADEROS, SEPARACIÓN REDES	16-sep-10	9-may-12	

REAN/REAP/RTAN/RTAP (Requeridas para T2)		
TECHO ESTACIÓN REGULADORA	3-may-11	1-jul-11
SUBESTACIÓN ELÉCTRICA	1-may-11	1-nov-11
PLATAFORMA AVIANCA ZONA HANGARES	18-ago-11	15-nov-11
DEMOLICIÓN TERMINAL DE CARGA NACIONAL ESTE	2-dic-11	14-feb-12
REFUERZO SÍSMICO TERMINAL DE CARGA TC1 (Fase I y II)	1-ago-10	29-jun-12

1.6. A Hito 6A

Hará parte de este nuevo Hito del Cronograma de Obras de las Obras de Modernización y Expansión, los siguientes subproyectos:

HITO 6A	EXPANSIÓN DE BAHÍAS DE ESPERA Y SUPERFICIES DE PROTECCIÓN ANTIERSIÓN POR CHORRO DE TURBINA EN CABECERA PISTA NORTE	7-oct-11	12-nov-12	12-nov-12
	REUBICACIÓN BÁSCULA PARA AERONAVES	3-mar-12	2-sep-12	

Opain entregará el cronograma de detalle relacionado con EXPANSIÓN DE BAHÍAS DE ESPERA Y SUPERFICIES DE PROTECCIÓN ANTIERSIÓN POR CHORRO DE TURBINA EN CABECERA PISTA NORTE al que hace referencia el numeral 11 del Apéndice D, modificado por el Otrosí No. 3, el 6 de octubre de 2011.

La fecha inicial relacionada con REUBICACIÓN BÁSCULA PARA AERONAVES, no será aplicable para los efectos del plazo de anticipación con el que deben presentarse los Diseños de Detalle, regulado en el numeral 21.2 de la Cláusula 21 del Contrato, toda vez que los diseños de detalle de dicha obra, serán entregados por el concesionario a más tardar el 3 de febrero de 2012.

1.7. Hito 7

La séptima fecha de entrega y finalización de las Obras de Modernización y Expansión inicia el dos (2) de marzo de 2011 y termina el veinte (20) de octubre de 2013 y son las siguientes:

HITO 7	PROCESADOR CENTRAL T1	2-mar-11	14-jul-13	20-oct-13
	MUELLE NOROESTE T1	14-ago-12	14-jul-13	
	MUELLE SUROESTE T1	15-jul-12	20-oct-13	
	VIAS, REDES, PARQUEADEROS, SEPARACION REDES REAN/REAP/RTAN/ RTAP (Requeridas para T1) y SISTEMA DE TRATAMIENTO DE AGUAS RESIDUALES	15-jul-12	20-oct-13	
	PLATAFORMA EXTERIOR NOROESTE (incluye red de hidrantes de combustible asociada - la cual podrá o no ejecutarse dentro del hito - y el mejoramiento de la iluminación uniforme)	14-ago-12	14-jul-13	
	PLATAFORMA EXTERIOR SUROESTE (incluye red de hidrantes de combustible asociada, la cual podrá o no ejecutarse dentro del hito y el mejoramiento de la iluminación uniforme y reconfiguración de aviación regional)	15-jul-12	20-oct-13	
RESAS PISTA NORTE	1-ago-12	20-oct-13		



1.8. Hito 8

La octava fecha de entrega y finalización de las Obras de Modernización y Expansión inició el cuatro (4) de octubre de 2013 y termina el treinta y uno (31) de julio de 2014, con excepción del subproyecto Nivelación Franjas y Resas Pista Norte y son las siguientes:

HITO 8	DEMOLICIÓN ANTIGUO AEROPUERTO	21-oct-13	15-abr-14	31-jul-14
	PLATAFORMA INTERIOR Y PUENTES DE ABORDAJE (incluye red de hidrantes de combustible asociada, la cual podrá o no ejecutarse dentro del hito)	29-nov-13	31-jul-14	
	VIAS, REDES, PARQUEADEROS, PARQUEADEROS BUSES REGIONALES, SEPARACIÓN REDES REAN/REAP/RTAN/ RTAP (Restantes) Y DEMOLICIÓN DE SECRETARIA DE SISTEMAS OPERACIONALES	4-oct-13	31-jul-14	
	REFORZAMIENTO ESTRUCTURAL COMPLEMENTARIO Y SISTEMAS TPA	4-oct-13	31-jul-14	
	NIVELACIÓN FRANJAS PISTA NORTE	1-ago-12	31-jul-14	

PARÁGRAFO: Teniendo en cuenta que Aerocivil ha iniciado e iniciará - bajo su cuenta y riesgo y en el momento en que a bien lo determine -, el respectivo proceso licitatorio para contratar los estudios y diseños de nueva Torre de Control del Aeropuerto Internacional Eldorado; ésta se compromete a cumplir los tiempos requeridos para que el Concesionario pueda adelantar en la oportunidad debida, la demolición de la actual Terminal de Pasajeros, cuya fecha indicativa de inicio se encuentra prevista para el 21 de octubre de 2013, según el Cronograma de Obras.

7

A se

A

CLÁUSULA SEGUNDA: En virtud de lo señalado en la ley 190 de 1995, el Concesionario, una vez perfeccionado el presente otrosí, deberá pagar los derechos correspondientes a la publicación del mismo en el Diario Único de Contratación, obligación que se entiende cumplida con la presentación del recibo de pago respectivo.

CLÁUSULA TERCERA: Las demás cláusulas del Contrato de Concesión no modificadas o adicionadas mediante el presente otrosí continúan vigentes en los términos pactados.

Firmado en Bogotá D.C., a los dos (2) días del mes de Septiembre de 2011.



SANTIAGO CASTRO GÓMEZ
Director General
Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil



JUAN ALBERTO PULIDO ARANGO
Gerente
Sociedad Concesionaria Operadora Aeroportuaria Internacional S.A.



Preparó: Dr. Juan Manuel Obregón González – Supervisor Especial Contrato de Concesión No. 6000169OK-2006. de la UAEAC.
Dr. Cesar Rodriguez. - Director Jurídico Opain S.A.
Revisó: Ing. Pablo Romero. – Profesional Aeronáutico de la UAEAC.
Ing. Andres Figueredo Serpa. - Jefe Oficina de Comercialización e Inversión UAEAC
Dr. Rafael Low Calderón - Secretario General Opain S.A.