



OTROSI No. 2 AL CONTRATO DE CONCESION No. 8000011 OK DEL 13 DE MARZO DE 2008

CONCESIÓN PARA LA ADMINISTRACIÓN, OPERACIÓN, EXPLOTACIÓN COMERCIAL, ADECUACIÓN, MODERNIZACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LOS AEROPUERTOS OLAYA HERRERA (MEDELLÍN), JOSÉ MARÍA CORDOVA (RIONEGRO), EL CARAÑO (QUIBDÓ), LOS GARZONES (MONTERÍA), ANTONIO ROLDÁN BETANCOURT (CAREPA) Y LAS BRUJAS (COROZAL)

Entre los suscritos, de una parte,

(i) **SANTIAGO CASTRO GÓMEZ**, mayor de edad vecino de Bogotá, D.C, identificado con la cédula de ciudadanía número 16.733.052 de Santiago de Cali, obrando en su condición de Director General y Representante Legal **DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL**, con base en las facultades que le otorga el artículo 9 del Decreto 260 del 28 de enero de 2004, nombrado mediante Decreto N° 326 del 8 de septiembre de 2010 y Acta de Posesión N° 041 del 9 de septiembre de 2010, entidad especializada de carácter técnico adscrita al Ministerio de Transporte, con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio independiente, (en adelante la "AEROCIVIL"),

(ii) **MARÍA ADELAIDA GÓMEZ HOYOS**, mayor de edad, domiciliada en la ciudad de Medellín, identificada con la cédula de ciudadanía No. 42.985.307 de Medellín, actuando en nombre y representación del **ESTABLECIMIENTO PÚBLICO AEROPUERTO OLAYA HERRERA**, en su condición de Directora Técnica y representante legal, nombrada mediante el decreto 1027 del 14 de julio de 2008 y Acta de Posesión No. 149 del 17 de julio de 2008, facultada legalmente para contratar, de conformidad con la Ley 80 de 1993, y con los estatutos contenidos en el Decreto Municipal 2299 de 2001 (en adelante el "AOH").

Y, de la otra,

(iii) **SARA INÉS RAMÍREZ RESTREPO**, identificada con la cédula de ciudadanía No. 42.876.450 de Envigado, quien en su calidad de representante legal obra en nombre y representación de la **SOCIEDAD OPERADORA DE AEROPUERTOS DE CENTRO NORTE S.A.- OACN S.A - AIRPLAN S.A** (en adelante el "Concesionario"). Y

CONSIDERANDO

1. Generalidades

[Handwritten initials: A, A, SO, CR]

[Handwritten signature]
H
[Handwritten signature]

[Handwritten signature]



1.1. Que entre los concedentes y el concesionario AIRPLAN S.A se celebró el contrato de Concesión No. 8000011OK del 13 de marzo de 2008, cuyo objeto consiste en: "(i) el otorgamiento por parte de la Aerocivil y a favor del Concesionario de la concesión para la administración, operación, explotación comercial, adecuación, modernización y mantenimiento del Aeropuerto Antonio Roldán Betancourt, del Aeropuerto El Caraño, del Aeropuerto José María Córdova, del Aeropuerto Las Brujas y del Aeropuerto Los Garzones, y (ii) el otorgamiento por parte del AOH y a favor del Concesionario de la concesión para la administración, operación, explotación comercial, adecuación, modernización y mantenimiento del Aeropuerto Olaya Herrera, a cambio de la remuneración de que trata el Capítulo III (en lo sucesivo la 'Concesión')".

2. El alcance del Otrosí No. 1

2.1. Que las partes del contrato de concesión 8000011 OK de 2008, mediante otrosí No. 1 del 13 de marzo de 2009, acordaron aclarar las cláusulas 1.6.8.1., 1.7.8.1. y 1.8.8.1 del Apéndice C, referente a las subestaciones eléctricas de los Aeropuertos El Caraño de Quibdó, Antonio Roldán de Betancourt de Carepa y Las Brujas de Corozal.

2.2. Que la voluntad de las partes al suscribir el Otrosí No.1. respecto a ese punto, era únicamente la de aclarar lo relativo al plazo de construcción y entrega de las subestaciones eléctricas, y no la de modificar que las mismas serían destinadas para los sistemas aeroportuarios, como lo consagraba el contrato originalmente. En este sentido, se hace necesario aclarar que dichas subestaciones estarán destinadas a operar los *sistemas aeroportuarios* en las terminales aéreas descritas.

3. La eliminación de la Amigable Composición.

3.1. Que la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, en concepto de 13 de agosto de 2009 (radicado 1952-11001-03-06-000-2009-00033-00-M.P. Dr. Enrique José Arboleda Perdomo), concluyó que "no es posible acordar la amigable composición para solucionar conflictos en los que una entidad estatal sea parte", teniendo en cuenta que los artículos 130, 131 y 132 de la Ley 446 de 1998 habían derogado parcialmente el artículo 68 de la Ley 80 de 1993, en lo que se refiere a la amigable composición.

3.2. Que en sesión del día 29 de septiembre del año 2009, el Comité de Conciliación de la Aeronáutica Civil recomendó al Director General acoger en su integridad el concepto anteriormente mencionado.

A
A
A
W.

X
H
H
A



3.3. Que mediante comunicación de fecha 4 de septiembre de 2009, el señor Ministro de Transporte y el señor Director General, le informaron a la señora Procuradora Delegada para la Vigilancia Preventiva de la Función Pública que se procedería a excluir del contrato de concesión de común acuerdo la figura del amigable componedor, prevista en él como una forma de resolver los conflictos técnicos y financieros que se suscitaban durante la ejecución del contrato. Igualmente, en escrito 1040.516.5 de fecha 14 de septiembre del año 2009, la Entidad le informó al concesionario sobre la aplicabilidad del mencionado concepto.

4. La composición del Comité de Seguridad

4.1. Que la cláusula 60 del contrato de concesión 8000011OK, a la letra dispone:

CLÁUSULA 60.- AUTORIDADES DE SEGURIDAD DE LOS AEROPUERTOS: Sin perjuicio de las obligaciones del Concesionario en su calidad de responsable de la Seguridad Aeroportuaria en cada uno de los Aeropuertos, éste coordinará con las Autoridades de Seguridad de los Aeropuertos, a través del Comité de Seguridad del Aeropuerto o directamente con éstas, sus actividades y procedimientos orientándose en todo caso a evitar la comisión de Actos de Interferencia Ilícita.

El Comité de Seguridad de los Aeropuertos servirá de espacio para la coordinación de las acciones tendientes a hacer efectivas las políticas establecidas por la Comisión Intersectorial de Seguridad Aeroportuaria y el Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria, a fin de prestar un servicio de seguridad integrado y de calidad a los usuarios de los Aeropuertos.

El Comité de Seguridad de los Aeropuertos estará constituido por:

- (i) *El Gerente del Concesionario, quien lo coordinará.*
- (ii) *El comandante de la Policía Nacional destacada en los Aeropuertos.*
- (iii) *El jefe de unidad de extranjería del Departamento Administrativo de Seguridad (DAS) en los Aeropuertos.*
- (iv) *El jefe de la DIAN en los Aeropuertos.*
- (v) *El comandante de la unidad militar de la jurisdicción en donde está ubicado los Aeropuertos o su delegado.*

AA
DE
W

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]



- (vi) *El jefe de la unidad o dependencia de salud pública en los Aeropuertos.*
- (vii) *El jefe del Instituto Colombiano Agropecuario, ICA, en los Aeropuertos.*
- (viii) *El representante del Ministerio de Medio Ambiente en los Aeropuertos.*
- (ix) *Un representante de los explotadores de aeronaves con base en los Aeropuertos.*
- (x) *El jefe de la dependencia de seguridad aeroportuaria de la Aerocivil quien actuará como secretario del comité.*

El Concesionario prestará a las Autoridades de Seguridad del Aeropuerto toda la colaboración necesaria para el desarrollo de sus funciones, incluyendo la disposición de espacios y el traslado de información relevante”.

4.2. Que se hace necesario modificar la cláusula transcrita en el acápite anterior, de conformidad con lo señalado en el Reglamento Aeronáutico Colombiano, RAC 17, numeral 17.3.8., que trata sobre la composición del comité de seguridad en aeropuertos de categoría nacional.

5. La adquisición de predios para las obras obligatorias y obras complementarias obligatorias

5.1. Que se hace necesario aclarar la inconsistencia que se presenta entre las fechas establecidas en el numeral 45.3, *Adquisición de predios para las obras obligatorias y obras complementarias obligatorias* de la Cláusula 45 del contrato de concesión, y el cronograma de inversiones previsto en el Apéndice C.

