

República de Colombia

**Ministerio de Transporte
Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
Municipio de Medellín
Gobernación de Antioquia**



Concesión para la Administración, Operación, Explotación Comercial, Adecuación, Modernización, Construcción y Mantenimiento de los Aeropuertos José María Córdova de Rionegro, Olaya Herrera de Medellín, Los Garzones de Montería, El Caraño de Quibdó, Antonio Roldán Betancourt de Carepa y Las Brujas de Corozal

**Respuestas a las preguntas y comentarios formulados a los Pliegos de Condiciones durante la semana del 8 de enero al 11 de enero de 2008
(Grupo ODINSA S.A.)**

Enero 14 de 2008

CONTRATO DE CONCESIÓN. CLÁUSULA 10.6

Se establece que el límite máximo del valor de las obras complementarias no podrá exceder – en ningún caso – el 15% del monto de los ingresos regulados esperados iniciales para las obras complementarias obligatorias y el 10% para las complementarias voluntarias.

Se pregunta que si en la ejecución de la concesión se requiere el desarrollo de obras complementarias obligatorias o voluntarias – que en los términos del numeral 57.7 de la minuta del contrato su ejecución resulta igualmente obligatoria, - y estas exceden el 15% o 10% respectivamente de los IREI, quien asume el valor excedente? El concesionario o el concedente?

Por favor tomar nota que el numeral 57.7 del Contrato, en su último inciso, dispone que “El Concesionario solamente podrá negarse a ejecutar la Obra Complementaria Voluntaria propuesta por los Concedentes por las mismas causas indicadas en el Numeral 57.6.” Por su parte, el numeral 57.6 dispone que “Los Concedentes negarán la aprobación de la ejecución de una Obra Complementaria Voluntaria propuesta por el Concesionario únicamente si se cumple alguna de las siguientes condiciones: (i) ... (ii) Si, considerando el valor Obra Complementaria Voluntaria de que se trate, se supera el límite previsto en el Numeral 10.6...”. Y que, por último, el numeral 10.6 del Contrato dispone que “El límite máximo del valor de las Obras Complementarias que se remunerarán bajo la forma prevista en los Numerales 10.4 y 10.5 de este Contrato no podrá exceder, en ningún caso, como valor por cada Obra o como valor agregado de todas ellas, el quince por ciento (15%) del monto de los Ingresos Regulados Esperados Iniciales para el caso de las Obras Complementarias Obligatorias y el diez por ciento (10%) del monto de los Ingresos Regulados Esperados Iniciales para el caso de las Obras Complementarias Voluntarias.”

CONTRATO DE CONCESIÓN. CLÁUSULA 23.1

Se especifica que el concesionario asume los efectos derivados de los siguientes riesgos:

- (...)
- (ix) Cambios regulatorios normativos, legales o constitucionales
- (x) Cambios regulatorios – variación de la estructura tributaria
- (xvi) variación legislación en materia de seguridad aeroportuaria
- (xvii) cambios de la ley, orden público y condiciones macroeconómicas
- (...)

Para darle una correcta interpretación y dimensión al tema de riesgos contractuales citados en la cláusula 23.1 de la minuta del contrato, debe recordarse la teoría general de los riesgos, en el sentido de que la traslación de riesgos es permitida por la ley en tanto, y en cuanto constituyan riesgos previsibles razonablemente.

El traslado de riesgos no constituye un problema de legalidad, sino de razonabilidad, conveniencia y bancabilidad de los proyectos. En relación con asignación de riesgos, estos deben asignarse a la parte que tenga la mayor capacidad para manejarlos.

Teniendo en cuenta lo anterior, el contrato estatal – de concesión - es esencialmente conmutativo y es precisamente esta conmutatividad o equivalencia prestacional, la que está llamada a garantizar el principio del equilibrio económico del contrato. En los contratos estatales, no pueden existir contingencias inciertas que determinen el cumplimiento de obligaciones contraídas por las partes y de sus derechos derivados de la celebración del contrato.

