

**PAQUETE No. 24**  
**CUADRO PREGUNTAS Y RESPUESTAS**  
**CONCESION AEROPUERTOS SAN ANDRÉS Y PROVIDENCIA**

**A. PLIEGO DE CONDICIONES**

No.	PREGUNTA	RESPUESTA
1	Respetuosamente solicitamos nos sea informada la dirección exacta de las oficinas de la Aerocivil a las que se refiere la cláusula 2.5 del pliego de condiciones para la entrega de propuestas.	<p>La entrega de las propuestas deberá hacerse en el en Centro de Estudios Aeronáuticos – CEA - Auditorio Rafael Valdez Tavera.</p> <p>Dirección: Av. El Dorado No. 103-23. Teléfono: 2 66 31 26.</p>
2	<p><b>Cláusula 3.1.6 Acreditación del Pago de Aportes Parafiscales</b></p> <p>Las personas jurídicas de nacionalidad colombiana que sean miembros del proponente plural, aportarán <u>certificación expedida por su revisor fiscal o</u>, en el evento en que no exista obligación legal de contar con un revisor fiscal, <u>por su representante legal</u>, en la que conste que se encuentran a paz y salvo por concepto de <u>aportes parafiscales</u> de sus empleados en Colombia en la fecha de apertura de la licitación.</p>	<p>En cuanto a su primera observación, debe tenerse en cuenta que el Pliego al referirse a las certificaciones de sociedades extranjeras, es claro al establecer que el certificado debe ser expedido “de acuerdo a la reglamentación que lo rija”.</p> <p>Lo anterior no puede considerarse como una carga adicional, ya que la obligación en cabeza de las personas jurídicas extranjeras, deberá acreditarse dando aplicación a la normatividad interna de cada país sobre el tema.</p> <p>En relación con su segunda observación relacionada con</p>

<p>Las personas naturales colombianas miembros del consorcio certificarán directamente que se encuentran a paz y salvo por concepto de aportes parafiscales de sus empleados en Colombia en la fecha de apertura de la licitación.</p> <p>En el caso de personas naturales o jurídicas extranjeras que sean miembros del consorcio, deberán presentar <u>certificación de la autoridad competente</u> relativa al pago de las obligaciones en materia de <u>seguridad social y aportes parafiscales</u> de acuerdo a la reglamentación que los rija.</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Al respecto de la cláusula 3.1.6 consideramos, en primer lugar, que mientras a las sociedades colombianas les exigen una certificación expedida por su revisor fiscal o, en ausencia de éste por mandato legal, por su representante legal para la acreditación del pago de aportes parafiscales, a las sociedades extranjeras les exigen, para los mismos efectos, presentar una certificación de la autoridad competente en la materia, lo cual consideramos que impone una carga adicional para éstas (sociedades extranjeras) que no tienen las primeras (sociedades colombianas).</li><li>2. En segundo lugar, nótese que a las sociedades extranjeras el pliego de condiciones les exige la certificación relativa al pago de las obligaciones en materia de seguridad social y aportes parafiscales, mientras que para las sociedades colombianas tal</li></ol>	<p>la certificación de Paz y Salvo de aportes parafiscales, para las sociedades y personas naturales colombianas, es del caso hacer alusión a la Ley 789 de 2002, la cual en su artículo 50 establece que los aportes parafiscales son:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Aportes de sus empleados al Sistema de Salud, Riesgos Profesionales y Pensiones</li><li>2. Cajas de Compensación Familiar</li><li>3. ICBF</li><li>4. SENA</li></ol> <p>Es decir, los aportes parafiscales contemplan las obligaciones relativas a seguridad social, por lo que las personas jurídicas nacionales deben certificar todos los aportes anteriormente enumerados al igual que las personas jurídicas extranjeras.</p> <p>Lo anterior lleva a concluir que NO existe una carga adicional en cabeza de las sociedades extranjeras.</p> <p>Por lo anterior, su solicitud de modificación no se tendrá en cuenta.</p>
--	--

	<p>certificación debe referirse al paz y salvo en materia de aportes parafiscales, únicamente, lo cual consideramos que igualmente se constituye como una carga adicional para las sociedades extranjeras.</p> <p>Como consecuencia de lo anterior, solicitamos que se modifique el numeral 3.1.6 del pliego de condiciones en los siguientes sentidos:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Para la acreditación del pago de las obligaciones en materia de seguridad social y aportes parafiscales les sea exigido a las sociedades extranjeras la acreditación del cumplimiento de este requisito mediante certificación expedida por el representante legal y el revisor fiscal, contador público o auditor, o la autoridad que haga sus veces.</li> <li>2. Que las sociedades extranjeras solamente deban acreditar el cumplimiento de sus obligaciones en materia de aportes parafiscales más no en seguridad social.</li> </ol>	
<p><b>3</b></p>	<p><b>Cláusula 3.3 Metodología de Presentación</b></p> <p>3.3.2 Los proponentes deberán entregar la propuesta con todas las Proformas en medio magnético e impresas en papel. La Proforma 3 de presentación de la propuesta económica, se presentará solamente en medio impreso y <u>en una sola copia</u>.</p> <p>¿El numeral 3.3.2 del pliego de condiciones quiere</p>	<p>Sí, es correcta la apreciación, el numeral 3.3.2 del Pliego de Condiciones establece que: “La pro forma 3 de presentación de la propuesta económica, se presentará solamente en medio impreso y en una sola copia”.</p>

	<p>decir que la Proforma No. 3 debe ser incluida únicamente en el original de la propuesta económica, más no en la primera copia, segunda copia y tercera copia de la misma?</p>	
<p><b>4</b></p>	<p><b>Cláusula 4.1.2 Acreditación de los Requisitos Legales de los Proponentes</b></p> <p>4.1.2.2.2 La promesa de contrato de Sociedad deberá contener las siguientes estipulaciones:</p> <p>iv. Un término para la constitución de la sociedad prometida, que deberá ser de <u>cinco (5) días hábiles</u> contados a partir de la fecha en la que le sea notificada la resolución de Adjudicación.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Solicitamos nos sea aclarado el numeral 4.1.2.2.3 del pliego de condiciones respecto de si la obligación de comparecer ante la notaría para realizar la constitución de la sociedad recae sobre los futuros socios o sobre la sociedad fiduciaria.</li> <li>2. Solicitamos que se modifique el punto número iv del numeral 4.1.2.2.2 del pliego de condiciones en el sentido de que el término para el otorgamiento de la escritura pública de constitución y el registro sea de quince (15)</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. De acuerdo con el Pliego de Condiciones, radica en cabeza de la fiducia la obligación de constituir la sociedad futura.  El numeral 4.1.2.2.3, establece que la sociedad fiduciaria debe concurrir en nombre de todos y cada uno de los integrantes del grupo proponente a la suscripción de la escritura pública de constitución de la sociedad prometida, debe efectuar el registro mercantil y acreditar la Constitución de la sociedad frente a la AEROCIVIL.</li> <li>2. Debe tenerse presente que tanto la constitución de la sociedad prometida, así como el registro de la misma ocurren en dos momentos diferentes, de conformidad con lo señalado en el Pliego de Condiciones.</li> </ol>

	<p>días hábiles.</p>	<p>El concesionario cuenta con 5 días hábiles para constituir la sociedad, contados a partir de la notificación de la Resolución de Adjudicación, plazo que se considera suficiente teniendo en cuenta que el proponente debe acreditar la suscripción de la promesa de contrato de sociedad.</p> <p>Por otro lado, el concesionario cuenta con 10 días hábiles contados a partir de la remisión de la copia de la Resolución de Adjudicación, para efectuar el registro de la sociedad.</p> <p>En conclusión, el concesionario no solo cuenta con 5 días hábiles para efectuar la suscripción y registro de la sociedad, sino que como se señaló anteriormente, cuenta con 10 días hábiles.</p> <p>Por lo anterior su solicitud no será acogida.</p>
<p><b>5</b></p>	<p><b>Cláusula 4.2.2 Acreditación de la Capacidad Financiera</b></p> <p>4.2.2.1 Capacidad Financiera Mínima</p> <p>La capacidad, en los términos del presente numeral, se acreditará únicamente mediante el diligenciamiento de la Proforma 5 que se encuentra incluida en el presente Pliego de Condiciones, siguiendo las instrucciones allí incluidas, y conforme a las siguientes condiciones para la determinación del patrimonio, según la modalidad en la que se presente:</p>	<p>Cuando se hace referencia a los estados financieros auditados, se está haciendo referencia a los estados financieros certificados que de conformidad con el Art. 33 del Decreto 2649 de 1993, el Art. 37 de la Ley 222 de 1993 y la sentencia C-290 de 1997, son <i>“los suscritos por el representante legal y el contador público bajo cuya responsabilidad se prepararon, para ser puestos en conocimiento de los asociados o terceros, contienen la certificación de ser reflejo fiel de los libros y de haber sido objeto de previa comprobación, según el reglamento”</i>.</p>

Según las condiciones previstas para las personas jurídicas en el numeral 4.1.2.1 del presente Pliego de Condiciones, se determinará su Patrimonio Neto a partir de los estados financieros auditados, con corte al 31 de Diciembre de 2005.

De acuerdo con las condiciones previstas para las personas jurídicas de origen extranjero, miembros del Consorcio Asociado bajo Promesa de Constituir Sociedad Futura, en el numeral 4.1.2.2 del presente Pliego de Condiciones, se determinará su patrimonio a partir de sus estados financieros auditados a la última fecha de corte del último año fiscal, de acuerdo con las normas del país de su domicilio. En el caso en que los estados financieros estén expresados en moneda extranjera, éstos se convertirán a la tasa de cambio que certifique la Superintendencia Financiera para el 31 de diciembre de 2005.

De acuerdo con las condiciones previstas para los miembros del Proponente Plural en el numeral 4.1.2.2, se determinará su patrimonio a partir de los estados financieros de los integrantes del Proponente Plural, con corte 31 de diciembre de 2005.

La Proforma 5 no deberá venir acompañada de los estados financieros de ninguno de los miembros del Proponente. Únicamente bastará la inclusión de la Proforma de liquidación individual del valor del patrimonio de los integrantes del grupo Proponente,

	<p>que forma parte de la misma Proforma. La Proforma 5 deberá estar suscrita por el Representante Legal del Proponente, los Representantes Legales de los Miembros del Proponente en tratándose de Proponentes Plurales. Así mismo deberá ser suscrita por los <u>revisores fiscales o por un auditor externo con experiencia internacional en auditoría contable o por el contador, según corresponda</u>. En el caso de Sociedades extranjeras podrá suscribir la Proforma individual correspondiente, el Representante o Apoderado, acreditado como tal conforme a lo establecido en el numeral 4.1.2 del Pliego de condiciones. En este caso se deberá adjuntar la copia de los Estados Financieros correspondientes (...).</p> <p>De conformidad con los Artículos 37 y 38 de la Ley 222 de 1995, los estados financieros son de dos clases: certificados y dictaminados. La certificación consiste en la declaración del representante legal y del contador público que los haya preparado respecto de la verificación previa de las afirmaciones contenidas en ellos, y que las mismas se han tomado fielmente de los libros. A su vez, los estados financieros dictaminados, son aquellos que además de ser certificados van acompañados de la opinión profesional del revisor fiscal, o a falta de éste, del contador público independiente. Bajo el anterior escenario, solicitamos aclarar ¿cuando en los pliegos se hace referencia a estados financieros auditados, se refiere a los estados financieros dictaminados?</p>	
<b>6</b>	<b>Cláusula 4.3.2 Acreditación de la Experiencia</b>	En relación a este punto, se harán las siguientes