6. Los puentes de abordaje para pasajeros del Aeropuerto José María Córdova

6.1. Que el Apéndice C del contrato de concesión 8000011-OK de 2008, establece respecto del **Aeropuerto Jose Maria Córdova en su numeral 1.3.7.7, Puentes de Abordaje para Pasajeros:**

“El Concesionario debe realizar el suministro, montaje y puesta en funcionamiento de doce (12) puentes de abordaje, incluyendo dos (2) posiciones para aeronaves de tipo código E, dos (2) para código D y ocho (8) para código C. Las especificaciones acerca de los puentes de abordaje

H
A
JP
N.

[Handwritten signature]

[Handwritten mark]



y los servicios en rampa para las posiciones de contacto, se describen en las Especificaciones Técnicas sección 2 del presente Apéndice”.

6.2. Que el mismo apéndice C en su numeral 2.13.4. **“PUENTES DE ABORDAJE PARA PASAJEROS”**, a la letra dispone:

“Rotonda

- El corredor de la rotonda estará localizado junto al terminal y estará soportado por una gran columna. Todo estará diseñado en forma tal que ninguna carga o vibración se transmita al terminal.
- Siendo el centro de giro para todo el puente de abordaje, la rotonda permitirá que el puente gire un total de 175 grados, 87½ grados en el sentido de las manecillas del reloj y 87½ grados en sentido contrario a las manecillas del reloj, desde la línea central del corredor. Se suministrará un interruptor limitador para evitar exceso de giro. Si el puente activa el interruptor, éste desconectará la corriente parando el puente.
- El piso de la rotonda se mantendrá nivelado en todo momento proporcionando así una transición suave con el corredor al terminal.
- El corredor que va de la rotonda a la interfaz del puente en la terminal tendrá un ancho libre de 2.4 m.
- Cierres proporcionarán un completo sellamiento a la intemperie entre la rotonda y los corredores anexos. El extremo del corredor que va al terminal tendrá un cierre resistente a la intemperie y un umbral hacia el terminal”.

6.3. Que el concesionario mediante comunicación 000-01-00-0488/2010 del 16 de febrero de 2010, manifiesta que:

“En el apéndice C del contrato de Concesión está establecido en la pagina 364, sección rotonda, en la cuarta viñeta: “El corredor que va de la rotonda a la interfaz del puente en la Terminal tendrá un ancho libre de 2.4 m.”. Igualmente en la pagina 135, sección corredor, en la viñeta número diez, dice “[...] Los pisos a lo largo de los corredores del puente deben ser continuos con rampas de cortas para los leves cambios de elevación entre los túneles. Las dimensiones interiores mínimas en el corredor inclinado deben ser las siguientes: Ancho mínimo del piso utilizable 2.4 m Altura mínima del interior 2.13 m Ancho mínimo de rampas entre túneles 2.4 m.”.

Hemos recibido propuestas económicas de los fabricantes de puentes mas representativos del mercado y todos nos indican que es imposible cumplir con estos anchos, tanto para el corredor de la rotonda como en la sección del corredor, y nos indican que en el mundo no existen puentes con dimensiones como las establecidas, a menos que se hagan bajo diseño

HA
FE
GX.

[Handwritten signatures and initials]



especial y no garantizando su fabricación oportuna. Los fabricantes que nos cotizaron fueron: THYSSEN KRUPP, JETWAY, SWEGA, CIMC-TIAMDA y VATAPLE.

También solicitamos cotizaciones a otros fabricantes que por no cumplir con estos requerimientos no nos enviaron propuestas económicas, ellos fueron FMT Y DEW.

Por lo anterior les solicitamos aclarar los párrafos anteriores e indicar que los valores por ustedes solicitados son valores máximos y no mínimos y poder adquirir cualquiera de los puentes ofrecidos y existentes en el mundo, comercialmente”.

6.4. Que así mismo mediante comunicación No 002 -11-01-00-1485 del 31 de mayo del 2010 el concesionario solicita cambiar la especificación para los anchos del puente de abordaje de 2,40 mts a un ancho que varíe entre 1,43 mts y 1,60 mts en virtud de lo exigido en el contrato de concesión.

6.5. Que la Oficina de Comercialización e Inversión de la Aerocivil dio traslado de la solicitud a la Dirección de Telecomunicaciones y Ayudas a la Navegación Aérea por ser un tema de su competencia, dependencia que mediante oficio 4201-103-2010008130 del 16 de marzo de 2010 manifestó:

“Teniendo en cuenta que el estándar del ancho para este tipo de sistema oscila entre 1,50 metros y 1,95 metros, lo mas recomendable para dar participación al mayor número de fabricantes a nivel mundial y con la misma regla, debería solicitarse un ancho mínimo de 1,90 metros para los puentes de abordaje a suministrar y en concordancia con los diseños arquitectónicos realzados al punto de instalación de los mismos.”.

6.6. Que, no obstante lo anterior, mediante oficio 1070.092.7 del 8 de junio del 2010, la Oficina de Comercialización e Inversión y la Directora del Establecimiento Olaya Herrera, le solicitaron al Estructurador de la Concesión STRUCTURE S.A. Banca de Inversión se aclare el texto citado en el apéndice C sobre este sistema manifestando mediante oficio de junio 17 del 2010, allegado vía correo electrónico, que:

“el ancho mínimo establecido en la especificación corresponde al radio de la rotonda, el valor referenciado es un error de transcripción y no debe tenerse en cuenta para el ancho mínimo del piso del corredor, este ancho, así como las demás especificaciones, corresponden a las establecidas por los fabricantes reconocido”.

6.7. Que el Estructurador de la Concesión STRUCTURE S.A. Banca de Inversión, en una nueva comunicación dirigida a la Oficina de

FA
RE
GC.

H
H
H



Comercialización en respuesta al oficio 1070.092.7 2010 021554 de julio 8 de 2010, se pronunció en los siguientes términos:

“La comunicación remitida a ustedes el 17 de junio de 2010 determinó que El ancho mínimo establecido en la especificación corresponde al radio de la rotonda, el valor referenciado es un error de transcripción y no debe tenerse en cuenta para el ancho mínimo de piso del corredor, este ancho así como las demás especificaciones, corresponden a las establecidas por los fabricantes reconocidos.

“Es de anotar que la fecha de elaboración de los apéndices de la Concesión, no se evidenció norma o recomendación aplicable en la regulación nacional ni en los documentos consultados de la OACI, sin embargo, en la actualización hemos verificado disponible, encontrando que la administración de Aviación federal de los Estados Unidos (Federal Aviation Administration), tiene en estudio la Circular AC No: 15/5220-21C, de fecha abril 10 de 2009 que sirve de guía para los estándares promedios, especificaciones y recomendaciones para el diseño, elaboración, pruebas y mantenimiento de los equipos requeridos para el abordaje de pasajeros de la aerolíneas.


“La Circular en mención trae en el capítulo 3 Puentes de Abordaje de Pasajeros, numeral 3.6.Fase de Diseño y Desarrollo las dimensiones internas mínimas, que, pueden ser aplicables en este caso, las cuales nos permitimos transcribir:

- **“(1) Minimum Interior Clear Dimensions.**
- **Corridor height – 80 inches (2.0M).**
- **Corridor width – 50 inches (1.3 m), or as limited by rotation of the PBB.**
- **Floor width – 58 inches (1.47m).**
- **Telescoping tunnel transition ramp width – 56 inches (1.42m).”**

“Recomendamos la utilización de estas medidas, que permiten subsanar el error de transcripción involuntario y establecer un estándar objetivo para la definición de las medidas internas de los puentes de abordaje”. (Negrillas fuera de texto)

6.8. Que una vez efectuado el análisis y elevadas las consultas respectivas, se encuentra procedente la solicitud del concesionario teniendo en cuenta los argumentos expuestos por él y los conceptos de 16 de marzo de la Dirección de Telecomunicaciones y Ayudas a la Navegación Aérea de la Aerocivil, y de junio 17 y de julio 8 del 2010 de STRUCTURE, los cuales

FA
Lo
Gy.


H
Hoy

B



son acogidos en su integridad por los concedentes. Estos conceptos forman parte integral de este documento.