No permite la Constitución Política ni la ley que el Estado traslade a los particulares una responsabilidad adicional a la autorizada por la ley ni aquellas que no pueden ser previstas por las partes en el momento de presentar la propuesta ni celebrar el contrato y a la que derivan su esencia y naturaleza del contrato celebrado.

De esta manera, el contrato estatal no puede incluir cláusulas que por mandato expreso de la ley son ineficaces (art. 40 inciso 3 y 24 numeral 5 de la Ley 80 de 1993, como son aquellas que pretenden trasladar riesgos de extensión ilimitada, y que de forma literal dice:

“Art. 24 Del Principio de transparencia. En virtud de este principio:(...)

5º En los pliegos de condiciones

(...)b) Se definirán reglas objetivas, justas, claras y completas que permitan la confección de ofrecimientos de la misma índole, aseguren una escogencia objetiva y eviten declaratoria de desierta de la licitación o concurso.(...)

(...) d) Se definirán reglas que no induzcan a error a los proponentes y contratistas y que impidan la formulación de ofrecimientos de extensión ilimitada o que dependan de la voluntad exclusiva de la entidad.

(...) Serán ineficaces de pleno derecho las estipulaciones de los pliegos de condiciones o términos de referencia y de los contratos que contravengan lo dispuesto en este numeral, o dispongan renunciaciones a reclamaciones por los hechos aquí enunciados”

Por su parte, el artículo 40 de la Ley 80 de 1993, prevé:

“DEL CONTENIDO DE LOS CONTRATOS ESTATALES:

(...)

En los contratos que celebren las entidades estatales podrán incluirse las modalidades, condiciones y, en general, las cláusulas o estipulaciones que consideren necesarias y convenientes, siempre que no sean contrarias a la Constitución, la ley, el orden público y a los principios y finalidades de esta ley y a los de la buena administración(...)” (las subrayas fuera de texto)

Como sanción a la contravención de las disposiciones transcritas, el artículo 24, numeral 5 inciso final de la ley 80 de 1993, como antes se registró, declara como ineficaces, de pleno derecho, las estipulaciones de los pliegos de licitación y de los CONTRATOS QUE CONTRAVENGAN ESTAS PRECISAS DISPOSICIONES, norma que no hace otra cosa que reiterar los principios generales del derecho civil sobre la materia.

Luego es válida la asunción de riesgos por el contratista de la administración pública, dentro del principio de transparencia que la ley ordena. Pues no es posible legalmente convertir el contrato estatal conmutativo en aleatorio, trasladándole al contratista aquellos riesgos no cuantificables o que no sean medibles o definibles (riesgos por cambio legislativo, fiscal, imprevisión etc.).

Es decir que son irrenunciables por vía general a priori, las garantías constitucionales sobre igualdad de trato a todo a todos los habitantes del territorio (art.13 CP) y las relacionadas con la protección al patrimonio (art. 58 CP) y la normativa contenida en el artículo 24, numeral 5 de la Ley 80/93, su renuncia por vía general sería nula, ya que estas normas no podrán ser derogadas por pactos o contratos, por tener un interés directo en su observancia el orden y las buenas costumbres. Se trata en últimas de la “moralidad administrativa” que hoy goza de rango constitucional en nuestro ordenamiento jurídico.

El anterior concepto constitucional y legal ha sido ya reconocido de forma reiterada por la Jurisprudencia, y para el efecto citamos providencia de marzo 27 de 1992, la Sección Tercera del Consejo de Estado, dentro del expediente No. 6353 actor: Ceat General de Colombia S.A., dijo sobre el tema de la determinación de las obligaciones a cargo del contratista:

“(...)Pero lo que sí no tiene presentación es que un contratista al hacer su propuesta se haga cargo de costos y gravámenes eventuales que puedan concretarse por voluntad futura del legislador. Esto equivaldría a renunciar, en forma general, a la indemnización de perjuicios originada en el hecho del príncipe. Renuncia que sería nula (...)