<p>4.3.2.1 Acreditación de la Experiencia en Operación de Terminales Aéreos Internacionales de Pasajeros en Aeropuerto(s) Internacional(es).</p> <p>4.3.2.2 Acreditación de la Experiencia en Construcción de Obras</p> <p>4.3.2.3 Acreditación de la Experiencia en Construcción de Pavimentos Flexibles en Vías Públicas</p> <p>La acreditación de la experiencia en operación de terminales aéreos, construcción de obras y construcción de pavimentos flexibles se debe hacer, según el pliego de condiciones, mediante documento expedido por el contratante o autoridad correspondiente, emitido dentro de los 60 días anteriores a la fecha de al presentación de la propuesta; este debe certificar que dentro del periodo comprendido entre el 1 de enero de 1995 a la fecha de apertura de la licitación, ha operado determinado número de terminales aéreos, facturado un monto de dinero por concepto de obras y construido una cantidad determinada de M3. (documento solicitado en la Proforma No. 4)</p> <p>Más adelante en tales numerales del pliego de condiciones se establece que serán documentos válidos para acreditar tales experiencias:</p>	<p>precisiones:</p> <p>PRIMERA: El término “Internacional” fue eliminado mediante Adendo No 3.</p> <p>SEGUNDA: Los sesenta (60) días fueron eliminados mediante adendo No. 2, de los numerales 4.3.2.2 y 4.3.2.3.</p> <p>TERCERA: Mediante adendo No. 2, se incluyó la posibilidad de acreditar la experiencia en construcción de obras, mediante la presentación de las facturas comerciales correspondientes al proyecto.</p>
---	---

	<p>i. El (las) Acta(s) de Liquidación del (los) Contrato(s) celebrado(s) y ejecutado(s) a satisfacción por el Proponente o Miembro del Proponente Plural.</p> <p>ii. Certificado(s) expedido(s) por la Persona o Autoridad Contratante en donde expresamente se indique que el Proponente, o Miembro del Proponente Plural cumplió o se encuentra cumpliendo a entera satisfacción del contratante el objeto contratado.</p> <p>Solicitamos nos sea indicado si además del acta de liquidación y el certificado a los cuales se refieren los numerales i y ii anteriores, se debe anexar un documento adicional consistente en el documento expedido por el contratante o autoridad correspondiente, emitido dentro de los 60 días anteriores a la fecha de al presentación de la propuesta.</p>	
<p><b>7</b></p>	<p><b>Cláusula 4.3.2.2 Acreditación de la Experiencia en Construcción de Obras</b></p> <p>(...)</p> <p><u>El contrato mediante el cual se acredite la experiencia deberá cumplir además con las siguientes características:</u></p> <p>i. Su objeto debe incluir la construcción de alguna obra, entendiendo por ésta, aquellas edificaciones destinadas a centros comerciales y/o grandes superficies entendidas éstas como almacenes de cadena o terminales de autobuses)</p>	<p>El Proponente deberá diligenciar las proformas de conformidad con las instrucciones contempladas en cada una de ellas con el fin de lograr acreditar, de forma satisfactoria, la experiencia.</p> <p>En la pro forma 4.2 el Proponente está en la obligación de informar a la Aerocivil del contrato mediante el cual acreditará la experiencia en construcción de obras, es decir, deberá identificar el contrato por nombre o número, el objeto, contratante, fecha de inicio y de terminación, valor y moneda del mismo; de igual forma el numeral 4.3.2.2 establece que son documentos válidos para acreditar la experiencia el acta de Liquidación del</p>

	<p>ii. La ejecución del objeto contratado puede haberse realizado mediante consorcio, unión temporal o cualquier otra forma de asociación, siempre y cuando la participación del Proponente o miembro del Proponente Plural que acredita la experiencia haya sido superior al cuarenta por ciento (40%), y quien acredita dicha experiencia, haya asumido la responsabilidad en la construcción de la obra.</p> <p>El valor de las obras debe ponderarse por la participación que se haya tenido.</p> <p>iii. La ejecución del objeto contratado puede haberse realizado mediante subcontratación.</p> <p>iv. No se considerará como experiencia admisible para efectos de lo previsto en el presente numeral, aquella obtenida al ejecutar actividades de mantenimiento preventivo, o correctivo, o rehabilitación de una edificación.</p> <p>Dado que el pliego de condiciones no exige adjuntar la copia del contrato correspondiente ¿Cómo se prueba que el contrato mediante el cual se pretende acreditar la experiencia cumple con las características que exige el numeral 4.3.2.2 del pliego de condiciones?</p>	<p>Contrato o Certificado expedido por persona o autoridad contratante.</p> <p>Con ésta información la Aerocivil podrá determinar que el contrato mediante el cual se pretende acreditar la experiencia cumple con las características exigidas en el numeral 4.3.2.2 del Pliego de Condiciones.</p>
8	<p><b>Cláusula 4.3.2.3 Acreditación de la Experiencia en Construcción de Pavimentos Flexibles en Vías Públicas</b> (...) <u>El (Los) contrato(s) mediante el (los) cual(es) se acredite la experiencia deberá(n) contar además con</u></p>	<p>El Proponente deberá diligenciar las proformas de conformidad con las instrucciones contempladas en cada una de ellas con el fin de lograr acreditar, de forma satisfactoria, la experiencia.</p> <p>En la pro forma 4.3 el Proponente está en la obligación de</p>

	<p><u>las siguientes características:</u></p> <p>i. Su objeto debe ser la construcción de pavimentos flexibles en vías públicas o debe incluir la actividad de construcción de pavimentos flexibles en vías públicas.</p> <p>ii. La ejecución del objeto contratado puede haberse realizado mediante consorcio, unión temporal o cualquier otra forma de asociación, siempre y cuando la participación del Proponente o miembro del Proponente Plural que acredita la experiencia, haya sido superior al cincuenta por ciento (50%) de la asociación.</p> <p>iii. La ejecución del objeto contratado puede haberse realizado mediante subcontratación.</p> <p>Al igual que la pregunta anterior ¿Cómo se prueba que el contrato mediante el cual se pretende acreditar la experiencia cumple con las características que exige el numeral 4.3.2.3 del pliego de condiciones?</p>	<p>informar a la Aerocivil del contrato mediante el cual acreditará la experiencia en construcción de obras, es decir, deberá identificar el contrato por nombre o número, el objeto, contratante, fecha de inicio y de terminación, M3 del mismo; de igual forma el numeral 4.3.2.2 establece que son documentos válidos para acreditar la experiencia el acta de Liquidación del Contrato o Certificado expedido por persona o autoridad contratante.</p> <p>Con ésta información la Aerocivil podrá determinar que el contrato mediante el cual se pretende acreditar la experiencia cumple con las características exigidas en el numeral 4.3.2.3 del Pliego de Condiciones.</p>
<p><b>9</b></p>	<p>Proforma 2 – Acreditación de la existencia y representación legal de los proponentes</p> <p>La parte de la Proforma 2 relativa a los consorcios asociados bajo la promesa de constituir una sociedad futura, presenta un error formal del punto anterior, consistente en una inconsistencia entre la enumeración de las instrucciones y la enumeración de la Proforma. Solicitamos corregir.</p>	<p>La pro forma 2 será modificada mediante el correspondiente adendo, de conformidad con los términos legales.</p>
<p><b>10</b></p>	<p>Proforma 5 – Acreditación de la capacidad financiera El numeral 4.2.2.1 del pliego de condiciones establece que la Proforma 5 deberá ser suscrita por los</p>	<p>La pro forma 5 será modificada mediante el correspondiente adendo, de conformidad con los términos legales.</p>

	<p>representantes legales de cada uno de los miembros del Consorcio, así como su revisor fiscal o por un auditor externo con experiencia internacional en auditoría contable. Sin embargo en las instrucciones de diligenciamiento de la Proforma 5B solamente se exige la firma del representante legal. Como consecuencia de lo anterior respetuosamente solicitamos nos sea informado ¿quién debe suscribir la Proforma 5B?</p>	
--	--	--

## B. ANEXO 1 MINUTA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

No.	PREGUNTA	RESPUESTA
1	<p><b>Cláusula 1.13</b></p> <p>Sírvase aclarar si en adición a Corporación Autónoma Regional (CORALINA), existen otras autoridades ambientales regionales con competencia sobre los aeropuertos como lo sugiere el literal g. del numeral 1.13 del contrato de concesión.</p>	<p>En la actualidad no existen otras autoridades ambientales regionales con competencia sobre los aeropuertos de San Andrés y Providencia</p>
2	<p><b>Cláusula 1.67</b></p> <p>Solicitamos modificar el numeral 1.67 en el siguiente sentido:</p> <p><i>“De acuerdo a lo estipulado en la Resolución 892 de 2004, son todas aquellas medidas generales de carácter preventivo adoptadas por <u>el Estado Colombiano</u>, con sujeción a lo establecido en el Anexo</i></p>	<p>La definición planteada en la minuta del contrato es la consagrada en la Resolución 892 de 2004, es decir es una definición dada por el legislador que no puede ser modificada, sino por norma expresa.</p> <p>Por lo anterior no puede ser acogida su solicitud.</p>

	<p><i>17 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, para proteger a la aviación civil contra Actos de Interferencia Ilícita”.</i></p> <p>Lo anterior con el propósito de que el Concesionario tenga certeza sobre las normas a las cuales quedará sujeto por virtud del contrato de concesión.</p>	
<p><b>3</b></p>	<p><b>Cláusula 7</b></p> <p>Solicitamos modificar la Cláusula 7 en el siguiente sentido:</p> <p><i>“Se considerará iniciada la Etapa de Reversión y Restitución de Bienes, el día siguiente al cual se venza la Etapa Operativa, surgiendo de manera inmediata la obligación <u>para el Concesionario</u> de hacer entrega de los bienes afectos al Contrato en calidad de restitución y la obligación de la Aerocivil de <u>recibir los mismos</u>, todo lo cual debe surtirse en un término máximo de tres meses (3), so pena de incurrir en incumplimiento de una obligación contractual”.</i></p> <p>Lo anterior dado que la obligación de restitución solamente podrá ser cumplida por el Concesionario siempre y cuando la Aerocivil cumpla con la obligación correlativa de recibir.</p>	<p>Dando aplicación a los principios generales de los contratos, especialmente al contemplado en el artículo 1603, referente a la buena fe en la ejecución de los contratos y el cual contempla que los contratos “no solo obligan a lo que ellos se expresan, sino a todas las cosas que emanan precisamente de la naturaleza de la obligación, o por la ley pertenecen a ella”.</p> <p>Por lo anterior, considera la Entidad que la precisión anotada no es procedente.</p>
<p><b>4</b></p>	<p><b>Cláusula 11</b></p> <p>Solicitamos modificar la Cláusula 11 en el siguiente sentido:</p>	<p>Es Importante aclarar, que la propiedad de los bienes no se transfiere al Concesionario sino la mera tenencia. En consecuencia, si el derecho de dominio sobre los bienes</p>