7. Las esteras eléctricas rodantes del Aeropuerto Olaya Herrera

- 7.1. Que el contrato de concesión 8000011-OK de 2008 en el numeral 1.4.3.2.7 del apéndice C "**Sistemas de Abordaje – Corredores de Abordaje**" respecto del aeropuerto Olaya Herrera dispone:

"El Concesionario, a raíz del inadecuado procedimiento de embarque/desembarque existente y dada la disposición de los aviones en plataforma que exige grandes distancias de recorrido, elaborará un proyecto de selección, suministro y montaje de corredores de abordaje, el que incluirá protección a los pasajeros y esteras eléctricas rodantes, que permitan acceder hacia las aeronaves protegidos de la intemperie, el ruido y mejorando las facilidades de movilización, de acuerdo con lo consignado en la Sección 2 Especificaciones Técnicas del presente Apéndice. Estos corredores no interferirán con el movimiento de las aeronaves.

"El Concesionario presentará diseño y construcción de alternativas de acercamiento y abordaje de aeronaves, siempre que ellas mejoren ostensiblemente la seguridad de los pasajeros y aeronaves durante el proceso de embarque/desembarque y no aumenten los tiempos de permanencia de las aeronaves en plataforma".

- 7.2. Que el numeral 1.4.6.6. Del apéndice C: "**Esteras eléctricas rodantes para pasajeros**", respecto del aeropuerto Olaya Herrera dispone:

Las distancias a caminar por los pasajeros son más amplias y se requiere una mayor velocidad de desplazamiento de éstos, por lo anterior, el Concesionario efectuará el suministro, montaje y puesta en funcionamiento de esteras eléctricas rodantes, tanto en llegadas como en el área que conduce a los abordajes. Las esteras eléctricas rodantes cumplirán con la totalidad de los requisitos establecidos en la Sección 2 "Especificaciones Técnicas del Plan de Inversión" del presente apéndice.

- 7.3. Que en el apéndice C, específicamente en el numeral 2.13.5 "**ESTERAS RODANTES**", se establecen las características técnicas que deben tener dichas esteras, las cuales en cantidad no deben ser inferiores a 360 metros lineales.

- 7.4. Que mediante comunicación 0011-01-00-1816/2008, recibida el 5 de diciembre de 2008 en la Oficina de Comercialización e Inversión de la Aerocivil bajo el radicado 2008043841, el Concesionario manifestó que se



han evidenciado obras obligatorias que están en imposibilidad física de ejecutarse; en particular, en cuanto a las Esteras Eléctricas Rodantes en el aeropuerto Olaya Herrera sostuvo:

“El numeral 1.4.6.6 del Apéndice C, determina la instalación de Esteras eléctricas rodantes para pasajeros en el aeropuerto Olaya Herrera tanto de llegada como en el área que conduce a los abordajes.

“El proyecto presenta serias dificultades técnicas para su construcción y operación por las siguientes razones:

- *En las pasarelas actuales no es posible la instalación de pasarelas rodantes por el ancho de las mismas, 4,77 metros de luz libre en los tramos rectos y de 3,10 metros en el sector curvo. La IATA recomienda circulaciones en ambos sentidos de al menos 5,0 metros, adicionales a las esteras rodantes, con el agravante que estas pasarelas no pueden ser modificadas.*
- *Se requiere para cumplir con la recomendación de la IATA un pasillo de 5,0 metros para la circulación normal y de 2,60 metros para la instalación de las aceras rodantes, para un total de 7,60 metros.*
- *En la plataforma no es posible la instalación de pasarelas con ancho de 7,60 metros pues el ancho de la misma no permite cuatro filas de aeronaves.*
- *La ubicación de los aviones en plataforma demanda salidas cada 30 metros en la pasarela norte y cada 20 metros en la pasarela sur lo cual obligaría a tener tramos muy cortos de banda transportadora frente a cada puerta, tramos máximos de 17 metros, para permitir un área libre frente a cada aeronave.*
- *Las esteras rodantes antes de ser un elemento que contribuya al mejoramiento de las circulaciones de salida y llegada, se convierten en un obstáculo para el flujo de pasajeros por las pasarelas de acceso en plataforma.”*

7.5. Que la Oficina de Comercialización e Inversión de la Aeronáutica Civil con comunicación del 26 de Mayo del año 2010 solicitó concepto al Director de Telecomunicaciones y Ayudas a la Navegación Aérea, quien dio respuesta mediante comunicación 4201-22-085-2010018348 del 3 de junio del 2010, indicando que:



"El manual para el desarrollo de aeropuertos de la IATA, establece en su numeral 3.5.7 que los pasillos rodantes deben usarse para ayudar al movimiento de pasajeros con el fin de reducir los tiempos de conexión, donde las distancias de traslado superen los 300 metros. Estos pasillos deben tener un ancho mínimo de un metro operando con una velocidad de 36,6 mpm.

"Acorde con lo anterior, y teniendo en cuenta la recomendación IATA se observa que los tramos de pasillos rodantes propuestos para el aeropuerto Olaya Herrera no tendrán ninguna justificación para su instalación.

"Y que cabe anotar de igual manera que los estudios han demostrado que un criterio de diseño para este tipo de equipos ha sido el estimar un flujo de 4.800 pasajeros por hora, lo cual tampoco se llega a cumplir en el aeropuerto mencionado.

"Acorde a lo mencionado expuesto y tenido presente que es un tema netamente contractual, recomienda redefinir su instalación".

- 7.6. Que una vez efectuado el análisis y elevadas las consultas respectivas se encuentra procedente la solicitud del concesionario, teniendo en cuenta los argumentos expuestos por él y el concepto técnico del 3 de junio del 2010 proferido por el Director de Telecomunicaciones y Ayudas a la Navegación Aérea de la Aeronáutica Civil, el cual es acogido en su integridad por los concedentes y forma parte integral de este documento.
- 7.7. Que, como consecuencia de lo anterior, se hizo necesario establecer la valoración de dicha inversión por parte del concesionario para revisión de los concedentes a efectos de compensar la misma con otra obra o con otro servicio en el Aeropuerto Olaya Herrera, aspecto que debe ser establecido por los concedentes.
- 7.8. Que, dando cumplimiento a lo expresado en el numeral anterior, el Concesionario mediante comunicación 001-11-01-00-2556 de agosto 30 de 2010 presentó una valoración de las obras y suministros con el fin de valorar el total de la inversión correspondiente a las esteras rodantes, la cual expuso de la siguiente manera:

"Los costos de las aceras rodantes serían:

- 1 De acuerdo con el proyecto presentado, 343 metros, costo total \$2.845.892.967
- 2 De acuerdo con el cuadro de cantidades mínimas de obra: 360 metros, costo total \$2.986.943.056"

J.A. P.O. Gr.

[Handwritten signature]
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]

[Handwritten signature]



7.9. Que mediante oficio 1200-783-2010039062 de 23 de Noviembre de 2010, el interventor ad hoc acogió el concepto del Grupo de Apoyo INTEGRAL S.A., de acuerdo con el cual:

"Teniendo en cuenta la decisión tomada por los Concedentes de no instalar, en el Aeropuerto Olaya Herrera, las Esteras Rodantes, modificando lo establecido en el numeral 1.4.6.6 del Apéndice C, se optó por evaluar los costos inherentes a los componentes mecánicos, eléctricos y de obras civiles correspondientes, de tal manera que se obtenga el costo que permita realizar ajustes o compensaciones que mantengan el equilibrio económico del contrato de Concesión".....

"4. Con base en la información suministrada por los proveedores consultados por el Concesionario y luego de tamizados los diferentes valores, se seleccionaron los costos por metro lineal de \$ 7'350.000 y \$ 16'000.000, presentados por la firma Otis y ThyssenKrupp respectivamente. Para estos efectos la firma integral en su calidad de asistente técnico acogió el valor presentado por la Otis, que fue el que se logró corroborar.

"5. Con relación a las obras civiles, se realizó el análisis de los precios unitarios de cada una de las actividades que conforman este componente, con el fin de cotejarlos con los correspondientes definidos por Airplan S.A. y cuyo resultado final derivó en avalar, por parte del grupo de apoyo (Integral S.A), la cotización presentada por el Concesionario en el documento 001-11-01- 00-2556/2010 de agosto 30 de 2010. Se adjuntan los análisis respectivos.

"6. Como no se posee información alguna relacionada a la parte eléctrica, pues la misma no cuenta con los diseños correspondientes a la red y a los equipos de operación de las Esteras y solo se cuenta con la información suministrada por el Concesionario sobre la suma global estimada para esta actividad, se consideró conveniente retomar este valor como parte de la evaluación integral del sistema, la cual asciende a cien millones de pesos.

"7. En conclusión, teniendo en cuenta lo manifestado anteriormente, el Grupo de Apoyo al Interventor Ad Hoc considera que el análisis de costo para metro lineal de estera rodante, presentado por el Concesionario, se ajusta a los costos del mercado y puede ser aceptado por los Concedentes. Se anexa el cuadro comparativo de valores.