En este contexto conceptual, normativo y jurisprudencial, es claro que el traslado de riesgos únicamente será operante teniendo siempre presentes las limitaciones y prohibiciones constitucionales y legales expuestas.

De suerte que, en este caso particular, podemos concluir que las leyes que serían aplicables al Contrato son las que rigen al momento de presentar la oferta y celebración del contrato, donde se establecieron las condiciones iniciales del negocio y se incorporaron los derechos y obligaciones de las partes.

De lo anterior se concluye entonces, que el momento en el cual se fijan los compromisos contractuales y por tanto queda establecida la normatividad aplicable para el caso específico de los contratos estatales en que se hubiere realizado licitación o concurso, es el de cierre y presentación de las ofertas.

Así las cosas, teniendo en cuenta todo lo anteriormente comentado e ilustrado, es claro para todos, que al contratista sólo le obliga la ley del contrato, es decir, todas aquellas normas vigentes al momento de la presentación de la oferta, donde quedaron consignadas las condiciones iniciales para las partes, sus derechos y obligaciones tanto legales como contractuales y por ende, acogiéndose a los preceptos legales y a la jurisprudencia. Cuando citamos el término normativo, hacemos referencia a la variación estructural de la legislación administrativa, legal, constitucional, tributaria, de seguridad aeroportuaria, de orden público o cambios en las condiciones macroeconómicas.

De otro lado, el traslado de estos riesgos al concesionario que resulta adjudicatario, resulta contradictorio a los preceptos establecidos en los principios de estabilidad jurídica e inversión extranjera adoptados por la legislación colombiana y por el gobierno nacional, según los cuales, las empresas contratantes (Públicas o Privadas), deben asegurar al inversionista, proponente o futuro contratista que las condiciones contractuales del momento de la presentación de la propuesta se mantendrán equitativamente durante la ejecución del contrato. (Ley 963 de 2005, Decreto 2080 de 2000, Documento Conpes 3322 de 2004, Documento Conpes 3249 de 2003)

De esta manera, es pertinente señalar que esta constancia y criterio se está dejando sentado desde ya ante El contratante, para que este aspecto sea reconsiderado por la entidad durante el proceso licitatorio y dejar la constancia desde ya de la discrepancia y advertencia que sobre el particular existe.

Sería muy conveniente que la Administración no insista en dejar incluidos estas disposiciones de traslación de riesgos nulas e ineficaces de pleno derecho en el pliego de condiciones, en tal sentido sugerimos que se redacte un Adendo modificando estas cláusulas.

La Aerocivil no acepta su solicitud de modificación del texto de la minuta del contrato de concesión en el sentido solicitado en la medida en que, de un lado, no comparte las conclusiones a las que llega el proponente y, del otro, el contrato de concesión refleja fielmente la política de asignación de riesgos en los proyectos de vinculación de capital privado en proyectos de infraestructura fijada en los Documentos CONPES 3107 y 3133 de 2001.

CONTRATO DE CONCESIÓN. CLÁUSULA 23.1 y 82.2

(xiv) Se especifica que el concesionario asume los efectos favorables o desfavorables que los eventos de fuerza mayor o caso fortuito tengan sobre la ejecución del contrato que sean asegurable., para lo cual el concesionario asegurará los daños que puedan presentarse.

Para los daños NO ASEGURABLES, el LUCRO CESANTE que se origine por la ocurrencia de fuerza mayor o caso fortuito correspondientes a (i) Guerra exterior; (ii) actos terroristas; (iii) Guerra civil; (iv) Golpe de estado; (v) huelgas; correrá por cuenta exclusiva del concesionario.

Por su parte, el numeral 82.2. Riesgos asumidos por los concedentes establece que UNICAMENTE los gastos - excluyendo lucro cesante - que demanden las reparaciones, reconstrucciones o reposiciones de las obras, bienes o equipos afectados por hechos de fuerza mayor o caso fortuito que (i) estén incluidos dentro de la concesión; y (ii) que exista seguro; serán asumidos por los concedentes, serán asumidos por los concedentes.