<p><i>“Los aspectos fiscales del presente Contrato se regirán conforme a las siguientes condiciones:</i></p> <p><i>1. La ejecución del presente Contrato se realizará de conformidad con lo previsto en las normas tributarias aplicables en la República de Colombia.</i></p> <p><i>2. Todos los impuestos, tasas, inversiones <del>o créditos</del> obligatorias y contribuciones establecidas o que llegue a establecer la Nación, cualquier entidad territorial o cualquier otra autoridad, y que se causen por la celebración, perfeccionamiento, ejecución, cumplimiento o liquidación del presente Contrato, estarán a cargo del Concesionario.</i></p> <p><i>3. Los impuestos, tasas o contribuciones que graven o lleguen a gravar la propiedad de los bienes entregados en Administración, estarán a cargo del Concesionario, a partir de la suscripción del Acta de Entrega de los bienes, <del>sea esta provisional</del> e cuando ésta sea definitiva.</i></p> <p><i>4. La AEROCIVIL será responsable por todos los tributos o contribuciones que graven la propiedad o la actividad de los bienes entregados en Administración, causados hasta el momento de la iniciación del presente Contrato. Durante la vigencia del Contrato de Concesión, corresponderá al Concesionario asumir los pagos de los impuestos sobre los bienes que llegaren a causarse, hasta la fecha de suscripción del Acta de Terminación del Contrato.”</i></p> <p><del><i>El riesgo tributario estará a cargo del Concesionario.</i></del></p> <p>Los anteriores cambios los solicitamos dado que:</p>	<p>inmuebles continúa en cabeza de la Aerocivil y esta se encuentra exenta de impuestos sobre los bienes inmuebles, no hay lugar al pago de este tipo de tributos por parte del Concesionario.</p> <p>Por otro lado, es claro que los bienes serán entregados “temporalmente” al concesionario, pero a su vez, dicha entrega tiene una finalidad importante, cual es la permitirle al concesionario desarrollar el objeto del contrato de concesión. En virtud de dicha entrega, el concesionario entrará a usufructuar los bienes de conformidad con el artículo 823 del Código Civil, por el tiempo que ésta dure, 20 años prorrogables de darse los supuestos de hecho para tal evento.</p> <p>La Minuta del contrato, en la cláusula 14, es clara al establecer que la obligación del concesionario de asumir los impuestos, tasas o contribuciones que graven o lleguen a gravar los bienes entregados con ocasión de la adjudicación del Contrato, surge con la suscripción del Acta de Entrega de los bienes y se extingue en la fecha de suscripción del Acta de Terminación del Contrato.</p> <p>La cláusula 11 está en concordancia con la cláusula 52 numeral 52.1.7., referente al Riesgo Regulatorio, ya que la cláusula 11, habla de “impuestos, tasas o contribuciones que <u>lleguen a gravar</u>” haciendo alusión a la posibilidad de futuros cambios en la legislación tributaria.</p> <p>Lo anterior, de conformidad con los lineamientos de la Política de Riesgo Contractual del Estado, establecidas</p>
--	---

	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. El concesionario no debería estar obligado al pago de los tributos sobre los bienes que sean entregados de forma temporal y regresados a la Aerocivil antes de la suscripción del Acta de Terminación del Contrato.</li> <li>2. Solicitamos eliminar la última frase de la cláusula toda vez que carece de sentido.</li> </ol>	<p>en el documento CONPES 3107 DE 2001, donde el Riesgo Tributario ha sido asignado al concesionario.</p>
<p><b>5</b></p>	<p><b>Contratación de Personal</b></p> <p>A lo largo del contrato de concesión se establece que el Concesionario contratará el personal que considere idóneo y competente para la realización de las actividades que debe desarrollar en virtud de la concesión. Atentamente les solicitamos nos sea confirmado si la Aerocivil liquidará a la totalidad de los empleados que actualmente desempeñan las actividades que asumirá el concesionario, de forma que el concesionario tenga total libertad para contratar la totalidad de los cargos y no asuma ninguna responsabilidad de carácter laboral por las obligaciones patronales de la Aerocivil.</p>	<p>Actualmente, la Aerocivil no ha tomado una decisión definitiva respecto a la liquidación de los funcionarios que desempeñan labores en los Aeropuertos de San Andrés y Providencia.</p> <p>Para que el concesionario contratare a algún funcionario de la Aerocivil, el respectivo funcionario deberá solicitar a la Aerocivil la terminación del respectivo contrato para así proceder a la liquidación del mismo; de tal forma, que el vínculo entre el funcionario y la Entidad termine, eliminando cualquier eventual responsabilidad del Concesionario por obligaciones patronales que se encontraban a cargo de la Aerocivil.</p>
<p><b>6</b></p>	<p><b>Selección de Proveedores</b></p> <p>Teniendo en cuenta que en el cuarto de datos no hay copias de los contratos vigentes con proveedores de bienes, servicios, equipos y materiales para el cumplimiento del objeto del contrato de concesión, respetuosamente solicitamos nos sean suministradas copias de todos los contratos con proveedores que</p>	<p>Estos Contratos no serán cedidos. El Concesionario estará en total libertad de determinar sus proveedores de bienes y servicios.</p>

	<p>pretendan ser cedidos por la Aerocivil al Concesionario, en caso de existir. En el evento en el cual no se vaya a realizar una cesión de tales contratos atentamente solicitamos realizar una manifestación expresa en este sentido.</p>	
<p><b>7</b></p>	<p><b>Cláusula 14</b></p> <p>Respecto del numeral 4, solicitamos se precise en el contrato sobre cuáles aspectos del contrato de concesión ejercerá funciones de supervisión la Aerocivil.</p>	<p>El artículo 87 de la Minuta de Contrato define los aspectos del contrato, sobre los cuales la Aerocivil ejercerá funciones de supervisión así: <i>“La <b>AEROCIVIL</b> tendrá la facultad de supervisar la ejecución del <b>Contrato</b> y de controlar la actividad desarrollada por el <b>Concesionario</b>, en ejercicio de sus funciones relativas al transporte aéreo, como entidad especializada adscrita al Ministerio de Transporte y como Autoridad Aeronáutica Nacional”.</i></p> <p>La Aerocivil ejercerá la supervisión del contrato de concesión de conformidad con las obligaciones contempladas en el mismo para ambas partes, así como con las normas aeroportuarias aplicables.</p>
<p><b>8</b></p>	<p><b>Obligación de Medio – Adquisición de Predios</b></p> <p>Teniendo en cuenta que las obligaciones relacionadas con la adquisición de predios son consideradas obligaciones de medio (Cláusula 15), solicitamos se ajusten todos los apartes pertinentes del contrato de concesión y los apéndices en el sentido que las obligaciones condicionadas a la adquisición de los predio sean igualmente consideradas como obligaciones de medio (p.e plan de inversión y modernización); de lo contrario el contrato y sus</p>	<p>La minuta del Contrato, en el numeral 33.1.1 de la cláusula 33 de la Minuta del Contrato es clara al establecer que “es obligación del concesionario adelantar todas y cada una de las actividades (para adquirir los predios necesarios para adelantar las actividades del Plan de Inversión y Modernización) sin que ello constituya una obligación de resultado”</p> <p>El numeral 52.1.10 de la Cláusula 52 de la Minuta del Contrato, referente al riesgo de adquisición de Predios, dice que el Concesionario debe hacer “la gestión</p>

	<p>apéndices presentan una inconsistencia grave que afecta la interpretación del alcance las obligaciones del concesionario. Es jurídicamente contradictorio pretender que una obligación de resultado que debe ser cumplida en un término específico, esté condicionada al cumplimiento de una obligación de medio en cabeza de una misma persona.</p>	<p>necesaria” para adquirir los predios.</p> <p>El apéndice C, en el numeral 2.5 referente a la adquisición de predios dice que el Concesionario “deberá realizar las gestiones necesarias” y a su vez, remite a las disposiciones contractuales de la cláusula 33 del contrato de concesión, que como ya se explicó hace mención a la adquisición de los predios como una obligación de medio.</p> <p>Es importante aclarar, que la gestión predial NO SOLO implica la obligación del Concesionario de adquirir los predios por sus propios medios, pues existe la eventual posibilidad de que a pesar de realizar todas aquellas actividades para adquirir dichos predios, no haya logrado la enajenación voluntaria de los mismos y por lo tanto deban ser expropiados por la entidad contratante, situación que está contemplada dentro del cronograma de obras del Plan de Inversión y Modernización de los Aeropuertos de San Andrés y Providencia.</p> <p>Sin perjuicio de lo anterior, debe aclararse que la ejecución de las obras y actividades del plan de inversión y modernización, no están sujetas a la adquisición de los predios, son dos obligaciones diferentes que deben ser cumplidas en tiempos diferentes; además, los predios van a ser adquiridos, ya sea por el concesionario a nombre de la Aerocivil o la Aerocivil mediante expropiación de los mismos.</p>
<b>9</b>	<b>Cláusula 15.1</b>  Solicitamos modificar los siguientes numerales de la	

Cláusula 15.1 en el siguiente sentido:

(...)

*“4. Indemnizar a terceros y a la AEROCIVIL por los perjuicios que le sean imputables y que se causen ~~en~~ desarrollo del por incumplimiento de sus obligaciones bajo el Contrato.*

- Numeral 4: el Código Civil consagra dos tipos de responsabilidad, la responsabilidad civil contractual y la responsabilidad civil extracontractual. La primera, presupone la existencia de una relación de derecho entre las partes, donde existen unas obligaciones acordadas por ellas; en la segunda, la relación es de hecho, es decir, no media acuerdo entre las partes, por lo que no se generan obligaciones derivadas de dicho acuerdo.

Por lo anterior, no es necesario el incumplimiento de una obligación nacida de un pacto para que se cause un perjuicio, ya que no es necesario un vínculo previo (acuerdo entre las partes) entre quien causa un daño y quien lo sufre, generando así una responsabilidad extracontractual. En este evento, quien causa daño está obligado a la indemnización y quien lo sufre, se convierte en acreedor de la indemnización. Lo anterior, con fundamento en el artículo 2341 del Código Civil que establece que *“el que ha cometido un delito o culpa”*.

En este sentido, la obligación de indemnizar no solo cobija los daños causados con ocasión de la ejecución del contrato sino que también de terceros o por hechos no contemplados en dicho contrato

<p><i>5. Atender las instrucciones del Interventor <u>que se ajusten a la ley y al contrato de acuerdo con lo establecido en el numeral 89.1 de la CLÁUSULA 89 y suministrar <u>al Interventor</u> toda la información sobre el Proyecto, en las condiciones y términos establecidos en este Contrato. Para tales efectos, el Concesionario deberá tener en cuenta que el Interventor no podrá modificar o adicionar el presente Contrato.</u></i></p> <p><i>8. <del>Acatar y cumplir las decisiones tomadas por el Conciliador</del> <u>el acuerdo conciliatorio de conformidad con la CLÁUSULA 66 del presente Contrato.</u></i></p> <p><i>10. Pagar la Cláusula Penal pactada en este Contrato, aceptar o autorizar la deducción de su monto de los Ingresos Regulados y los Ingresos No Regulados cedidos en virtud del presente Contrato, <u>previa sentencia judicial o laudo arbitral que le imponga al Concesionario tal obligación.</u></i></p> <p><i>11. Pagar las multas establecidas en este Contrato, aceptando la transferencia entre fondos o cuentas del Fideicomiso de acuerdo a lo establecido en el presente Contrato, <u>previa sentencia judicial o laudo arbitral que le imponga al Concesionario tal</u></i></p>	<p>Por lo anterior, su solicitud no será acogida.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Numeral 5: El contrato de interventoría establecerá que dicho contrato estará sujeto, no solo a las disposiciones generales de la ley, sino que también a las disposiciones del Contrato de Concesión.</li></ul> <p>Por lo anterior, su solicitud no será acogida.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Numeral 8: Su observación será considerada y de ser pertinente se realizará la modificación mediante adendo, de conformidad con los términos legales.</li><li>- Numeral 10: Su observación será considerada y de ser pertinente se realizará la modificación mediante adendo, de conformidad con los términos legales.</li><li>- Numeral 11: Su observación será considerada y de ser pertinente se realizará la modificación mediante adendo, de conformidad con los términos legales.</li></ul>
---	--