"(...)

*7 A 20
Gr.*

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]



*"8. Valor total en pesos constantes de 2010 para una longitud mínima (360 ml), estipulada en las cantidades contractuales de obra (360 ml * 8.297.065) corresponde a = \$ 2.986.943.056"*

7.10. Que una vez hecho el análisis, el interventor ad hoc y los concedentes avalan el valor de construcción e instalación de las esteras rodantes en la suma de **DOS MIL NOVECIENTOS OCHENTA Y SEIS MILLONES NOVECIENTOS CUARENTA Y TRES MIL CINCUENTA Y SEIS PESOS (\$ 2.986.943.056)** que incluye todos los costos asociados y necesarios para su instalación y puesta en funcionamiento.

7.11. Que, teniendo en cuenta los resultados del análisis anterior, los concedentes y el concesionario posteriormente acordarán en que obra, servicio o suministro se invertirá el valor de **DOS MIL NOVECIENTOS OCHENTA Y SEIS MILLONES NOVECIENTOS CUARENTA Y TRES MIL CINCUENTA Y SEIS PESOS (\$ 2.986.943.056)**, correspondiente a las esteras rodantes dejadas de realizar en el Aeropuerto Olaya Herrera. Sin embargo, desde ya se aclara que la obra o inversión que se llegue a realizar por el concesionario como compensación, necesariamente se efectuará en el aeropuerto Olaya Herrera. ✓

8. El Sistema Indicador de Trayectoria de Aproximación de Precisión (PAPI) del Aeropuerto Olaya Herrera

8.1. Que el contrato de concesión 8000011-OK de 2008 en el numeral 1.4.3.1.3 del apéndice C, "**Sistema indicador de trayectoria de aproximación de precisión (PAPI)**" dispone para el Aeropuerto Olaya Herrera lo siguiente:

"El Concesionario instalará un sistema PAPI para el servicio de la pista 02, considerando las áreas de protección de obstáculos que corresponde al sistema.

"Una vez aprobado el informe por el Interventor, el Concesionario suministrará el equipamiento y efectuará el montaje y calibración de las unidades luminosas"

8.2. Que el Concesionario, mediante oficio 000-10-01-00-5326 del 19 de octubre de 2009, solicitó al Interventor Ad hoc una confirmación técnica de viabilidad de la instalación de un sistema de Luces PAPI en la cabecera 02 del aeropuerto Olaya Herrera, tal y como se estipula en el contrato de concesión, solicitud que la Oficina de Comercialización e Inversión de la Aeronáutica Civil trasladó a la Dirección de Telecomunicaciones de la entidad, en su calidad de oficina competente. Esa Dirección, a través del

Handwritten initials: A, D, Cr.

Handwritten signature: [Signature]

Handwritten mark: [Mark]



Grupo de Energía y Sistemas Electromecánicos y mediante oficio del 19 de enero de 2010 —que forma parte integral de este documento—, sostuvo:

“De acuerdo al estudio de obstáculos mencionados, para esta cabecera se identificó el siguiente obstáculo en la trayectoria de aproximación:

“Cerro la Colinita: Construcción varias casas. Picado en coordenada de lat.06°12'03.40 N; Long 75°34'47.29W, elevación 1.605 metros (5.265ft) a una distancia de 1.270 m del TRH 02. la pendiente calculada de terreno es de 8.79%.

“De acuerdo a la distancia y altura del obstáculo del umbral (THD) de la cabecera 02, se tiene un ángulo de 4.87° (pendiente de 8.5%). Si tenemos en cuenta que las aeronaves deben cruzar a una distancia mínima del obstáculo de 75 metros (MOC) las maniobras de aproximación por esta cabecera se deberían realizar con un ángulo mínimo de 6.61° (pendiente 11.6%) con una ubicación óptima del sistema a 300 metros del umbral, para garantizar una LDA de mínimo 1.500 metros. Este valor de pendiente supera lo indicado en el documento 8168 el cual establece una trayectoria de aproximación directa sin precisión y con el establecimiento de un FAF (Final approach Fix) con una pendiente del 6.1% como máximo permitida para aeronaves del tipo charlie.

“Se podrá establecer una segunda alternativa, la cual es garantizar la pendiente de 6.1% (3.5°) en el punto ubicado exactamente por encima del obstáculo (MCC) y verificar el sitio de instalación del PAPI, en donde esta línea de aproximación se corte en la pista, pero es indudable que este punto estaría ubicado cerca al punto medio de la pista, lo cual haría restringir la pista en más de quinientos (500) metros, lo cual deja una LDA menor de 1.000 metros, que para efectos prácticos restringe el aterrizaje de las aeronaves que actualmente están utilizando el aeródromo.

“Como conclusión, se observa que no es conveniente la instalación del sistema PAPI para esta cabecera, por las implicaciones de seguridad e impacto operacional, donde la instalación del sistema PAPI no presentaría una mejora para las operaciones aéreas en el aeropuerto”. (Negrillas fuera de texto)

8.3. Que una vez efectuado el análisis luego del concepto técnico del Grupo de Energía y Sistemas Electromecánicos de la Aeronáutica Civil, el cual es acogido en su integridad por los concedentes y forma parte integral del presente otrosí, se encontró procedente la recomendación de la no instalación de las Luces PAPI en la cabecera 02 del aeropuerto Olaya Herrera.

[Handwritten initials/signatures]

[Handwritten signatures]



- 8.4. Que, como consecuencia de lo anterior, se hizo necesario establecer la valoración de dicha inversión por parte del concesionario para revisión de los concedentes a efectos de compensar la misma con otra obra o con otro servicio en el Aeropuerto Olaya Herrera, aspecto que debe ser establecido por los concedentes.
- 8.5. Que los concedentes consideraron el cambio de la inversión de luces PAPI por un sistema de luces REIL en el Aeropuerto Olaya Herrera, razón por la que la Oficina de Comercialización e Inversión de la Aerocivil le solicitó al Director de Telecomunicaciones y Ayudas a la Navegación Aérea que se conceptuara técnicamente sobre la viabilidad de un sistema REIL en dicho aeropuerto.
- 8.6. Que, sobre el particular, esa dependencia se pronunció mediante oficio 4201-233-085-2010019397 de junio 11 de 2010, indicando que desde el punto de vista técnico, es viable la instalación de los sistemas REIL/RTIL en los dos umbrales desplazados del Olaya Herrera.
- 8.7. Que mediante oficio 1200-784-2010039087 de 23 de noviembre de 2010, el interventor ad hoc acogió el concepto del Grupo de Apoyo INTEGRAL S.A., de acuerdo con el cual:

“Debido a que se ha considerado que no es viable operacionalmente que el concesionario cumpla con el numeral 1.4.3.1.3 del apéndice C, “Sistema indicador de trayectoria de aproximación de precisión (PAPI)”, el Concedente consideró en reemplazar la inversión con otro sistema de luces, con el fin de mejorar la ubicación de la pista cuando el aeropuerto Olaya Herrera este operando bajo condiciones de operación marginales (condiciones meteorológicas de visibilidad y techo de nubes reducido). El sistema a instalar sería el de las luces REIL (Runway End Identifier Lights) para la cabecera 02.

“Para establecer el costo aproximado de la instalación del sistema de las luces REIL y el sistema de las luces PAPI, el grupo de apoyo al interventor Ad-hoc revisó varias cotizaciones de equipos y proveedores diferentes, teniendo en cuenta la diferencia de costos de suministro, instalación y puesta en funcionamiento de los equipos. A partir de esta revisión el servicio de apoyo al interventor Ad-hoc, encuentra que la instalación del Sistema indicador de trayectoria de aproximación de precisión (PAPI), es más costoso que el sistema de las luces REIL, porque el sistema de las luces PAPI es más complejo... y requiere necesariamente de un vuelo de prueba para la calibración del equipo y para la certificación del sistema, aumentando el valor en aproximadamente US 5.000.

f A B
Cv.

AL
10/04/10



“Conclusión, luego de revisar las cotizaciones (se anexan) encontramos que la primera cotización es la que más se ajusta a la realidad del aeropuerto Olaya Herrera, teniendo en cuenta que si este contratista utiliza la misma canalización de la instalación del proyecto de luces de borde de pista, el costo de las luces REIL sería el más favorable, de acuerdo a la Nota 1 y Nota 2.