En este sentido, el concesionario terminaría soportando la carga de los riesgos en los eventos de fuerza mayor o caso fortuito en cuanto a los daños asegurables ocasionados en la ejecución del contrato. Así mismo, asumirá el lucro cesante de los daños no asegurables causados por dichos eventos impredecibles.

Estimamos que los riesgos deben trasladarse al sujeto de la relación contractual que esté en mejor posición para asumirlos. En efecto, y para el caso específico, los únicos riesgos que asumiría el concesionario son los ocasionados por culpa, negligencia o impericia de éste en la ocurrencia de ciertos hechos impredecibles. No se puede trasladar la asunción de cargas al concesionario por hechos impredecibles, máxime cuando éste no se causó por su negligencia, culpa o impericia, ni es el sujeto de la relación que está en mejor posición para asumirlos, en tal sentido sugerimos redactar un adendo aclaratorio.

En igual sentido que la solicitud anterior, la Aerocivil no acepta su solicitud de modificación del texto de la minuta del contrato de concesión en el sentido solicitado en la medida en que, de un lado, no comparte las conclusiones a las que llega el proponente y, del otro, el contrato de

concesión refleja fielmente la política de asignación de riesgos en los proyectos de vinculación de capital privado en proyectos de infraestructura fijada en los Documentos CONPES 3107 y 3133 de 2001.

CONTRATO DE CONCESIÓN. CLÁUSULA 35.3

Se especifica que los concedentes no tendrán limitación respecto a los bienes que incluyan o excluyan del listado (Apéndice A). Garantizarán que son los esenciales para la administración operación y mantenimiento.

Puede que en el inventario a realizar después de la adjudicación se saquen o se incluyan bienes. (Modificación posterior del “apéndice A”). En este sentido se podría alterar dicho apéndice que además es el documento que se tuvo en cuenta para la realización del presupuesto de la propuesta. Estimamos que esta información resulta básica para proponer o no dentro del presente proceso licitatorio y la entidad contratante deberá ceñirse taxativamente a la información que entrega – previamente al cierre de la presentación de las propuestas.

Así, reiteramos la necesidad de conocer los bienes y los estados de los mismos, que efectivamente serán entregados al concesionario, así como los plazos precisos de su entrega, en orden a establecer en igualdad de condiciones los presupuestos con los cuales se debe licitar, ya que con base en ellos se elabora la propuesta económica que en definitiva define quién será el adjudicatario del contrato.

La Aerocivil entiende que los proponentes que presentan su propuesta han hecho sus propias averiguaciones, estudios y análisis y se consideran satisfechos con respecto a todos los asuntos pertinentes para tomar su decisión de asumir las obligaciones que en virtud del Contrato de Concesión se le imponen, al igual que los riesgos que se derivan de la condición de Concesionario. Así mismo, la Aerocivil entiende que los proponentes que presentan una propuesta elaboraron su propio plan de negocios con base en los supuestos que consideraron apropiados y con base en ellos presentan la Propuesta que estiman conveniente, de conformidad con los riesgos que asumen.

CONTRATO DE CONCESIÓN. CLÁUSULA 36.2

Se especifica que con ocasión de la cesión, el concedente se liberará de la responsabilidad bajo los contratos de aeropuertos. En ese orden de ideas, a partir de la cesión el concesionario asumirá la totalidad de los derechos y obligaciones emanadas de los mismos.

De esta manera el concesionario podría estar asumiendo cargas extraordinarias (pagos, indemnizaciones...), las cuales solicitamos sean a cargo de los concedentes, para lo cual se requiere la expedición del respectivo adendo.

No se acepta su solicitud. La Aerocivil no comparte la opinión en el sentido que el concesionario esté asumiendo cargas extraordinarias con ocasión de la cesión de los contratos de los aeropuertos.

CONTRATO DE CONCESIÓN. CLÁUSULA 36.5

En esta cláusula se traslada el riesgo de los derechos litigiosos al concesionario. Así mismo el concesionario renuncia a cualquier reclamación o demanda contra los concedentes en razón a un fallo desfavorable.