	<i>obligación.”</i>	
<b>10</b>	<p><b>Conciliación</b></p> <p>A lo largo del contrato se establece que las partes deben acatar las decisiones adoptadas por el conciliador. Sin embargo, dada su naturaleza y su régimen legal, el conciliador no adopta decisiones; son las mismas partes las que llegan a un acuerdo conciliatorio.</p> <p>Dado lo anterior solicitamos modificar los apartes relativos al conciliador en las diferentes partes del contrato de concesión.</p>	<p>Su observación será considerada y de ser pertinente se realizará la modificación mediante adendo, de conformidad con los términos legales.</p>
<b>11</b>	<p><b>Cláusula 15.2</b></p> <p>En relación con los numerales 7 y 8 de la presente cláusula les solicitamos aclarar:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Si existen inversiones necesarias y acciones requeridas que las autoridades ambientales hayan ordenado en desarrollo de las licencias ambientales que se encuentren pendientes de cumplir por parte de la Aerocivil, y en caso afirmativo, nos suministren copia de la (s) resolución (es) en virtud de la(s) cual(es) se haya (n) impuesto tal (es) obligación (es).</li> <li>2. De igual forma solicitamos a la Aerocivil declarar que todas las obras que hacen parte de los aeropuertos en la actualidad se</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. En el Cuarto de Datos y específicamente en la información que se suministró en medio magnético, se encuentran las leyes y decretos referentes y relevantes, para el tema ambiental del Proyecto; de igual forma, “El Diagnóstico Ambiental” de cada uno de los Aeropuertos, se encuentra en el Data Room, a disposición de los compradores de pliegos.</li> <li>2. En la actualidad, los Aeropuertos de San Andrés y Providencia cumplen con los “Planes de Manejo Ambiental”, que cada uno posee, y que cada Aeropuerto</li> </ol>

<p>encuentran cubiertas por las correspondientes licencias ambientales.</p>	<p>ha venido cumpliendo.</p> <p>Sin perjuicio de lo anterior, es obligación del concesionario recibir los predios que conforman los aeropuertos en las condiciones en que se encuentren, de conformidad con lo contemplado en la cláusula 26 de Contrato de Concesión.</p> <p>Por otro lado, las obras que se determinan en el Apéndice C Plan de inversión y modernización de los Aeropuertos, incluyen los estudios y diseños y determinan que éstos deberán cumplir con la normatividad vigente; en el caso planteado por el proponente, la ejecución de las obras establecidas, que requieran de una licencia ambiental o de otro tipo, debe ser tramitada por el concesionario, en cumplimiento de la normatividad vigente.</p> <p>El contrato de concesión, establece la obligación del concesionario de la obtención de las licencias en los siguientes términos:</p> <p><b>“34.3 Permisos y Licencias Adicionales</b></p> <p><i>En el caso en que, para la ejecución de las Obras de Inversión y Modernización el <b>Concesionario</b> requiriera de la expedición de permisos o licencias de carácter ambiental, tales como y sin limitarse a, permisos de disposición de escombros, explotación de materiales de construcción u otros similares, será de su entera responsabilidad la obtención de tales permisos, y el acatamiento de las obligaciones contenidas en éstos, tal y</i></p>
---	--

		como se señala en la siguiente cláusula”.
12	<p><b>Cláusula 15.3</b></p> <p>Respetuosamente solicitamos modificar el numeral 2 de la cláusula 15.3 en el siguiente sentido:</p> <p><i>“2. Mantener la Operación de cada uno de los Aeropuertos de San Andrés y Providencia en los niveles previstos en el Contrato y en el Apéndice C - Plan de Inversión y Modernización. <del>aún</del> Durante el periodo de construcción de las Obras, <u>mantener dicha operación en los niveles que las obras mismas permitan, con sujeción a lo aprobado</u>”</i></p>	<p>El concesionario está en la obligación de operar los Aeropuertos en condiciones de seguridad y eficiencia, tanto para aeronaves, pasajeros y carga, de conformidad con lo contemplado en el Apéndice E – Especificaciones técnicas de Operación, Seguridad, Medio Ambiente y Mantenimiento; así mismo, deberá adelantar todas las acciones e implementar todos los periodos de transición y contingencias que aseguren no perturbar la prestación y niveles de servicio..</p> <p>Por lo anterior, su solicitud no será acogida.</p>
13	<p><b>Cláusula 15.3.1</b></p> <p>Respetuosamente solicitamos modificar la cláusula 15.3.1 en el siguiente sentido:</p> <p><i>“(…)</i>  <i>Particularmente, el Concesionario no podrá efectuar cobro alguno a los usuarios de los Aeropuertos <u>únicamente</u> por la prestación de los servicios que se listan a continuación, <del>sin que ello implique un listado taxativo de servicios asociados a los Ingresos Regulados:</del></i></p> <p><i>a) Servicios sanitarios.</i>  <i>b) Sanidad Aeroportuaria.</i>  <i>c) Acceso a escaleras eléctricas o ascensores”</i></p>	<p>El numeral 15.3.1, referente a los servicios asociados a los ingresos regulados, establece que “Se incluyen en este concepto <i>todos aquellos servicios definidos como tales en la <b>Estructura Tarifaria</b></i>” y a su vez contempla que el concesionario: “<i>no podrá cobrar a los usuarios de estos servicios cargos adicionales distintos de los previstos en la <b>Estructura Tarifaria</b> por su prestación</i>”.</p> <p>Por lo anterior, su solicitud no será acogida.</p> <p>En cuanto al tema relacionado con la sanidad portuaria y servicios sanitarios, el decreto número 1601 de 1984</p>

	<p>Adicionalmente solicitamos nos sea explicado la diferencia entre los servicios sanitarios y la sanidad aeroportuaria.</p>	<p>define Sanidad Portuaria como el conjunto de actividades de control sanitario y vigilancia epidemiológica en áreas portuarias y en vehículos destinados a transporte de personas y/o mercancías a y desde terminales portuarios.</p> <p>En la actualidad, el Ministerio de Protección Social, adelanta la revisión y actualización del marco normativo y técnico vigente en los decretos 1601 y 162 de 1984 para armonizarlo con el nuevo Reglamento Sanitario Internacional.</p> <p>En cuanto a los servicios sanitarios son los baños.</p>
<p><b>14</b></p>	<p><b>Cláusula 15.3.4</b></p> <p>Respetuosamente solicitamos modificar la cláusula 15.3.4 en el siguiente sentido:</p> <p>(...)</p> <p><i>“El Concesionario solicitará a la AEROCIVIL la autorización para prestar el nuevo servicio, para lo cual deberá presentar un documento a la AEROCIVIL incluyendo los fundamentos de su petición, con todos los análisis de conveniencia y económicos que permitan a la AEROCIVIL tomar la decisión correspondiente; <u>la Aerocivil se pronunciará respecto de la solicitud de autorización dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a la fecha de la solicitud del Concesionario. En todo caso, la decisión será a entera discreción de la AEROCIVIL y el Concesionario no podrá debatir tal decisión. En el caso en que sea</u></i></p>	<p>El numeral es claro al contemplar que el concesionario debe plantear los fundamentos en los que se basa para realizar la solicitud, con el propósito de que la Aerocivil tenga fundamentos, ya sea, para aceptar o negar dicha solicitud.</p> <p>Pero, debe tenerse en cuenta que la Aerocivil es la “máxima autoridad aeronáutica” y por lo tanto las decisiones referentes a este tema solo competen a ella sin que ello implique que se desconozca la razonabilidad en la que debe responder las solicitudes recibidas.</p> <p>Cabe aclarar, que de conformidad con lo estipulado en el contrato de concesión las decisiones tomas por la Aerocivil no están sujetas a vía gubernativa, razón por la cual, si la solicitud presentada por el concesionario no es</p>

	<p><i>negada la solicitud al Concesionario, este se abstendrá de prestar el nuevo servicio propuesto”.</i></p> <p>De conformidad con lo previsto en el Artículo 36 del Código Contencioso Administrativo, las decisiones discrecionales de la administración deben cumplir con los principios de razonabilidad y proporcionalidad. En virtud del Artículo 3 del mismo Estatuto, que consagra el principio de contradicción los interesados tienen derecho a controvertir las decisiones de la administración a través de los mecanismos establecidos por la ley.</p>	<p>aceptada por la Aerocivil, se llega a la etapa final del proceso de solicitud.</p> <p>Por lo anterior, su solicitud no será acogida.</p>
<p><b>15</b></p>	<p><b>Cláusula 16</b></p> <p>Respetuosamente solicitamos modificar la cláusula 16 en el siguiente sentido:</p> <p>(...)</p> <p><i>“1. Ceder al Concesionario <u>los derechos y las obligaciones relacionadas con los Aeropuertos de San Andrés y Providencia en las Licencias Ambientales, de conformidad con lo establecido en el presente Contrato.</u></i></p> <p><i>2. Entregar los bienes, que hacen parte de la infraestructura aeroportuaria y que conforman cada uno de los Aeropuertos de San Andrés y de Providencia al Concesionario en el presente Contrato, para su tenencia y Administración. <u>La Aerocivil se obliga a garantizar la tenencia pacífica e ininterrumpida de los bienes entregados en concesión.</u></i></p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Su solicitud está siendo objeto de estudio, de acogerse se realizará la correspondiente modificación mediante adendo, de conformidad con los términos legales.</li> <li>2. La Aerocivil no perturbará la tenencia de los Bienes de la Concesión entregados al concesionario, ya que al ser parte del contrato de concesión busca que el objeto del mismo sea ejecutado. Por otro lado, la Aerocivil no se puede hacer responsable por hechos de terceros no imputables a ella, el concesionario se encuentra en la obligación de adelantar las acciones y tomar las medidas necesarias para mantener la</li> </ol>

<p><i>3. Ceder al Concesionario los Ingresos Regulados y los Ingresos No Regulados en las condiciones y durante los términos establecidos en el presente Contrato. <u>La Aerocivil se obliga a garantizar que los Ingresos Regulados y los Ingresos No Regulados no serán objeto de ningún gravámen por hechos atribuibles a la Aerocivil.</u></i></p> <p><i>7. Acatar y cumplir con <del>las decisiones tomadas por el</del> el acuerdo conciliatorio <del>Conciliador</del>, en los términos de la CLÁUSULA 66 de este Contrato, sin perjuicio de las facultades que le asisten a la AEROCIVIL en los términos del presente Contrato”.</i></p> <p>En relación con el numeral 1, adicionalmente solicitamos información respecto de los procesos administrativos o judiciales que se encuentren en</p>	<p>tenencia de los bienes que le han sido entregados, sin perjuicio de la coadyuvancia de la Aerocivil en las acciones pertinentes para recuperara el uso y goce de los bienes que le fueron entregados en virtud de la concesionario.</p> <p>No se le puede exigir a la Aerocivil garantizar la tenencia pacífica e ininterrumpida de dichos bienes, ya que eso implicaría que por cada obligación constituya una garantía de cumplimiento de la misma, de igual forma, no se puede hacer exigencia igual al concesionario.</p> <p>3. La Aerocivil está en la obligación de ceder los ingresos regulados y los ingresos no regulados, de conformidad con lo estipulado en la cláusula 16 numeral 3 del contrato de concesión, y en virtud de dicha cesión, solo puede ejercer un control sobre lo mismos.</p> <p>7. Su observación será considerada y de ser pertinente se realizará la modificación mediante adendo, de conformidad con los términos legales.</p> <p>Toda la información ambiental, puede ser consultada en el Cuarto de Datos, por los compradores de pliegos, por lo que su solicitud no será aceptada.</p>
---	---