“Instalación del sistema luces REIL \$ 113.644.774, mientras que la instalación del sistema de luces PAPI costaría \$ 139.859.582 (Sin incluir el vuelo de prueba y la calibración del equipo para la certificación del sistema).

“De lo anterior podemos deducir que el sistema de luces PAPI es más costoso que el sistema de las luces REIL en un valor de \$ 26.214.808. (Sin incluir el costo del vuelo de prueba y la calibración del equipo para la certificación del sistema, aproximadamente US 5.000).

“Aclaremos que a la fecha el grupo de apoyo al interventor Ad-hoc, no ha recibido por parte de Airplan SA, diseños de instalación del sistema de luces PAPI o luces REIL”

- 8.8. Que los valores anteriormente descritos fueron concebidos como todos los costos asociados y necesarios para la instalación y puesta en funcionamiento de las luces PAPI y el sistema de luces REIL, este último en una sola cabecera y con un control manual en la torre de control. ✓
- 8.9. Que, teniendo en cuenta los resultados del análisis anterior, los concedentes y el concesionario posteriormente acordarán en que obra, servicio o suministro se invertirá el valor de **VEINTISÉIS MILLONES DOSCIENTOS CATORCE MIL OCHOCIENTOS OCHO PESOS (\$26.214.808)** como saldo a favor del Concedente Establecimiento Público Aeropuerto Olaya Herrera por el cambio de la inversión de instalación de luces PAPI por luces REIL en la cabecera 02.
- 8.10. Que, sin embargo, las partes acuerdan desde ya que la inversión de instalar luces REIL para la cabecera 02 en el aeropuerto Olaya Herrera a cambio de las luces PAPI, se efectuará dentro de los cinco (5) meses siguientes a la fecha de recibo de las especificaciones técnicas por la oficina competente de la Aeronáutica Civil. ✓

9. La Infraestructura del Servicio de Extinción de Incendios del Aeropuerto Antonio Roldán Betancur

A lo Gr.

Handwritten signature.

Handwritten signature.

Handwritten mark.



- 9.1. Que el apéndice C del Contrato de concesión dispone en su numeral 1.7.6.2, respecto al Aeropuerto Antonio Roldán Betancur de Carepa:

“1.7.6.2. Infraestructura del servicio de extinción de incendios

*“El **Concesionario** elaborará un proyecto para la habilitación de un edificio adecuado para el resguardo de los vehículos y la permanencia de los bomberos aeronáuticos.*

*“Una vez aprobado por el **Interventor**, se procederá a la construcción del edificio”.*

- 9.2. Que mediante el Convenio Interadministrativo 6000553 OK- 2006, celebrado entre la Aerocivil y la Agencia Logística de las Fuerzas Militares, se realizó la obra de construcción de un edificio para el servicio de extinción de incendios entre los meses de diciembre de 2006 y mayo de 2008, tal y como consta en el acta de liquidación de dicho convenio.

- 9.3. Que el costo de esa obra, de acuerdo con el acta de liquidación en cuestión, fue de **SETECIENTOS TREINTA Y DOS MILLONES TREINTA Y TRES MIL SETECIENTOS SESENTA Y TRES PESOS (\$732.033.763)**, valor que indexado a diciembre de 2010 corresponde a **OCHOCIENTOS VEINTICUATRO MILLONES CIENTO VEINTITRES MIL TRESCIENTOS SETENTA Y DOS PESOS (\$824.123,372)**.

- 9.4. Que, teniendo en cuenta los resultados del análisis anterior, los concedentes y el concesionario posteriormente acordaran en que obra, servicio o suministro se invertirá el valor de **OCHOCIENTOS VEINTICUATRO MILLONES CIENTO VEINTITRES MIL TRESCIENTOS SETENTA Y DOS PESOS (\$824.123,372)**, correspondiente a la liberación de la obligación al concesionario de construir la Infraestructura del servicio de Extinción de incendios en el Aeropuerto Antonio Roldán Betancur de Carepa. Sin embargo, desde ya se aclara que la obra o inversión que se llegue a realizar por el concesionario como compensación podrá efectuarse en cualquiera de los aeropuertos objeto del contrato de concesión excepto el Olaya Herrera.

10. La adecuación del Domo del Aeropuerto José María Córdova

- 10.1. Que el contrato de concesión 8000011-OK de 2008 en el numeral 1.3.6.1 del apéndice C, **“Adecuación Domo”** dispone para el Aeropuerto José María Córdova:

*J A PO
Gr.*

[Handwritten signature]
H
pay.

[Handwritten mark]



"A lo largo de todo el terminal la parte superior de la estructura está compuesta por arcos circulares en acero anclados a la estructura de concreto y sobre ellos recaen domos acrílicos en color opaco que filtran los rayos de luz. Se trata de un concepto arquitectónico que constituye un elemento importante del terminal de pasajeros.

"El Concesionario debe ejecutar la reposición programada de la totalidad de los acrílicos opacos y los elementos de fijación, anclajes, empaques y todos aquellos que se requieran para garantizar el correcto funcionamiento del domo y su total impermeabilidad".

10.2. Que el Concesionario, conforme a lo indicado en el oficio 0011-01-00-1816/2008, propuso el cambio del acrílico previsto por policarbonato, material que considera más estético, de mejor comportamiento climático y superior tecnológicamente. En consecuencia, solicitó se le autorice el cambio del material acrílico por láminas a base de policarbonato, sin que tal cambio de especificaciones le acarree ningún costo económico adicional, que sea objeto de compensación, a los concedentes.

10.3. Que, sobre este particular, el Grupo de Apoyo al interventor ad hoc, en oficio del 25 de noviembre de 2009, radicado INT-007-IAD-007, se pronunció en los siguientes términos:

"CONCLUSIONES:

"De acuerdo con el análisis realizado a los dos materiales, el grupo de apoyo a la Interventoría (Integral S.A.), para el caso que nos ocupa, conceptúa que es recomendable el cambio de Acrílico por Policarbonato por las siguientes razones:

"- Considerando la situación bioclimática que se presenta en el aeropuerto José María Córdova, el cambio de acrílico por policarbonato de 16 mm. de espesor y doble panel transversal, convierte este elemento en un aislante térmico y acústico excelente por su doble cámara de aire alveolar que presenta.

"- Cuando se hizo el análisis bioclimático del aeropuerto José María Córdova, se consideraron placas de Policarbonato Alveolar de 8 mm, pero teniendo conocimiento de que se va a instalar Policarbonato Bialveolar de 16 mm, doble cámara de aire, lo que se traduce en doble protección termo acústica. Sin embargo, sería prudente realizar un nuevo análisis bioclimático para verificar si aún con este material es necesario modificar el Domo de la cubierta.

"- Mayor resistencia al impacto que el Acrílico.

*J A R
Gr.*

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]



"- Mejor desempeño ante los agentes climáticos externos, lo que representa mayor durabilidad en el tiempo evitando que se fisure o agriete.

"- Mejor aislante térmico al que se puede obtener con el Acrílico.

"- El coeficiente de dilatación térmica del Policarbonato es de 0.065mm/m grados centígrados, este valor es más elevado respecto al Acrílico, lo que permite menor retracción y por consiguiente mayor fijación a la empaquetadura, evitando de esta manera humedades por filtraciones de agua.

"- Dependiendo de las necesidades de cada proyecto, el policarbonato ofrece espesores de hasta 20 mm. en doble cámara de aire o alvéolo y el acrílico sólo ofrece espesores hasta de 6 mm y en lámina (sin cámara de aire)".

10.4. Que los concedentes, de acuerdo con lo analizado y con el concepto allegado por parte del Grupo de Apoyo al interventor adhoc, concluyen que el material propuesto por el concesionario cumple con las obligaciones de resultado y especificaciones mínimas exigidas en el Apéndice C del contrato.

11. Consideraciones finales:

11.1. Que las partes contratantes en un contrato estatal, se encuentran habilitadas para resolver las diferencias que se susciten en torno a la ejecución del mismo de manera directa, conforme a lo previsto en el inciso primero del artículo 69 de la Ley 80 de 1993: "Las autoridades no podrán establecer prohibiciones a la utilización de los mecanismos de solución directa de las controversias nacidas de los contratos estatales".

11.2. Que, así las cosas y por mandato del Estatuto de Contratación Administrativa, los concedentes y el concesionario acuden a métodos directos a efectos de mitigar la participación de un tercero ajeno a la controversia, permitiendo llegar a soluciones más ágiles en aras de cumplir los cometidos estatales.