Así las cosas, se traslada un derecho incierto en cabeza del concesionario, máxime que con la suscripción del contrato se renuncia a cualquier reclamación por fallos desfavorables. Se traslada así un riesgo aleatorio.

Por lo anterior, se solicita que los concedentes entreguen un reporte de los litigios que tiene en curso, su cuantía, su estado actual y su posición frente a fallos desfavorables. Así mismo, y sin considerar la oportunidad favorable en el proceso judicial, los costos por asumir dichos litigios deberán ser considerados como obras complementarias obligatorias y así mismo se remunerarán extraordinariamente. Se debe especificar – además – , que en caso de fallo desfavorable, el concedente asumirá las condenas y las costas de los mismos.

En tal sentido se solicita redactar un adendo a la cláusula en mención.

No se acepta su solicitud. La Aerocivil no comparte la opinión del proponente expresada en esta solicitud y asume que los proponentes han preparado su propuesta asumiendo los riesgos que asumen por virtud de la concesión.

CONTRATO DE CONCESIÓN. CLÁUSULA 36.6

Los concedentes no garantizan que los permisos y licencias existentes correspondan a la totalidad de los requeridos para la operación de los aeropuertos.

En este orden de ideas, si no están todos los permisos se traslada el riesgo al concesionario de no poder operar sin que le sea otorgado el respectivo permiso faltante.

Si no es así, ¿quién asume las sanciones en materia ambiental por incumplimiento?. Esto se contradice con la cláusula 37.1 que libera al concesionario de la responsabilidad ambiental por hechos anteriores a la concesión. Favor aclarar.

La Aerocivil no encuentra la contradicción a la que alude el proponente. La cláusula 36.6 y la cláusula 37.1 son perfectamente compatibles.

CONTRATO DE CONCESIÓN. CLÁUSULAS 45.3, 45.4 Y 45.5

En estas cláusulas se especifica la obligación de presentar un “INVENTARIO” de bienes en la etapa previa (10 meses desde la suscripción del contrato).

Este inventario contendrá: (i) IDENTIFICACIÓN, INDIVIDUALIZACIÓN Y GEO-REFERENCIACIÓN; (II) FICHAS PEDIALES; (III) VALOR DISCRIMINADO – AVALÚO.

La gestión predial implica la estructura técnica, jurídica, de negociación y de materialización de acuerdos mediante enajenación voluntaria o procesos de expropiación en un tiempo límite de 10 meses.

De acuerdo a la experiencia obtenida en procesos similares, la gestión predial de un proyecto de infraestructura resulta ostensiblemente costosa y dispendiosa, máxime cuando la entidad concedente no suministra previamente a la presentación de las propuestas el inventario de los bienes requeridos para la operación y/o administración de la concesión.

Por otro lado debe considerarse específicamente los tiempos de ésta gestión en los cuales se encuentran como mínimo las siguientes fases:

- (i) Identificación e individualización de inmuebles;
- (ii) Elaboración de fichas prediales y georeferenciación
- (iii) Avalúo de inmuebles
- (iv) Negociación directa
- (v) Procesos de expropiación

Estas fases tienen unos tiempos determinados y hasta el ítem (iv) su realización depende de la infraestructura del concesionario, claro está, sin afirmar la eficacia de la misma con la materialización del 100% de acuerdos directos. Para el ítem (v) los tiempos resultan ser invaluable y dependen exclusivamente de la entidad judicial, razón por la cual el concesionario no puede asumir la carga por la no entrega oportuna del inmueble por parte de dicha dependencia.

En este orden de ideas, consideramos que el concedente debe asumir los costos indemnizatorios por la enajenación voluntaria y/o proceso de expropiación del 100% de los inmuebles a intervenir, toda vez que dicha obligación resulta invaluable por no contar con un inventario previo a la presentación de la propuesta. Así mismo, no se puede trasladar el riesgo de plazo al concesionario por la no entrega oportuna de los inmuebles por parte de la entidad judicial. Éste sólo puede asumir las consecuencias si por su negligencia, culpa o impericia, la misma no se realiza en los términos proyectados.