	<p>curso por incumplimiento de normas ambientales, así como las sanciones pendientes de ejecución y/o obligaciones pendientes de cumplimiento.</p> <p>Finalmente solicitamos que la Aerocivil declare que tanto el aeropuerto de San Andrés como el aeropuerto de Providencia se encuentran amparados por licencias ambientales.</p>	.
16	<p><b>Cláusula 17.1</b></p> <p>Respetuosamente solicitamos modificar la cláusula 17 en el siguiente sentido:</p> <p>17.1 Administración de los recursos</p> <p>Para la administración y manejo de los recursos provenientes de la Administración, Operación, Explotación Comercial, Inversión, Modernización y Mantenimiento de los Aeropuertos de San Andrés y de Providencia, entregados en Concesión, el Concesionario deberá constituir un patrimonio autónomo a través de la celebración de un único Contrato de Fiducia Mercantil Irrevocable, por un período igual al de la presente Concesión, mediante el cual el Concesionario <del>o los contratistas, dependientes o generadores de servicios asociados a los Ingresos Regulados y a los Ingresos No Regulados,</del> entregue en fiducia los flujos de dinero <u>que recaude directamente o a través de contratistas,</u> derivados de todos los ingresos cedidos al Concesionario, en las condiciones prescritas en cada uno de los contratos</p>	<p>Su observación será considerada y de ser pertinente se realizará la modificación mediante adendo, de conformidad con los términos legales.</p>

	que celebre el Concesionario, contratistas, dependientes u otros generadores de ingresos.	
17	<p><b>Cláusula 17.1.2</b></p> <p>Respetuosamente solicitamos modificar la cláusula 17.1.2 en el siguiente sentido:</p> <p>(...)</p> <p>3. Cuenta de Excedentes de la AEROCIVIL</p> <p>Además de otros eventos previstos en este Contrato, en esta Cuenta serán depositados los recursos provenientes de:</p> <p>a. Los montos correspondientes a las multas asignadas al Concesionario según se prevé en la CLÁUSULA 63 del presente Contrato. Este valor será transferido por la Fiduciaria directamente de la Cuenta Principal, dentro de los cinco (5) primeros Días del mes siguiente al que se produjera el acto administrativo mediante el cual se impone la multa, <u>siempre y cuando dicho acto administrativo se encuentre en firme y contra el mismo no se haya iniciado acción judicial alguna, y con prelación sobre cualquier otro pago que haya de efectuarse con cargo a la Cuenta Principal</u> respetando las normas legales en materia de prelación de créditos.</p> <p><del>e. Los recursos que deban transferirse a la Cuenta de Excedentes de la AEROCIVIL, de conformidad con lo previsto en la CLÁUSULA 17 numeral 17.1.2 de este Contrato.</del></p>	<p>La modificación solicitada por el interesado está en contravía de lo estipulado en el artículo 66 del Código Contenciosos Administrativo, el cual prescribe que:</p> <p><i>“Salvo norma expresa en contrario, los actos administrativos serán obligatorios mientras no hayan sido anulados o suspendidos por la jurisdicción de lo contenciosos administrativo”.</i></p> <p>Es decir, tiene que mediar decisión en firme por parte de la jurisdicción de lo contencioso, para que el acto administrativo pierda su ejecutoriedad.</p> <p>La firmeza del acto administrativo se dará: 1) cuando contra ellos no proceda ningún recurso, 2) cuando los recursos interpuestos se hayan decidido, 3) cuando no se interpongan recursos o cuando se renuncie expresamente a ellos, y 4) cuando haya lugar a la perención o cuando</p>

	<p>La Cuenta de Excedentes de la AEROCIVIL deberá manejarse de manera totalmente independiente de los demás recursos del Fideicomiso. Los rendimientos producidos por los montos depositados en la Cuenta de Excedentes de la AEROCIVIL se depositarán también en ésta, sin que se pueda deducir suma alguna por comisión Fiduciaria o cualquier otro concepto, <u>salvo el impuesto del cuatro por mil que se pudiere generar, de ser aplicable.</u></p> <p>Respecto del literal c, hemos solicitado su eliminación por tratarse de una referencia circular que no aporta ningún elemento relevante a la cláusula.</p>	<p>se acepten los desistimiento. De llegarse a presentar alguno de estos supuestos, el acto queda en firme y su cumplimiento es obligatorio.</p> <p>n el caso del impuesto del cuatro por mil, no se considera necesario incluir dicha modificación, ya que no se está plasmando una obligación cierta en cabeza de la Aerocivil al establecerse “<i>de ser aplicable</i>”; si legalmente se establece dicha obligación, entonces la Aerocivil deberá reconocer la deducción de la suma correspondiente en cumplimiento de la norma.</p> <p>Respecto al literal c, su observación será considerada y de ser pertinente se realizará la modificación mediante adendo, de conformidad con los términos legales.</p> <p>.</p>
<p><b>18</b></p>	<p><b>Cláusula 17</b></p> <p>Con relación a la constitución del fideicomiso en los términos de la cláusula 17, teniendo en cuenta que la suscripción de un contrato de fiducia con el cumplimiento de todos los requisitos que se establecen en el contrato de concesión (estipulaciones obligatorias) no depende exclusivamente del concesionario sino también de la voluntad y la capacidad jurídica de una sociedad fiduciaria para suscribirlo en esos términos, solicitamos que la obligación del fideicomiso en los términos allí previsto</p>	<p>Las estipulaciones obligatorias del contrato de fiducia, contempladas en el numeral 17.3 del contrato de concesión, no son de imposible cumplimiento y no están en contravía de la naturaleza jurídica de los negocios fiduciarios.</p> <p>Por lo anterior, su solicitud no será acogida.</p>

	<p>sea considerada de medio y no de resultado.</p> <p>Adicionalmente, téngase en cuenta que en virtud del Artículo 1230 numeral 3 del Código de Comercio son negocios fiduciarios prohibidos aquellos cuya duración sea mayor de 20 años, término inferior a la duración del contrato de concesión.</p>	<p>En relación a la duración de los negocios fiduciarios, su observación será considerada y de ser pertinente se realizará la modificación mediante adendo, de conformidad con los términos legales.</p>
<p><b>19</b></p>	<p><b>Cláusula 17.2</b></p> <p>Respetuosamente solicitamos modificar la cláusula 17. 2 en el siguiente sentido:</p> <p>(...)</p> <p><i>“Dentro de los tres (3) Días Calendario siguientes a la suscripción del Contrato de Fiducia, el Concesionario remitirá a la AEROCIVIL la minuta del Contrato de Fiducia <del>suserite</del> <u>que sería suscrito con la Fiduciaria</u>. Si esta minuta no coincide con aquella que fuera aprobada por la AEROCIVIL en los términos del numeral 17.3 de la CLÁUSULA 17 de este Contrato, AEROCIVIL se lo comunicará al Concesionario dentro de los cinco (5) Días siguientes a la recepción de la minuta del Contrato de Fiducia suscrita con la Fiduciaria, para que ajuste el texto al que fuera aprobado por la AEROCIVIL, dentro de los tres (3) Días siguientes a la comunicación”</i></p> <p>Lo anterior, teniendo en cuenta que se trata de una minuta y por lo tanto no puede estar suscrita.</p>	<p>Su observación será considerada y de ser pertinente se realizará la modificación mediante adendo, de conformidad con los términos legales.</p>
<p><b>20</b></p>	<p><b>Cláusula 17.3</b></p>	

<p>En relación con el literal c, solicitamos se elimine la participación del funcionario de la Aerocivil del comité de dirección y coordinación fiduciaria, toda vez que la participación de dicho funcionario genera un conflicto de interés.</p> <p>Adicionalmente y teniendo en cuenta la pregunta No. 18, respetuosamente solicitamos modificar la cláusula 17.3, entre otros, en el siguiente sentido:</p> <p>(...)</p> <p><del>“Las estipulaciones del Contrato de Fiducia que contradigan lo previsto en el Contrato de Concesión, se tendrán por no escritas y la AEROCIVIL podrá, en cualquier momento durante la ejecución del contrato, solicitar la modificación del mismo para ajustarlo a lo previsto en este Contrato. En todo caso la aplicación de lo previsto en el Contrato de Concesión, de manera prevalente a cualquier estipulación en contrario del Contrato de Fiducia, no está condicionada a que se solicite la modificación por parte de la AEROCIVIL ni a que dicha modificación efectivamente se efectúe. El Contrato de Fiducia establecerá la obligación de la Fiduciaria de aceptar la estipulación contenida en la presente cláusula.”</del></p>	<p>El literal c del numeral 17.3 establece que El Comité tiene las siguientes finalidades:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Adoptar las medidas de coordinación que se requieran para la correcta ejecución del contrato</li><li>- Orientar y controlar la gestión de la administración Fiduciaria</li><li>- Tomar decisiones en los casos o eventos que lo requieran.</li></ul> <p>Teniendo en cuenta que la fiducia cumple con un papel fundamental durante toda la ejecución del contrato de concesión, la Aerocivil consideró pertinente que existiera un Comité de Dirección y Coordinación fiduciaria, ya que a través de éste patrimonio autónomo se manejarían todos los recursos de la concesión.</p> <p>Fue así como se decidió que el comité contara con la participación de los tres funcionarios enunciados en el literal c.</p> <p>Por otro lado, en ejercicio de su facultad de vigilancia y control contemplada en el artículo 87 del contrato de concesión donde se establece que: <i>“Es obligación de la AEROCIVIL buscar el cumplimiento de los fines del Contrato de Concesión, así como vigilar la correcta ejecución del Contrato”</i>.</p> <p>Teniendo en cuenta lo anterior, la Aerocivil no estaría incurriendo en un conflicto de interés al hacer parte del Comité, sino que estaría cumpliendo con su obligación de</p>
--	---

		<p>supervisar y vigilar el contrato de concesión y en especial su obligación de vigilar el manejo de los recursos, en virtud del artículo 3 de la ley 80 de 1998.</p> <p>En cuanto a las modificaciones del numeral 17.3 no se efectuarán, ya que el contrato de concesión está estableciendo los parámetros bajo los cuales se debe manejar la fiducia</p> <p>La facultad de la Aerocivil de solicitar la modificación del contrato de fiducia, está estipulada en su calidad de parte en el contrato de concesión y bajo el principio de autonomía de la voluntad, en razón del buen desarrollo y ejecución del objeto del contrato.</p>
21	<p><b>Cláusula 17.6.1</b></p> <p>Respetuosamente solicitamos modificar la cláusula 17.6.1 en el siguiente sentido:</p> <p>(...)</p> <p>“Excepcionalmente la <b>Fiduciaria</b> podrá invertir en títulos AA+ o su equivalente, cuando las condiciones particulares a juicio de un experto financiero, como es la <b>Fiduciaria</b>, así lo recomiende <del>no represente ningún riesgo para el Fideicomiso.</del>”</p> <p>Lo anterior teniendo en cuenta que no resulta posible realizar inversiones en esos términos, sin riesgo.</p>	<p>Su observación será considerada y de ser pertinente se realizará la modificación mediante adendo, de conformidad con los términos legales.</p>
22	<p><b>Cláusula 17.7</b></p>	