11.3. Que en consideración de lo anterior, las partes en ejercicio de la autonomía de la voluntad, han decidido suscribir el presente OTROSÍ al contrato de concesión No. 8000011OK-2008, celebrado el 13 de marzo de 2008, que se registrá por las siguientes cláusulas:

ACUERDOS

CLÁUSULA PRIMERA. Las partes convienen aclarar que los numerales 1.6.8.1., 1.7.8.1. y 1.8.8.1 del Apéndice C, referente a las subestaciones eléctricas de los

[Handwritten signatures]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]



Aeropuertos El Caraño de Quibdó, Antonio Roldán de Betancourt de Carepa y Las Brujas de Corozal, estarán destinadas a operar los sistemas aeroportuarios. En tal sentido, dichas disposiciones quedarán de la siguiente manera:

“Apéndice C – numeral 1.6.8.1 Subestación Eléctrica- Aeropuerto El Caraño de Quibdó

El Concesionario realizará el suministro e instalación de una nueva subestación eléctrica para los sistemas aeroportuarios en los primeros doce (12) meses de la etapa de adecuación y modernización.

Incluyen, entre otros, las siguientes actividades: Subestación eléctrica, planta de emergencia, tableros y conexiones eléctricas, construcción o adecuación o ambas, del área donde funcionará la nueva subestación, en concordancia con las especificaciones técnicas establecidas en el presente apéndice y el reglamento Aeronáutico de Colombia parte decimocuarta Aeródromos, Aeropuertos y Helipuertos.

Apéndice C – numeral 1.7.8.1 Subestación Eléctrica – Aeropuerto Antonio Roldan Betancourt - Carepa

El Concesionario realizará el suministro e instalación de una nueva subestación eléctrica para los sistemas aeroportuarios en los primeros doce (12) meses de la etapa de adecuación y modernización.

Incluyen, entre otros, las siguientes actividades: Subestación eléctrica, planta de emergencia, tableros y conexiones eléctricas, construcción o adecuación o ambas, del área donde funcionará la nueva subestación, en concordancia con las especificaciones técnicas establecidas en el presente apéndice y el reglamento Aeronáutico de Colombia parte decimocuarta Aeródromos, Aeropuertos y Helipuertos.

Apéndice C – numeral 1.8.8.1 Subestación Eléctrica- Aeropuerto Las Brujas de Corozal

El Concesionario realizará el suministro e instalación de una nueva subestación eléctrica para los sistemas aeroportuarios en los primeros doce (12) meses de la etapa de adecuación y modernización.

Incluyen, entre otros, las siguientes actividades: Subestación eléctrica, planta de emergencia, tableros y conexiones eléctricas, construcción o adecuación o ambas, del área donde funcionará la nueva subestación, en concordancia con las especificaciones técnicas establecidas en el presente apéndice y el reglamento Aeronáutico de Colombia parte decimocuarta Aeródromos, Aeropuertos y Helipuertos.

*J A B
CV*

[Handwritten signature]
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]



CLÁUSULA SEGUNDA: Las partes convienen excluir del contrato de concesión la figura de la Amigable Composición establecida en el CAPITULO XIII clausulas 85, 85.1, 85.2, 85.3, 85.4, 85.5.

CLÁUSULA TERCERA: La cláusula 60 de contrato de concesión 8000011 OK de 2008, quedará del siguiente tenor:

"CLÁUSULA 60.- AUTORIDADES DE SEGURIDAD DE LOS AEROPUERTOS: *Sin perjuicio de las obligaciones del Concesionario en su calidad de responsable de la Seguridad Aeroportuaria en cada uno de los Aeropuertos, éste coordinará con las Autoridades de Seguridad de los Aeropuertos, a través del Comité de Seguridad del Aeropuerto o directamente con éstas, sus actividades y procedimientos orientándose en todo caso a evitar la comisión de Actos de Interferencia Ilícita.*

El Comité de Seguridad de los Aeropuertos servirá de espacio para la coordinación de las acciones tendientes a hacer efectivas las políticas establecidas por la Comisión Intersectorial de Seguridad Aeroportuaria y el Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria, a fin de prestar un servicio de seguridad integrado y de calidad a los usuarios de los Aeropuertos.

El Comité de Seguridad de los Aeropuertos estará constituido por:

- a. El Gerente o Administrador aeroportuario, o el Gerente del concesionario, quien lo coordinará.*
- b. El Comandante de la Policía nacional destacada en el aeropuerto.*
- c. El Comandante de la Fuerza militar con jurisdicción en el lugar donde esté ubicado el aeropuerto o su delegado.*
- d. Un representante elegido por los explotadores de aeronaves con base en el aeropuerto.*
- e. El jefe de seguridad del aeropuerto, quien actuará como Secretario del Comité.*

Igualmente, formarán parte del Comité, cuando las circunstancias así lo ameriten, el Director regional aeronáutico con jurisdicción en el aeropuerto o su delegado, el Secretario sistemas operacionales y el Director de seguridad y supervisión aeroportuaria de la UAEAC y el Jefe de la dependencia del Departamento administrativo de seguridad (DAS) que opere en la localidad.

A las sesiones del Comité podrán asistir, previa invitación de su Coordinador, los representantes de otros organismos, agremiaciones o

f A B
OK.

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]



empresas que tengan actividades en el aeropuerto a fin de tratar asuntos específicos.

El Concesionario prestará a las Autoridades de Seguridad del Aeropuerto toda la colaboración necesaria para el desarrollo de sus funciones, incluyendo la disposición de espacios y el traslado de información relevante.

CLÁUSULA CUARTA: Las partes convienen aclarar la inconsistencia que se presenta entre las fechas establecidas en el numeral 45.3 de la Cláusula 45 del Contrato y el cronograma de inversiones del Apéndice C, para lo cual el numeral 45.3. del Contrato quedará así:

"45.3 ADQUISICIÓN DE PREDIOS PARA LAS OBRAS OBLIGATORIAS Y OBRAS COMPLEMENTARIAS OBLIGATORIAS: *Las labores y la gestión para la adquisición de los predios requeridos para la ejecución de las Obras serán adelantadas por el Concesionario, salvo lo expresamente previsto en la presente cláusula a cargo de los Concedentes. Dentro de la Etapa Previa el Concesionario deberá entregar a los Concedentes y al Interventor la identificación precisa y georeferenciada de todos y cada uno de los predios necesarios para la ejecución de las obras obligatorias Así mismo y máximo, con seis (6) meses de anterioridad al plazo fijado en el Otrosí No. 1 para la entrega de los diseños a nivel de detalle para cada una de las obras del plan de adecuación y modernización, el Concesionario deberá entregar un inventario de la totalidad de los predios necesarios para la ejecución de dichas Obras Obligatorias, debidamente individualizados. El mismo inventario se entregará dentro de los seis meses siguientes al momento en que se verifiquen los activadores de inversión correspondientes a las Obras Complementarias Obligatorias. Dicho inventario contendrá, por lo menos:*

- (i) *La identificación precisa y georeferenciada de todos y cada uno de los predios.*
- (ii) *Las fichas prediales para todos y cada uno de los predios utilizando el formato que el Concesionario mejor considere, el cual debe contener como mínimo (a) un estudio de títulos de todos y cada uno de los predios y (b) el avalúo de los derechos reales y atributos de la propiedad que sean necesarios adquirir para disponer de todos y cada uno de los predios requeridos. En aplicación de lo previsto en el artículo 34 de la Ley 105 de 1993, el Concesionario contratará a su propio costo la realización de este avalúo con una firma habilitada para estos efectos, de acuerdo con el Decreto 1420 de 1998 y demás normas que lo modifiquen, aclaren o sustituyan. La firma evaluadora será escogida por el Concesionario siguiendo el principio de selección objetiva para lo cual deberá solicitar propuestas, en igualdad de condiciones, a tres (3) firmas evaluadoras que cumplan con las condiciones establecidas en el Decreto 1420 de 1998 y*

f A de Cr.

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]



escogerá a aquella le ofrezca las mejores condiciones técnicas en la ejecución de su gestión.

- (iii) El valor discriminado y totalizado de todos y cada uno de los predios requeridos para las Obras y la propuesta de forma de pago a los propietarios, deberá respetar lo previsto en el artículo 67 de la ley 388 de 1997 o las normas que lo modifiquen, aclaren o sustituyan.