Por lo anterior atentamente solicitamos se redacte un adendo a dichas cláusulas que incluya las observaciones anteriores.

No se acepta su solicitud. Dada la naturaleza de las obras que debe emprender el concesionario y los predios requeridos, se entiende que los plazos otorgados son razonables.

APÉNDICE C NUMERAL 1.2.5

Para este numeral, en el Adendo 3, aparecen dos tablas de Activadores de Inversión, entendemos que la primera tabla donde los aeropuertos Jose Maria Córdova y Olaya Herrera tienen un Nivel de Servicio A, debe ser eliminada (en el adendo no aparece tachado su contenido) y solamente queda la segunda tabla, donde estos aeropuertos presentan un Nivel de Servicio B, favor confirmar nuestro entendimiento.

El Adendo 3 en la página 17 presenta el cuadro inicial de activadores de inversión con una raya central de tachado.

APÉNDICE C NUMERAL 1.2.5

En el Aeropuerto de Rionegro se está solicitando la construcción de una segunda pista cuando se gatille el Activador de Inversión, al respecto se pregunta:

- ¿Se solicita una pista paralela, convergente, con umbrales a la misma altura, de las mismas características y con las mismas ayudas a la navegación aérea que la actual?
- ¿Existe un estudio del espacio aéreo para saber el posible emplazamiento de esta segunda pista?
- ¿Qué sucede si el Estudio del Espacio Aéreo determina que no es posible construir una segunda pista en el actual emplazamiento del aeropuerto?
- ¿Qué sucede si las autoridades del Control del Medio Ambiente determinan que no es posible construir una segunda pista en el actual aeropuerto, debido a los cambios que será necesario efectuar en el entorno?

Las preguntas formuladas por el proponente, corresponden posibles resultados de la fase de diseño y tal como lo establece el apéndice C, los diseños se realizarán, una vez se cumplan los requisitos establecidos en el activador de la inversión, por lo tanto no podemos pronunciarnos acerca de estas posibilidades.

APÉNDICE C NUMERAL 1.3.4.1.1

En el Adendo 3, en el segundo reglón del primer párrafo del numeral citado, se indica que el nivel de servicio para el aeropuerto de José María Córdova es "AB", favor confirmar que la A va tachada.

El adendo No. 3 presenta la A tachada.

APÉNDICE C NUMERAL 1.3.6.2

En este punto del Adendo 3, se indica que para el Aeropuerto de Rionegro se deben proveer como mínimo 20 estaciones CUTE y 4 kioscos de CUSS, al respecto se pregunta:

- ¿Se pueden instalar counters indistintamente con dos estaciones o con una estación CUTE?
- El sistema CUSS puede ser instalado en el mismo counter del CUTE?

Las especificaciones del montaje, instalación, la forma de acceso a las aplicaciones de los sistemas host de las aerolíneas y todas las demás determinantes del diseño, funcionalidad y la operación, del sistema CUTE y de los CUSS, están incluidas en el apéndice C numeral 2.13.1.

La elaboración de los diseños para la ejecución de la totalidad de los planes, obras, mantenimientos y suministros establecidos en el contrato de concesión y en lo apéndices y anexos, son responsabilidad del Concesionario.

APÉNDICE C NUMERAL 1.3.6.4

Para el caso de los sistemas CUTE, por favor confirmar si se desea contar con una posición CUTE en cada una de las puertas de embarque ó si las mismas están incluidas en las 20 posiciones que indica el listado de cantidades mínimas que se deben instalar.

Ver respuesta anterior.

APÉNDICE C NUMERAL 1.4.4.5

En el Adendo 4, se retiró la Ludoteca del listado de cantidades mínimas, favor confirmar si este espacio se podrá usar acorde a las necesidades del Concesionario.

El numeral 1.4.4.5 Ludoteca del Apéndice C, no ha sido modificado.