	<p>Respetuosamente solicitamos modificar la cláusula 17.7 en el siguiente sentido:</p> <p><i>“El Concesionario podrá, durante la ejecución del presente Contrato, cambiar la sociedad Fiduciaria encargada del manejo del Fideicomiso, siempre y cuando la nueva sociedad Fiduciaria adopte en su totalidad la minuta de Contrato de Fiducia Mercantil aceptada por la AEROCIVIL en los términos del presente Contrato y tenga como mínimo <u>las siguientes características idénticas a la anterior Sociedad Fiduciaria:</u></i></p> <p><i>i _____</i></p> <p><i>ii _____</i></p> <p><i>iii _____</i></p> <p><i>(...)</i></p> <p><i>La AEROCIVIL podrá solicitar al Concesionario la contratación de una nueva sociedad Fiduciaria <del>si le</del> <del>considera pertinente</del>, previo aviso al Concesionario de las razones de dicha decisión, únicamente por los siguientes motivos:</i></p> <p><i>i _____</i></p> <p><i>ii _____</i></p> <p><i>iii _____”.</i></p>	<p>El concesionario está en la libertad de elegir la entidad fiduciaria, teniendo en cuenta las necesidades del negocio y las estipulaciones del contrato de concesión.</p> <p>De llegarse a presentar un cambio en dicha entidad, lo único que exige la Aerocivil, como contraparte en el contrato de concesión, es que dicha entidad fiduciaria “como mínimo” tenga las mismas características que la entidad anterior, requerida en el Pliego de Condiciones.</p> <p>Por otro lado, no se considera pertinente enumerar las razones por las cuales la Aerocivil podría solicitar el cambio de entidad fiduciaria, ya que podrían presentarse un sin número de ellas, por lo que se planteó el análisis de los hechos por parte de la Aerocivil y manifestando dicha situación al concesionario.</p> <p>Por lo anterior, su solicitud no será acogida.</p>
<p><b>23</b></p>	<p><b>Cláusula 19</b></p> <p>Solicitamos nos sea informado si a las 12 meridiano, hora local colombiana, del día calendario siguiente a la suscripción del Acta de Entrega, algún usuario</p>	<p>Este es un hecho futuro e incierto y por tanto imposible de determinar, razón por la cual ésta inquietud no podrá ser resuelta.</p>

	habrá realizado pagos anticipados por derechos de aeródromo, de parqueo, de uso de puentes de abordaje nacional e internacional, etc...	
<b>24</b>	<p><b>Cláusula 19.2</b></p> <p>Solicitamos se declare que al momento de la cesión de los contratos los contratistas no habrán realizado pagos por anticipado a la Aerocivil.</p>	La Aerocivil no recibirá ningún pago por anticipado de los ingresos objeto de la cesión.
<b>25</b>	<p><b>Cláusula 21.3</b></p> <p>Con relación al literal h, respetuosamente solicitamos que se modifique en el siguiente sentido:</p> <p>(...)</p> <p><i>“h) Los recursos por concepto de devolución que no fueren reclamados dentro de los seis (6) meses siguientes al anuncio de devolución efectuado por el Concesionario, pasarán a la Cuenta de Excedentes de la AEROCIVIL. La Aerocivil responderá por los reclamos que los explotadores pudieren iniciar por este concepto después de vencido el plazo de seis (6) meses”.</i></p>	<p>El concesionario es quien está ejerciendo la función de recaudo de los ingresos de la concesión, razón por la cual, si llegare a existir algún reclamo por un recaudo mal efectuado, como por ejemplo el pago en exceso como está contemplado en los literales e), f) y g) del numeral 21.3, pues deberá ser él quien responda dicho reclamo, como consecuencia de su falta de diligencia.</p> <p>Por lo anterior, su solicitud no será acogida.</p>
<b>26</b>	<p><b>Cláusula 22.1</b></p> <p>respetuosamente solicitamos que se modifique en el siguiente sentido:</p> <p><i>“En el evento en que, como consecuencia <u>de un cambio en la legislación aplicable o el proferimiento de una sentencia judicial</u>, o sin contar con el consentimiento del Concesionario, el Ministerio de</i></p>	El numeral 52.1.7, referente al Riesgo Regulatorio, establece que el concesionario deberá asumir los efectos favorables o desfavorables de cualquier cambio en la regulación, pues contempla que es la “contingencia que

	<p><i>Transporte, la AEROCIVIL o la autoridad que sea competente, mediante ejecución de un acto administrativo:"</i></p>	<p><i>consiste en los cambios regulatorios, constitucionales, administrativos, legales, incluyendo la legislación tributaria, laboral y la particular del Departamento archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina". Y como ya se explico, la distribución de los riegos en la Minuta del Contrato, sigue los lineamientos del Documento Conpes 3107 de 2001 y a su vez, fue aprobada por el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.</i></p> <p>Por lo anterior, su solicitud no será acogida.</p>
<p><b>27</b></p>	<p><b>Cláusula 23.1.1 y 23.1.2</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Solicitamos modificar el segundo párrafo de la cláusula 23.1.1 por cuanto en esta se impone una obligación a los explotares de aeronaves, quienes no hacen parte del presente contrato.</li>   <li>2. Solicitamos así mismo completar la cláusula 23.1.2 que carece de su parte final.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. En la Resolución de Tarifas contempla la obligación de los explotadores de aeronaves de cancelar las facturas correspondientes dentro de los cinco días siguientes al recibo de las mismas.</li>   <li>El contrato de concesión se encuentra en concordancia con lo estipulado en la Resolución de Tarifas, por lo que su solicitud no será acogida.</li>   <li>2. No se considera que el numeral 23.1.2 del contrato de concesión esté incompleto, ya que está remitiendo a la Resolución de Tarifas, que es la norma especial que reglamenta las tarifas y tasas cedidas al concesionario.</li>   <li>Por lo anterior, su solicitud no será acogida</li> </ol>
<p><b>28</b></p>	<p><b>Cláusula 25</b></p>	

	<p>Respetuosamente solicitamos realizar la siguiente modificación:</p> <p>(...)</p> <p><i>“El Concesionario pagará en Pesos a la AEROCIVIL una suma equivalente al xxx% sobre el Ingreso Bruto recibido por el Concesionario en el mes calendario anterior, dentro de los cinco (5) primeros Días del mes siguiente al cual corresponda el pago, <u>a través del traslado que realizará la fiduciaria</u>”.</i></p>	<p>Teniendo en cuenta la finalidad de cada una de las cuentas descritas en la cláusula 17 del contrato de concesión, se entiende que los pagos que se realicen a la Aerocivil se harán a través de la Cuenta de Excedentes.</p> <p>Por lo anterior, su solicitud no será acogida</p>
<p><b>29</b></p>	<p><b>Cláusula 25.1</b></p> <p>Solicitamos nos aclaren si la Aerocivil es actualmente un “No Contribuyente”</p>	<p>Para efectos de la ejecución del contrato de concesión, no se considera necesario establecer si la Aerocivil es un No Contribuyente.</p>
<p><b>30</b></p>	<p><b>Cláusula 26.1</b></p> <p>Solicitamos complementar el literal a) y b) en los siguientes términos:</p> <p>(...)</p> <p><i>“a) Los bienes inmuebles que conforman las Terminales de Pasajeros, la Plataforma, las Áreas de Carga, el Área de Aviación General, y las Áreas Complementarias, así como los bienes que están permanentemente destinados al uso y beneficio de estos inmuebles de conformidad con el Inventario de los Bienes de la Concesión, incluidos en el Apéndice A del presente Contrato de Concesión y que harán parte del Acta de Entrega en los términos del numeral 30.3 de la CLÁUSULA 30 del presente Contrato de</i></p>	<p>LITERALES a) y b): La Aerocivil, en su calidad de autoridad aeronáutica ha administrado y operado los Aeropuertos de San Andrés y Providencia; que desde su construcción y entrada en operación, ha ejercido la posesión y la administración sobre todos los inmuebles sobre los cuales se encuentran ubicados ambos aeropuertos, de manera exclusiva, continua e ininterrumpidamente.</p> <p>La Aerocivil está celebrando un Convenio con la</p>

	<p><i>Concesión. Tales bienes inmuebles deben ser recibidos por el Concesionario en el estado en que se encuentran, esto es, irrevocablemente y sin condiciones o reservas; <u>la Aerocivil garantiza que los mismos estarán exentos de gravámenes, vicios y limitaciones al dominio que impidan su tenencia pacífica e ininterrumpida, y su uso en el desarrollo del objeto del presente contrato.</u></i></p> <p><i>b) Los bienes muebles que forman parte del Inventario de los Bienes de la Concesión en los términos del numeral 30.3 de la CLÁUSULA 30 del presente Contrato de Concesión; <u>la Aerocivil garantiza que los mismos estarán exentos de gravámenes, vicios y limitaciones al dominio que impidan su tenencia pacífica e ininterrumpida, y su uso en el desarrollo del objeto del presente contrato</u>”.</i></p>	<p>Gobernación del Departamento de San Andrés, para que las Entidad siga ejerciendo los mismos derechos que hasta el momenta ha tendido sobre los predios ocupados y que no son de su propiedad en las islas.</p> <p>Por lo anterior su solicitud no será acogida.</p>
<p><b>31</b></p>	<p><b>Cláusula 30.3</b></p> <p>Respetuosamente solicitamos modificar la Cláusula en el siguiente sentido:</p> <p>(...)</p> <p><i>“La exclusión, no existencia de ciertos bienes muebles, o existencia de algunos bienes muebles en un determinado estado del Inventario de Bienes de la Concesión, no exime al Concesionario de cumplir cabalmente con sus obligaciones contractuales, especialmente con aquellas previstas para la Operación de los Aeropuertos de San Andrés y</i></p>	<p>La modificación sugerida, no es procedente, ya que el Concesionario no puede eximirse de la responsabilidad por incumplimiento de sus obligaciones.</p> <p>El numeral, la da la posibilidad al concesionario de excluir los bienes muebles <u>que considere no sean necesarios</u> para que él lleve a cabo el objeto del contrato de concesión.</p> <p>El Inventario de Bienes de la Concesión, debe ser verificado por el concesionario, como lo señala el primer párrafo del numeral 30.3, por lo que tiene pleno</p>

<p><i>Providencia, <u>siempre y cuando dichos bienes muebles no sean indispensables para el cumplimiento de tales obligaciones</u>. Por lo tanto, la exclusión de bienes muebles del Inventario de Bienes de la Concesión no será excusa o eximente en caso que la Operación de los Aeropuertos de San Andrés y Providencia no sea realizada de conformidad con lo previsto en el Contrato de Concesión y en las Especificaciones Técnicas de Operación, y en consecuencia, el Concesionario deberá disponer por su propia cuenta, de todos los bienes <u>muebles</u> y equipos que sean necesarios para la Operación de los Aeropuertos entregados al Concesionario en Concesión, en ausencia de los bienes excluidos</i></p> <p>(...)</p> <p>Los bienes incluidos en el Inventario de Bienes de la Concesión quedarán bajo la tenencia del Concesionario una vez suscrita el Acta de Entrega; <u>la Aerocivil garantiza que los mismos estarán exentos de gravámenes, vicios y limitaciones al dominio que impidan su tenencia pacífica e ininterrumpida, y su uso en el desarrollo del objeto del presente contrato</u>".</p>	<p>conocimiento de los bienes existentes o de aquellos que no, y por su experiencia (debidamente acreditada) está en la posibilidad de determinar qué bienes son o no necesarios para cumplir con sus obligaciones.</p>
<p><b>32 Cláusula 30.4</b></p> <p>Solicitamos que la Aerocivil declare que ha dado cumplimiento a los contratos que serán cedidos, y que no tiene respecto de las mismas sanciones pendientes. Adicionalmente que declare los litigios que se listan en el Apéndice B son los únicos que</p>	<p>Para efectos de la ejecución del objeto del contrato de concesión, no se considera pertinente establecer que la Aerocivil ha cumplido con sus obligaciones como parte en los contratos, teniendo en cuenta que a partir de la suscripción del Acta de Entrega "el <b>Concesionario</b></p>

	<p>existen en la actualidad.</p>	<p>asumirá la totalidad de los derechos y obligaciones emanadas de los <b>Contratos Cedidos</b> a favor del <b>Concesionario</b>, en tanto dichos derechos y obligaciones no estuviesen directamente asociadas al carácter de Unidad Administrativa Especial de la <b>AEROCIVIL</b>".</p> <p>De igual forma, debe tenerse en cuenta que el artículo 895 del Código de Comercio establece que: "la cesión de un contrato implica la de las acciones, privilegios y beneficios legales (...)".</p> <p>En el Apéndice B, se encuentran listados los litigios en razón de los contratos en los que la Aerocivil es parte.</p> <p>Éste apéndice fue actualizado en el mes de abril de 2006 y actualmente se tramita la actualización de la información contenida en el mismo. Si la información llegare a variar, se realizará la correspondiente modificación.</p>
<p><b>33</b></p>	<p><b>Cláusula 31</b></p> <p>Solicitamos eliminar el inciso 3 de la cláusula 31, y en su defecto establecer que el Concesionario tendrá derecho a establecer en el Acta de Entrega la condición en la que se encuentran los bienes y contratos que se le entregan y ceden, respectivamente. Lo anterior, toda vez que no tiene sentido que este derecho sea limitado al concesionario, más aún cuando los bienes deben ser posteriormente revertidos.</p>	<p>No se puede eliminar el inciso 3 de la cláusula 31, ya que el concesionario se está en la obligación de recibir los Aeropuerto en las condiciones en que se encuentren.</p> <p>Por otro lado, en la Etapa de Reversión y Restitución, el concesionario está obligado a efectuar un último inventario en el cual deberán incluirse las reparaciones, actualizaciones o reposiciones de los Bienes de la Concesión que sean efectuadas por el Concesionario</p>