Una vez presentados los inventarios prediales, los Concedentes y el Interventor contarán con un plazo de quince (15) Días para hacer observaciones al inventario predial entregado por el Concesionario. Vencido este plazo sin que los Concedentes o el Interventor hayan formulado observaciones, el inventario y el avalúo predial correspondiente se entenderán aceptados, para efectos de continuar con los trámites de adquisición predial, sin perjuicio de posteriores observaciones o ajustes solicitados por los Concedentes o el Interventor. En caso que el Concesionario o el Interventor formulen observaciones al inventario o al avalúo predial correspondiente, los mismos deberán ser corregidos en un término prudencial fijado por los Concedentes o el Interventor. En todo caso, el Concesionario será el único responsable de la correcta identificación y afectación de los predios, en consecuencia será responsable y asumirá los costos de la adquisición de predios o porciones de terreno en exceso a las requeridas para la adecuada realización de las Obras a pesar de los cual la propiedad de dichos predios o terrenos será en todos los casos de la Aerocivil.

A partir de la aprobación del inventario predial, el Concesionario podrá iniciar las labores de negociación directa para la adquisición de los predios requeridos. Estas labores tendrán una duración máxima de un mes contado a partir de la aprobación del inventario predial.

Una vez vencido el plazo para la negociación directa, el Concesionario contará con un plazo de quince (15) Días para elaborar y entregar a los Concedentes los proyectos de actos administrativos previstos en los artículos 66 y 67 de la ley 388 de 1997 o las normas que los modifiquen, aclaren o sustituyan, para aquellos predios cuya adquisición no hubiere sido posible por negociación directa en el plazo antes señalado. Sin perjuicio de lo anterior, el Concesionario podrá continuar labores de negociación directa de los predios hasta que se expidan o notifiquen los actos administrativos de expropiación.

Dentro de los diez (10) Días siguientes al recibo de los documentos a que se refiere el numeral anterior, los Concedentes podrán formular observaciones y solicitar cambios al proyecto de acto administrativo. Si dentro de este plazo los Concedentes no formulan observación alguna, ellos dispondrán de un plazo de diez (10) Días para adelantar las gestiones que sean necesarias para asegurarse que los actos administrativos sean debidamente suscritos por el funcionario que sea competente.

H A
PO
CV.

H
OPUY.

φ



Una vez suscritos los actos administrativos antes referidos, los Concedentes adelantarán, o verificarán que se adelanten, todos los trámites necesarios para la notificación de dichos actos, para su correcta ejecutoria y para su inscripción en la Oficina de Registro de Instrumentos Públicos, de acuerdo con lo previsto en el artículo 66 de la ley 388 de 1997 o las normas que lo modifiquen, aclaren o sustituyan. En el caso en que se presenten recursos contra los actos administrativos, los Concedentes podrán solicitarle al Concesionario que prepare un proyecto de respuesta a dichos recursos, y el Concesionario se obliga a entregar el proyecto en un plazo máximo de siete (7) Días contados desde la solicitud de los Concedentes.

Una vez en firme los actos administrativos antes referidos, el Concesionario, en aplicación de lo previsto en los artículos 66 y 68 de la ley 388 de 1997, deberá adelantar todos los trámites y gestiones necesarias para obtener un acuerdo formal de enajenación voluntaria de todos y cada uno de los predios requeridos. Estas gestiones se deberán adelantar dentro del plazo, y en las condiciones y términos previstos en la legislación vigente. Vencido este plazo, el Concesionario presentará a los Concedentes dentro de los diez (10) Días siguientes a dicho vencimiento, un informe detallado sobre el resultado de las gestiones adelantadas para obtener los acuerdos formales de enajenación voluntaria. El informe deberá venir acompañado de la totalidad de los contratos de promesa de compraventa y los contratos de compraventa suscritos entre el Concesionario y los propietarios de los predios así como los proyectos de actos administrativos motivados en los cuales se disponga la expropiación administrativa de los bienes inmuebles que no pudieron ser adquiridos mediante enajenación voluntaria. Estos actos deberán cumplir con todos los requisitos previstos en la legislación vigente.

Los Concedentes, dentro de los diez (10) Días siguientes al recibo de los documentos a que se refiere el párrafo anterior, se comprometen a adelantar las gestiones que sean necesarias para asegurarse que los actos administrativos sean debidamente suscritos por el funcionario que sea competente. Una vez los actos administrativos antes referidos sean suscritos, los Concedentes adelantarán o verificarán que se adelanten todos los trámites necesarios para la notificación de dichos actos, para su correcta ejecutoria, para poner a disposición del particular expropiado el precio indemnizatorio y los documentos correspondientes y para su inscripción en la Oficina de Registro de Instrumentos Públicos, de acuerdo con lo previsto por la legislación vigente. En el caso en que contra los actos administrativos aludidos se presenten recursos por la vía gubernativa, los Concedentes podrán solicitarle al Concesionario que prepare un proyecto de respuesta a dichos recursos, y el Concesionario se obliga a entregar el proyecto de respuesta en un plazo máximo de cinco (5) Días contados desde la solicitud.

f A Po
Gr.

X
H

opuy.

p



CLÁUSULA QUINTA. El numeral 2.13.4 del apéndice C "PUENTES DE ABORDAJE PARA PASAJEROS", quedará así:

"Rotonda

- El corredor de la rotonda estará localizado junto al terminal y estará soportado por una gran columna. Todo estará diseñado en forma tal que ninguna carga o vibración se transmita al terminal.
- Siendo el centro de giro para todo el puente de abordaje, la rotonda permitirá que el puente gire un total de 175 grados, 87½ grados en el sentido de las manecillas del reloj y 87½ grados en sentido contrario a las manecillas del reloj, desde la línea central del corredor. Se suministrará un interruptor limitador para evitar exceso de giro. Si el puente activa el interruptor, éste desconectará la corriente parando el puente.
- El piso de la rotonda se mantendrá nivelado en todo momento proporcionando así una transición suave con el corredor al terminal.
- El corredor que va de la rotonda a la interfaz del puente en la terminal tendrá un ancho que variará entre 1,43 mts y 1,60 mts
- Cierres proporcionarán un completo sellamiento a la intemperie entre la rotonda y los corredores anexos. El extremo del corredor que va al terminal tendrá un cierre resistente a la intemperie y un umbral hacia el terminal".

Sección del Corredor

- El túnel telescópico será rectangular en su sección transversal, y la sección transversal más amplia será la más cercana al avión. Cuando las secciones telescópicas se superpongan se pueden usar rampas cortas para subsanar la leve diferencia en elevación. Estas rampas tendrán bordes biselados y estarán equipadas con pasamanos en ambos lados.
- Las paredes interiores deben ser transparentes, tendrán una superficie lisa, resistente a rasguños y de fácil limpieza. Desde el piso al techo tendrá paneles transparentes, con ancho de 1220 mm., con acabados de vidrio. El aseguramiento debe ser tal que la expansión o contracción de la sección del puente no cause flexión o rotura de los paneles o fallas en el aseguramiento. Será posible cambiar cualquier panel sin causar molestias a los demás o a los marcos de las ventanas. Aislamiento del acabado interior de las paredes del acabado exterior para evitar condensación.
- Colocar pasamanos estándares de aluminio anodizado claro a 40 mm. de la pared de la derecha de la sección pequeña (mirando hacia el avión), a 900 mm. del suelo y dejando una distancia libre a la pared de 40 mm. Los pasamanos estarán destinados para soportar una fuerza horizontal y vertical de 1.3 kN. En las secciones inclinadas, suministrar pasamanos en ambos lados.
- El baldosín del techo será tablonas blancos de 200 mm. de ancho.

J
K
le
gr.

H
Molly
P



- Se incorporarán al techo dispositivos fluorescentes nivelados para mantener un mínimo de 200 lux (medida de iluminación) medido a nivel del piso. Los dispositivos del techo se pueden aumentar, de ser necesario para iluminar escaleras y zonas inclinadas. El reemplazo de los tubos debe ser sencillo. Se proveerá una fuente de energía de reserva soportado por baterías para las luces de emergencia, avisos de salida, etc., según lo requiera el código.
- La cubierta del piso de la rotonda y del corredor será en alfombra.
- Suministrar brazos de montaje en la sección del túnel para acomodar conductores para transmisión de corriente eléctrica a convertidores estáticos de 400 Hz, y a los diferentes cables de control, como por ejemplo los cables que conectan la estación de control (cierre) de bombas de combustible, que deben estar localizadas al final de la parte fija del puente.
- Proveer ventilador eléctrico para asegurar la adecuada ventilación de los equipos del puente, y del puente mismo.
- Proporcionar dos (2) reflectores de 300 vatios orientados hacia el frente para iluminar la zona de plataforma en frente a la cabina.
- Proporcionar un (1) tomacorriente dúplex en la consola, un (1) tomacorriente dúplex resistente a la intemperie cerca a la columna de acople rodante, un (1) tomacorriente dúplex en el corredor de la rotonda, 120V, 60 Hz, 15A.
- Proveer interruptores de luz interior cerca a la puerta de servicio, en el corredor de la rotonda y en la puerta de salida.
- Proveer avisos de salida en caso de incendio sobre la escalera de salida. El aviso debe cumplir con requisitos locales y será del mismo tipo que todos los avisos del edificio. El suministro de energía será del sistema soportado por batería del edificio.
- Aislar paredes y techos para dar protección térmica y acústica del ambiente exterior.
- Los pisos a lo largo de los corredores del puente deben ser continuos con rampas cortas para los leves cambios de elevación entre los túneles. Las dimensiones interiores mínimas en el corredor inclinado deben ser las siguientes:
 - Ancho mínimo del piso utilizable variará entre 1,43 mts y 1,60 mts
 - Altura mínima del interior 2.13 m.
 - Ancho mínimo de rampas entre túneles 2.4 m.