APÉNDICE C NUMERAL 1.4.6.6

En el aeropuerto Olaya Herrera se requiere la instalación de 360 metros de esteras rodantes para pasajeros y 3000 m² de pasarelas, al respecto se pregunta:

- ¿Podrían indicar en qué parte del recorrido de los pasajeros desean que sean instaladas y su dirección de movimiento en el caso de las esteras?
- ¿Saben las empresas aéreas que van a tener que cambiar su sistema de operaciones en plataforma, en caso que se instalen allí parte de los 360 ml de esteras rodantes y de las pasarelas, ya que es posible que necesiten nuevos equipos de remolque, porque los aviones no podrán salir propulsados por sus propios medios y que esto les va a significar mayores costos y las operaciones de turn over van a ser más lentas?.

Las preguntas planteadas por el proponente corresponden a resultados de los diseños, recordamos que, la elaboración de los diseños para la ejecución de la totalidad de los planes, obras, mantenimientos y suministros establecidos en el contrato de concesión y en lo apéndices y anexos, son responsabilidad del Concesionario.

APÉNDICE C NUMERAL 1.4.6.8

En el Adendo 4, se retiró el reforzamiento estructural de las pasarelas del listado de cantidades mínimas, por favor confirmar si el propio Aeropuerto procedió a realizarlo ó si debemos entender que por razones de seguridad y operacionales no es aconsejable operar ni recuperar estas pasarelas, esta obra ya no es obligatoria. Favor confirmar o aclarar.

El Apéndice C numeral 1.4.6.8 Diseño y construcción del reforzamiento estructural de las pasarelas, no ha sido modificado, por consiguiente es una obra de ejecución obligatoria.

APÉNDICE C NUMERAL 1.4.6.9

Se indica en este aparte, que el número mínimo de pantallas se encuentra en la tabla de cantidades mínimas, que según el adendo 4 sería una (1), ¿es correcto?

La cantidad establecida en el Anexo de cantidades mínimas de obras y suministros, corresponde a un (1) sistema, se aclara que los documentos son complementarios, por consiguiente las obras y suministros deberán corresponder al nivel de servicio establecido para cada uno de los aeropuertos.

APÉNDICE C NUMERAL 1.3.6.4 y 1.4.7.1

En los aeropuertos Olaya Herrera y José María Córdova se contempla la instalación de CUSS., al respecto se pregunta:

- ¿Son de uso común a las operaciones internacionales y domésticas?
- ¿Son de uso exclusivo para cada empresa aérea o pueden ser utilizadas por cualquier empresa que tenga la capacidad de hacerlo?
- ¿Se ha decidido el lugar específico de instalación de estas posiciones, considerando los flujos de los pasajeros y de aquellos que deben entregar equipaje para facturar?

[Ver respuesta a la pregunta número doce \(12\).](#)

APÉNDICE C NUMERAL 1.5.2.1

La norma 3.4.2 del Anexo 14 de OACI, dice “Siempre que sea posible, toda franja que comprenda una pista para aproximaciones de precisión, se extenderá lateralmente hasta una distancia de por lo menos 150 metros, cuando el número de clave sea 3 o 4...”. Esta misma norma figura en el RAC 14, punto 14.3.3.4.3, pero en la norma colombiana se ha eliminado la frase “cuando sea posible”

- ¿Significa esto que en Colombia siempre esta franja debe ser de 150 metros de ancho?.

[Los anchos de franja están normados en el RAC, parte decimacuarta,](#)

- ¿Cuál es la posición de Aerocivil respecto al Aeropuerto de Montería, donde la franja de pista hacia un lado es de aproximadamente 100 metros y hacia el otro lado tampoco se cumple con el ancho a lo largo de la franja, ya que no se dispone de los terrenos necesarios?. Se aceptará este ancho cuando este aeropuerto cuente con aproximaciones de precisión CAT I?.