		<p>durante la ejecución del objeto del contrato de concesión.</p> <p>Por lo anterior, su solicitud no será acogida.</p>
<p><b>34</b></p>	<p><b>Cláusula 32</b></p> <p>Solicitamos modificar la cláusula 32 en el siguiente sentido:</p> <p><i><u>“(…) Las cesiones se harán sin responsabilidad por parte de la <b>AEROCIVIL</b>, siempre y cuando en tales contratos se prevea la posibilidad de ceder su posición contractual. La Aerocivil garantiza que se encuentra al día en el cumplimiento de las obligaciones derivadas de estos contratos y que no adeuda ninguna suma por concepto de las mismas.</u></i></p> <p><i><u>Por la suscripción del <b>Acta de Entrega</b> y siempre y cuando la Aerocivil adelante las actividades requeridas para la cesión de cada contrato, el <b>Concesionario</b> se obliga a dar cumplimiento a los <b>Contratos Cedidos</b> de acuerdo con sus términos y condiciones y con la ley”.</u></i></p>	<p>En desarrollo del artículo 48 de la Ley 105 de 1993 – Descentralización Aeroportuaria-, la Aerocivil, en calidad de arrendador, podrá ceder los contratos al concesionario, en su calidad de administrador del aeropuerto, sin que medie el consentimiento del arrendatario, pero deberá notificarlo de tal hecho.</p> <p>En concordancia con la pregunta anterior, para efectos de la ejecución del objeto del contrato de concesión, no se considera pertinente establecer que la Aerocivil ha cumplido con sus obligaciones como parte en los contratos de arrendamiento, teniendo en cuenta que de acuerdo con el Contrato de Concesión, a partir de la suscripción del Acta de Entrega “el <b>Concesionario</b> asumirá la totalidad de los derechos y obligaciones emanadas de los <b>Contratos Cedidos</b> a favor del <b>Concesionario</b>, en tanto dichos derechos y obligaciones no estuviesen directamente asociadas al carácter de Unidad Administrativa Especial de la <b>AEROCIVIL</b>”.</p> <p>De igual forma, debe tenerse en cuenta que el artículo 895 del Código de Comercio establece que: “la cesión de un contrato implica la de las acciones, privilegios y beneficios legales (...)”.</p>

		<p>Tanto cedente como cesionario deberán adelantar las actividades tendientes al perfeccionamiento de cada contrato.</p> <p>Por lo anterior su solicitud no será acogida.</p>
35	<p><b>Cláusula 32.1</b></p> <p>Solicitamos modificar la cláusula 32.1 en el siguiente sentido:</p> <p>(...)</p> <p><i>“En los casos en que la cesión de la posición contractual no se efectúe con la suscripción del <b>Acta de Entrega</b>, esta se efectuará en la fecha acordada por la <b>AEROCIVIL</b> y el <b>Concesionario</b>; <u>siempre y cuando se transfieran al Concesionario todos los ingresos que se generen con motivo de dichos contratos desde la fecha de suscripción del acta de entrega”.</u></i></p>	<p>Los derechos y obligaciones en cabeza del concesionario en relación con los contratos cedidos, surge en el momento que efectivamente se ceden dichos contratos, es decir, cuando el concesionario asume su rol de cedente.</p> <p>Por lo anterior, su solicitud no será acogida.</p>
36	<p><b>Cláusula 32.2</b></p> <p>Atentamente solicitamos nos confirmen si los contratos enumerados en el numeral 3 del Apéndice B son los únicos que existen y de ellos cuales tienen como contraparte a una autoridad de seguridad de los aeropuertos o el fondo rotatorio del Ministerio de Relaciones Exteriores.</p>	<p>Los contratos enumerados en el numeral 5 del apéndice B, son los únicos contratos de comodato en los que hace parte la Aerocivil y de los seis enumerados, solo tres tienen como comodatario a una autoridad de seguridad aeroportuaria, de conformidad con el numeral 1.13, en el que se encuentran enumeradas las Autoridades de Seguridad Aeroportuarias :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ SP – CO – 048: DIAN</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Convenio Nacional Interadministrativo: Policía Nacional Aeroportuaria.</li> <li>▪ SP – CO – 049: DAS</li> </ul>
<p><b>37</b></p>	<p><b>Cláusula 32.3</b></p> <p>Solicitamos modificar la cláusula 32.3 en el siguiente sentido:</p> <p><i>“Respecto de los contratos de Arrendamiento suscritos por la AEROCIVIL que al momento de la celebración del presente Contrato se encuentren en litigio y que están enumerados en el Apéndice B del presente Contrato, la AEROCIVIL manifiesta que no formarán parte de los Contratos Cedidos, hasta el momento en que los inmuebles sean efectivamente restituidos a la AEROCIVIL.</i></p> <p><i>Los ingresos correspondientes a dichos contratos de Arrendamiento y las sumas que les sean adjudicadas a la Aerocivil mediante sentencia judicial pertenecerán al Concesionario a partir de la fecha de suscripción del Acta de Entrega.</i></p> <p><del><i>Los ingresos correspondientes a dichos contratos de Arrendamiento seguirán perteneciendo a la AEROCIVIL, hasta tanto los inmuebles sean restituidos a la AEROCIVIL y entregados al Concesionario, o el Concesionario con anterioridad a esa fecha, decida ejercer la opción de aceptar la cesión de los derechos litigiosos”.</i></del></p>	<p>El concesionario, tendrá derecho a que le sean cedidos los ingresos, si decide ejercer la opción de aceptar la cesión de los derechos litigiosos.</p> <p>Por otra parte, el contrato es muy claro al establecer que: <i>“Los ingresos correspondientes a dichos contratos de Arrendamiento seguirán perteneciendo a la AEROCIVIL, hasta tanto los inmuebles sean restituidos a la AEROCIVIL y entregados al Concesionario, o el Concesionario con anterioridad a esa fecha, decida ejercer la opción de aceptar la cesión de los derechos litigioso”.</i></p> <p>Por lo anterior, su solicitud no será acogida.</p>

	(...)	
<b>38</b>	<p><b>Cláusula 32.4</b></p> <p>Solicitamos modificar la cláusula 32.4 en el siguiente sentido:</p> <p>(...)</p> <p><i>“Mediante dicho documento, la AEROCIVIL cederá al Concesionario su posición contractual en el contrato correspondiente, en el estado en que se encuentra y en las mismas condiciones que fuera pactado entre sus partes originales y en todo caso, de acuerdo con lo señalado por la providencia que pusiere fin al litigio. Por lo tanto, a partir de la suscripción de dicho documento, el Concesionario se obliga a cumplir con las obligaciones que hasta entonces eran asumidas por la AEROCIVIL en las mismas condiciones previstas en el contrato correspondiente, <u>siempre y cuando dichas obligaciones se deriven de la cumplida ejecución del contrato, más de no de incumplimientos en que hubiera incurrido la Aerocivil con anterioridad a la cesión de dichos contratos.</u></i></p> <p><i>Este mismo procedimiento será empleado en el caso en que se requiriera de la cesión de cualquier contrato del cual fuera parte la AEROCIVIL, no habiendo sido incorporado en su momento como parte de los Contratos Cedidos, <u>siempre y cuando lo acepte el Concesionario</u>”.</i></p>	<p>En primer lugar, debemos anotar que el concesionario no puede condicionar su obligación de cumplir con las condiciones del contrato cedido, a incumplimientos que la Aerocivil haya podido tener en el desarrollo del contrato.</p> <p>Desde que opera la cesión de los contratos es claro que el Concesionario queda obligado al cumplimiento de las obligaciones que de este surjan, sin limitación alguna.</p> <p>En segundo lugar, la Aerocivil ha cumplido con la totalidad de sus obligaciones, como parte en los contratos.</p> <p>Por lo anterior, su solicitud no será acogida.</p>
<b>39</b>	<b>Cláusula 33</b>	

<p>1. Respetuosamente solicitamos nos aclare cuál de las partes del presente contrato será la responsable de asumir el costo que se genere como consecuencia de la adquisición de predios.</p> <p>2. Reiteramos nuestra solicitud planteada en la pregunta 8 en el siguiente sentido: <i>“Teniendo en cuenta que las obligaciones relacionadas con la adquisición de predios son consideradas obligaciones de medio (Cláusula 15), solicitamos se ajusten todos los apartes pertinentes del contrato de concesión y los apéndices en el sentido que las obligaciones condicionadas a la adquisición de los predios sean igualmente consideradas como obligaciones de medio (p.e plan de inversión y modernización); de lo contrario el contrato y sus apéndices presentan una inconsistencia grave que afecta la interpretación del alcance las obligaciones del concesionario. Es jurídicamente contradictorio pretender que una obligación de resultado que debe ser cumplida</i></p>	<p>1. El valor de los predios necesarios para la ejecución de las actividades del Plan de Inversión y Modernización, estará a cargo del concesionario. Es importante que se tenga en cuenta, que el valor invertido en dicha compra, será recuperado por el concesionario, durante la ejecución del contrato. Lo anterior, con base en los estudios financieros del Proyecto.</p> <p>La distribución de los riegos contemplada el contrato de concesión, contempla el Riesgo de Adquisición de Predios (costo de los predios, disponibilidad efectiva de los mismos y a la gestión necesaria para la adquisición) está en cabeza del concesionario (numeral 51.1.10) en concordancia con el Documento Conpes 3107.</p> <p>2. Ver la respuesta de la Pregunta No. 8 del presente paquete de preguntas.</p>
---	---

	<p><i>en un término específico, esté condicionada al cumplimiento de una obligación de medio en cabeza de una misma persona". En este sentido es que solicitamos modificar la cláusula 33.</i></p>	
<p><b>40</b></p>	<p><b>Cláusula 33.1.1</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Solicitamos se aclare el literal d) en el sentido de precisar cuál es el "proceso" al que allí hacen referencia.</li> <li>2. En relación con el literal e) solicitamos nos precisen qué se entiende por "investigación predial básica".</li> <li>3. Solicitamos se modifique el literal i) en el sentido de que sea la Aerocivil quien realice las notificaciones de las resoluciones a que hacen referencia, toda vez que el régimen de notificaciones es el mecanismo previsto por la ley para darle publicidad a los actos administrativos que sean proferidos por autoridades administrativas.</li> <li>4. Solicitamos completar el literal l).</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Al proceso al que se está siendo referencia es al Proceso de Adquisición de Predios.</li> <li>2. El estudio de los títulos de los predios necesarios para la ejecución de las obras.</li> <li>3. Es claro que las notificaciones son el mecanismo previsto por la ley para darle publicidad a los actos administrativos, pero debe tenerse en cuenta que el concesionario ha sido quien ha mantenido comunicación con los dueños de los predios durante todo el proceso de adquisición, por lo que notificarlos de la decisión de la Entidad, es más conveniente.</li> <li>4. Se solicita al interesado ampliar su pregunta y aclarar en qué sentido el literal debe ser completado.</li> <li>5. Se ha considerado que dicha precisión no es</li> </ol>