CLÁUSULA SEXTA. El numeral 1.4.3.2.7 del apéndice C "**Sistemas de Abordaje - Corredores de Abordaje**", será del siguiente tenor:

1.4.3.2.7 "Sistemas de Abordaje - Corredores de Abordaje",

"El **Concesionario**, a raíz del inadecuado procedimiento de embarque/desembarque existente y dada la disposición de los aviones

*J. A. Pe
Gr.*

[Handwritten signature]

*H
Opay.*



en plataforma que exige grandes distancias de recorrido, elaborará un proyecto de selección, suministro y montaje de corredores de abordaje, el que incluirá protección a los pasajeros, que permitan acceder hacia las aeronaves protegidos de la intemperie, el ruido y mejorando las facilidades de movilización, de acuerdo con lo consignado en la Sección 2 Especificaciones Técnicas del presente Apéndice. Estos corredores no interferirán con el movimiento de las aeronaves.

El Concesionario presentará diseño y construcción de alternativas de acercamiento y abordaje de aeronaves, siempre que ellas mejoren ostensiblemente la seguridad de los pasajeros y aeronaves durante el proceso de embarque/desembarque y no aumenten los tiempos de permanencia de las aeronaves en plataforma”.

CLÁUSULA SÉPTIMA. Se suprime el numeral 1.4.6.6. del apéndice C: **“Esteras eléctricas rodantes para pasajeros”**

CLÁUSULA OCTAVA. Se suprime el numeral 2.13.5, del apéndice C: **“ESTERAS RODANTES”**

CLÁUSULA NOVENA. El numeral 1.4.3.1.3 del apéndice C **“Sistema indicador de trayectoria de aproximación de precisión (PAPI)”** quedará así: **“Sistema de LUCES REIL”**

“El Concesionario instalará un sistema de luces REIL para el servicio de la pista 02, considerando las áreas de protección de obstáculos que corresponde al sistema.

*Una vez aprobado el informe por el **Interventor**, el **Concesionario** suministrará el equipamiento y efectuará el montaje y calibración de las unidades luminosas”*

CLÁUSULA DÉCIMA. El concesionario instalará las LUCES REIL para la cabecera 02 en el aeropuerto Olaya Herrera a cambio de las LUCES PAPI, dentro de los cinco (5) meses siguientes a la fecha de recibo de las especificaciones técnicas de la oficina competente de la Aeronáutica Civil.

CLÁUSULA DÉCIMA PRIMERA. Se suprime el numeral 1.7.6.2 del Apéndice C **“Infraestructura del servicio de extinción de Incendios”**, respecto al Aeropuerto Antonio Roldán Betancur de Carepa.

CLAUSULA DECIMA SEGUNDA. El concesionario y los concedentes posteriormente acordaran en que obra, servicio o suministro se invertirá los siguientes valores. Los dos (2) primeros se realizarán en todo caso en el



aeropuerto Olaya Herrera y el tercero en cualquiera de los otros cinco (5) aeropuertos:

1. DOS MIL NOVECIENTOS OCHENTA Y SEIS MILLONES NOVECIENTOS CUARENTA Y TRES MIL CINCUENTA Y SEIS PESOS (\$ 2.986.943.056), a favor del concedente Establecimiento Público Aeropuerto Olaya Herrera, correspondientes a las esteras rodantes dejadas de realizar en el Aeropuerto Olaya Herrera, valor que incluye todos los costos asociados y necesarios para su instalación y puesta en funcionamiento.

2. VEINTISÉIS MILLONES DOSCIENTOS CATORCE MIL OCHOCIENTOS OCHO PESOS (\$26.214.808), a favor del concedente Establecimiento Público Aeropuerto Olaya Herrera, correspondientes al cambio de instalación de luces PAPI por luces REIL en dicho Aeropuerto, valor resultante de la diferencia entre todos los costos asociados y necesarios para la instalación y puesta en funcionamiento de las luces PAPI y los del sistema de luces REIL.

3. OCHOCIENTOS VEINTICUATRO MILLONES CIENTO VEINTITRES MIL TRESCIENTOS SETENTA Y DOS PESOS (\$824.123,372), a favor del concedente Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, correspondientes a la liberación de la obligación al concesionario de construir la Infraestructura del Servicio de Extinción de Incendios en el Aeropuerto Antonio Roldán Betancur de Carepa.

PARÁGRAFO. Las sumas anteriores están expresadas a precios del año 2010, por lo que en el momento de su real ejecución se ajustaran de acuerdo al Índice de Precios al Consumidor en Colombia, debidamente certificado por el DANE.

CLÁUSULA DÉCIMA TERCERA. El numeral 1.3.6.1 del apéndice C "**Adecuación Domo**", será del siguiente tenor para el Aeropuerto José María Córdova:

1.3.6.1 "Adecuación Domo",

"A lo largo de todo el terminal la parte superior de la estructura está compuesta por arcos circulares en acero anclados a la estructura de concreto y sobre ellos recaen domos acrílicos en color opaco que filtran los rayos de luz. Se trata de un concepto arquitectónico que constituye un elemento importante del terminal de pasajeros.

El Concesionario debe ejecutar la reposición programada de la totalidad de los acrílicos opacos, por policarbonato de 16 mm. de espesor y doble panel transversal, así como los elementos de fijación, anclajes, empaques y todos aquellos que se requieran para garantizar el correcto funcionamiento del domo y su total impermeabilidad".

J. A. Le. Cr.

[Handwritten signature]
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]

[Handwritten mark]



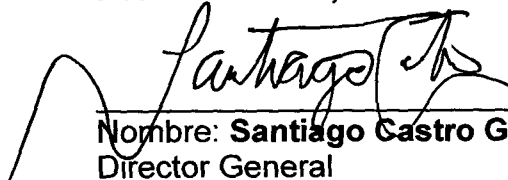
CLAUSULA DÉCIMA CUARTA. Las modificaciones al contrato de concesión 8000011- OK de 2008, contenidas en el presente OTROSÍ, en manera alguna alteran el cronograma de entrega de obras y suministros de la Etapa de Adecuación y Modernización, para los primeros veinticuatro (24) meses.

CLÁUSULA DÉCIMA QUINTA. Las demás Cláusulas del Contrato de Concesión No. 8000011OK-2008, no modificadas mediante el presente Otrosí continúan vigentes, excepto aquellas que se opongan a lo aquí dispuesto por las partes contratantes.

CLÁUSULA DÉCIMA SEXTA: 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.

El presente otrosí se perfecciona con la firma de las partes quienes en constancia lo firman en la ciudad de Bogotá D.C., en tres (3) ejemplares originales del mismo tenor, a los 14 días del mes de marzo de 2011.

Por la Aerocivil,


 Nombre: **Santiago Castro Gómez**
 Director General

Por el Establecimiento Público Aeropuerto Olaya Herrera


 Nombre: **María Adelaida Gómez Hoyos**
 Representante Legal

Por el Concesionario,


 Representante Legal: **Sara Inés Ramírez Restrepo**

Razón social: Sociedad Operadora de Aeropuertos Centro Norte S.A. – OACN S.A. – AIRPLAN S.A.

Preparó Dr. Fabio Tovar - Oficina Jurídica Establecimiento Publico AOH
 Ing. Jesus A. Villamarin – Supervisor Técnico Cto. 8000011OK.2008
 Dra. Patricia De Castro B.- Supervisora especial ct. 8000011OK-2008
 Revisó: Dr. Fabio Tovar – Jurídica Establecimiento Público AOH
 Dra. Emiliana Villa- Directora Jurídica AIRPLAN S.A.
 Ing. Andrés Figueredo Serpa- Jefe Oficina Comercialización e Inversión