Las características físicas del aeropuerto de Montería, están establecidas en el AIP, La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC) es la Autoridad en materia de información aeronáutica en el territorio nacional

APÉNDICE C ANEXO DE CANTIDADES MÍNIMAS

En las obligaciones para proveer equipo de seguridad se menciona la instalación de 3 CTX para Rionegro y 1 CTX para el Aeropuerto de Montería, al respecto solicitamos aclarar:

- ¿Estas máquinas CTX corresponden a un nombre genérico para cualquier máquina de Rayos X o corresponde a aquellas máquinas de Rayos X que usa la TSA en USA y los cuales tienen costos superiores a US \$ 2,500,000.00.?

Los equipos denominados CTX, no corresponden a un nombre genérico para cualquier equipo de rayos X, tal como lo establece el apéndice C numeral 2.13.1 son equipos de detección de explosivos mediante rayos X y tomógrafo, certificados por la TSA.

- ¿En caso de una racionalización del sistema BHS con 3 niveles para Rionegro, es posible que se acepte el uso de menos máquinas CTX?

NO

- ¿Por qué se solicita una máquina CTX para Montería, cuando no se solicitan los 3 niveles de seguridad para el equipaje facturado y por tratarse de un aeropuerto para vuelos nacionales?

El equipo de esas características, se considera necesario para la proyección futura de ese aeropuerto.

APÉNDICE D NUMERAL 1.4

Para el aeropuerto José María Córdova, se requiere obtener la certificación, de acuerdo a la norma OACI, se pregunta:

- ¿Cuál es el plazo estimado para cumplir este propósito?
- De acuerdo a una respuesta anterior la parte décimo cuarta del RAC establece los requisitos de Certificación de Aeródromos, cuando se consulta estas normas, no se encuentra el procedimiento indicado el documento OACI (DOC 9774 – AN / 969), solicitamos por favor, indicar cual es la norma o documento colombiano aplicable en este caso.

Respuesta: El RAC Parte decimocuarta: define el aeródromo certificado como “Aeródromo que ha sido objeto de inspección y en consecuencia, se le ha emitido a su explotador la correspondiente certificación, previa comprobación de los requisitos técnicos establecidos en esta parte de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.”

El documento de la OACI ha que hace referencia el proponente es el Manual de Certificación de Aeródromos, que incluye los siguientes capítulos:

Capítulo 1 Introducción.

Capítulo 2 El sistema de reglamentación de la certificación de aeródromos.

Capítulo 3 Modelos de reglamentos para certificación de aeródromos.

Capítulo 4 Procedimientos de certificación de aeródromos.

Capítulo 5 Autoridad de Reglamentación.

PREGUNTAS DE ÍNDOLE GENERAL

Uso de las áreas verdes

En 5 de los aeropuertos a ser concesionados hay áreas verdes entre el Terminal de pasajeros y la plataforma, favor indicar si es posible utilizar estas áreas para racionalizar y dar seguridad a las operaciones, ya sea aumentando el tamaño de la plataforma o del edificio.

Es posible la utilización de cualquiera de las áreas de los aeropuertos, siempre y cuando se cumpla con la reglamentación vigente establecida en el RAC y las demás normas vigentes sobre aeropuertos.

Uso de los términos SEI y SAR

En las bases de licitación y en los documentos anexos se han empleado términos para el Servicio de Búsqueda y Salvamento, SAR (Anexo 12 de OACI y RAC 16) y para el Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios, SEI (Anexo 14 de OACI y RAC 14), pero con los adendos se ha aclarado que el Concesionario sólo tiene responsabilidades para proveer el equipamiento y personal para el Servicio SEI, teniendo en cuenta que no se han corregido todas las partes donde figura el Servicio de Búsqueda y Salvamento, SAR, al respecto, hemos entendido que se da por eliminada toda mención al Servicio de Búsqueda y Salvamento en los documentos de la licitación. Favor confirmar nuestro entendimiento.

El entendido del proponente es incorrecto, los numerales 1.3.7.1 y 1.4.7.2 incluyen el suministro de paquetes y equipo de supervivencia del servicio SAR y no han sido eliminados.