	<p>5. En relación con el literal m) y n) aclarar que la obligación del Concesionario consiste en realizar su mejor esfuerzo para lograr la suscripción del contrato de promesa y el registro de los inmuebles a nombre de la Aerocivil.</p>	<p>necesaria, en la medida que en el contrato y los apéndices, es clara la naturaleza de la obligación de adquirir los bienes: de medio, y de resultado.</p>
<p>41</p>	<p><b>Cláusula 34</b></p> <p>Solicitamos modificar la cláusula en el siguiente sentido:</p> <p><i>“Durante la ejecución del presente Contrato, el Concesionario deberá cumplir las normas legales que regulan la protección del medio ambiente y los recursos naturales, vigentes y las que las sustituyan. <u>La Aerocivil garantiza que se entregarán los aeropuertos en cumplimiento de las mencionadas normas legales.</u></i></p> <p><i>Igualmente, el Concesionario implementará en lo que le corresponda, de acuerdo con el presente Contrato de Concesión, la Política Ambiental de la AEROCIVIL, contenida en la Resolución 4730 de 2000 o en las normas que la sustituyan, modifiquen o adicionen, siempre y cuando la Aerocivil entregue tales aeropuertos: i) amparados por licencias ambientales vigentes, y ii) en cumplimiento de los términos y condiciones de tales licencias.</i></p> <p><i>Es obligación del Concesionario mantener vigentes las Licencias Ambientales, durante toda la ejecución del</i></p>	<p>En la actualidad, los Aeropuertos de San Andrés y Providencia cumplen con los “Planes de Manejo Ambiental”, que cada uno de los aeropuertos posee y en virtud de dichos planes la Aerocivil a desarrollado sus actividad administradora de los Aeropuertos.</p> <p>Los Planes Ambientales, están vigentes y fueron aprobados mediante resolución del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial.</p> <p>Sin perjuicio de lo anterior, es obligación del concesionario recibir los que conforman os aeropuertos en las condiciones en que se encuentren, de conformidad con lo contemplado en la cláusula 26 de contrato de concesión.</p> <p>Por lo anterior, su solicitud no será acogida.</p>

<p><i>Contrato de Concesión.</i></p> <p><i>34.1 Cesión de Obligaciones de la Licencia Ambiental Puesto que el objeto de la presente Concesión es la Administración, Operación, Explotación Comercial, Inversión y Modernización y Mantenimiento de los Aeropuertos de San Andrés y Providencia, al Concesionario le serán cedidas – únicamente– <u>los derechos y las obligaciones ambientales contenidas en las licencias ambientales, de los Aeropuertos de San Andrés y Providencia,</u> de acuerdo con lo establecido en el Apéndice E del presente Contrato de Concesión.</i></p> <p><i>Para llevar a cabo la cesión, se requerirá de la autorización previa del Ministerio del Medio Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, según los términos del artículo 22 del Decreto 1220 de 2005 y esta cesión se entenderá aceptada por el Concesionario desde la suscripción del Contrato de Concesión, <u>siempre y cuando no se impongan al concesionario obligaciones adicionales que correspondan a incumplimientos previos de la Aerocivil.</u></i></p> <p><i>En consecuencia, el Concesionario se obliga a cumplir, a su costo y riesgo todas las obligaciones y deberes que emanan <del>de las obligaciones</del> de la Licencia Ambiental que le han sido cedidas. El cedente no se hace responsable por los perjuicios que se puedan derivar de las demoras ocasionadas por el Ministerio del Medio Ambiente, Vivienda y Desarrollo</i></p>	<p>Numeral 34.1: El numeral 32.4 del contrato de concesión es claro al establecer que los hechos ocurridos con anterioridad a la suscripción del contrato de concesión no serán responsabilidad del concesionario.</p> <p>La responsabilidad del concesionario está determinada por los hechos o actos imputables directamente a él o a sus dependientes.</p> <p>Numeral 34.2: Como ya se aclaró en el punto anterior, la Aerocivil asumirá la responsabilidad que le corresponde</p>
---	---

Territorial en la autorización. Sin embargo la Aerocivil no podrá imputar responsabilidad al Concesionario por este mismo hecho.

*34.2 Responsabilidad por hechos anteriores a la Concesión*

*En ningún caso el Concesionario será responsable frente a las autoridades administrativas o frente a los particulares por los actos relacionados con el manejo ambiental de cada uno de los Aeropuertos de San Andrés y Providencia, con anterioridad a la suscripción del Contrato de Concesión. Por lo tanto, cualquier indemnización, condena, multa, sanción o cualquier otro pasivo que se genere o pueda llegar a generarse como consecuencia de fallos judiciales o administrativos, serán asumidos enteramente por la AEROCIVIL en tanto éstos tengan origen en los hechos acaecidos con anterioridad a la suscripción del Contrato de Concesión. Igualmente la Aerocivil indemnizará al Concesionario por cualquier pasivo de esta naturaleza que se genere como consecuencia del incumplimiento de normas ambientales o de los términos de las licencias al momento de cesión de las mismas.*

*En el evento en que el Concesionario recibiére la notificación de cualquier tipo de demanda, acción, querrela o proceso administrativo relacionado con el manejo ambiental de los Aeropuertos entregados al Concesionario para el desarrollo de la concesión con anterioridad a la suscripción del Contrato de*

por hechos o actos relacionados con el manejo ambiental de cada uno de lo Aeropuertos, anteriores a la suscripción del contrato y el concesionario será responsable por hechos o actos imputables a él o a sus dependientes, razón por la cual, su solicitud no será acogida.

	<p><i>Concesión, éste dará traslado de la misma a la AEROCIVIL dentro de los dos (2) Días siguientes a su recepción, para que pueda hacer ejercicio del derecho de defensa, de la manera que juzgue conveniente. Si el Concesionario omitiere realizar esta notificación y dicha omisión dificulta o hace imposible el ejercicio del derecho de defensa de la AEROCIVIL, el Concesionario responderá por los perjuicios correspondientes. <u>La Aerocivil será responsable frente al Concesionario de los perjuicios que se le puedan ocasionar como consecuencia de la indebida representación de sus intereses y defensa de los bienes de la concesión en estrados judiciales.</u></i></p> <p><i>34.3 Permisos y Licencias Adicionales</i>  <i>En el caso en que, para la ejecución de las Obras de Inversión y Modernización el Concesionario requiriera de la expedición de permisos o licencias de carácter ambiental, tales como y sin limitarse a, permisos de disposición de escombros, explotación de materiales de construcción u otros similares, será de su entera responsabilidad la obtención de tales permisos, y el acatamiento de las obligaciones contenidas en éstos, tal y como se señala en la siguiente cláusula. <u>El concesionario no será responsable frente a demoras de las autoridades ambientales en la expedición de estos permisos</u>”.</i></p>	<p>Numeral 34.3: Las demoras de las Autoridades ambientales, por hechos no imputables al concesionario o dependientes, en la expedición de permisos o licencias no generan responsabilidad en cabeza del éste; razón por la cual, su solicitud no será acogida.</p>
<p><b>42</b></p>	<p><b>Cláusula 36</b></p> <p>Reiteramos nuestra solicitud realizada en la pregunta 8 y la pregunta 39 en el siguiente sentido:</p>	<p>Ver respuesta de la Pregunta No. 8 del presente paquete de preguntas.</p>

	<p><i>“Teniendo en cuenta que las obligaciones relacionadas con la adquisición de predios son consideradas obligaciones de medio (Cláusula 15), solicitamos se ajusten todos los apartes pertinentes del contrato de concesión y los apéndices en el sentido que las obligaciones condicionadas a la adquisición de los predio sean igualmente consideradas como obligaciones de medio (p.e plan de inversión y modernización); de lo contrario el contrato y sus apéndices presentan una inconsistencia grave que afecta la interpretación del alcance las obligaciones del concesionario. Es jurídicamente contradictorio pretender que una obligación de resultado que debe ser cumplida en un término específico, esté condicionada al cumplimiento de una obligación de medio en cabeza de una misma persona”</i></p>	
<p><b>43</b></p>	<p><b>Cláusula 36.1</b></p> <p>Solicitamos el siguiente inciso, por cuanto de su lectura no es clara la finalidad que se persigue con éste:</p> <p>(...)</p> <p><del>“Una vez presentados y aprobados los estudios y diseños en los términos de este numeral, se entenderá que los estudios, diseños, planos, mapas y demás elementos que los compongan el Concesionario se apropia y por lo tanto asume la responsabilidad de los mismos”.</del></p>	<p>Este párrafo, establece la responsabilidad que asume el concesionario por la presentación de los estudios, diseños y demás documentos que presente a la Aerocivil para la ejecución de cada una de las obras.</p> <p>Por otro lado, busca establecer que a pesar de que los estudios no hayan sido realizados directamente por el concesionario, si este los presenta, se entenderá que son de él y por lo tanto asume cualquier tipo de responsabilidad por la inadecuada ejecución de las obras, como consecuencia de errores e imprecisiones en</p>

	(...)	estudios, diseños, planos, etc.  Por lo anterior, su solicitud no será acogida.
<b>44</b>	<p><b>Cláusula 36.2.2</b></p> <p>Reiteramos el comentario formulado en la pregunta 18 en el siguiente sentido:</p> <p>“Con relación a la constitución del fideicomiso en los términos de la cláusula 17, teniendo en cuenta que la suscripción de un contrato de fiducia con el cumplimiento de todos los requisitos que se establecen en el contrato de concesión (estipulaciones obligatorias) no depende exclusivamente del concesionario sino también de la voluntad y la capacidad jurídica de una sociedad fiduciaria para suscribirlo en esos términos, solicitamos que la obligación del fideicomiso en los términos allí previsto sea considerada de medio y no de resultado”.</p>	<p>La estipulación requerida no corresponde a una que pueda considerarse de imposible cumplimiento por parte de la fiduciaria y se considera necesaria para el surgimiento de la obligación condicional que esta verificación determina.</p> <p>Por lo anterior, su solicitud no será acogida.</p>
<b>45</b>	<p><b>Cláusula 36.5.1 y 36.5.2 40.1.1 y 40.1.2</b></p> <p>Solicitamos modificar las cláusulas en el sentido que se indica a continuación dado que consideramos que las multas solo son pertinentes cuando el concesionario incumpla su obligación de corregir dentro del término que establece la Aerocivil.</p> <p><i>“36.5.1 Objeciones a las obras entregadas Si el Interventor y/o la AEROCIVIL encuentran que las</i></p>	<p>El concesionario también tiene la obligación de que el producto final de las obras este conforme a los</p>

*Obras de Inversión y Modernización no cumplen a cabalidad con las Especificaciones Técnicas de Inversión y Modernización, o con cualquier otra especificación aplicable de conformidad con este Contrato, el Interventor y/o la AEROCIVIL se lo comunicará al Concesionario, con el fin de que éste corrija los incumplimientos dentro del plazo máximo razonable que el Interventor y/o la AEROCIVIL señalen. Durante este plazo adicional contado desde el momento en que el Interventor y/o la AEROCIVIL haya comunicado al Concesionario la necesidad de corregir o complementar las obras realizadas, hasta cuando el Concesionario culmine la totalidad de las obras a satisfacción del Interventor, ~~se causarán multas tal y como se define en la CLÁUSULA 63 de este Contrato.~~*

*Una vez adecuadas las Obras de Inversión y Modernización, procederán el Interventor, el Concesionario y la AEROCIVIL, a suscribir el Acta de Verificación de la(s) Obra(s) de Inversión y Modernización correspondiente(s).*

*36.5.2 Desperfectos detectados con posterioridad al Acta de Verificación*

*El Concesionario tendrá la obligación de reparar – a su completo costo – cualquier desperfecto que surja de las Obras de Inversión y Modernización aún después de suscrita el Acta de Verificación, independientemente de la causa que diera origen al desperfecto, salvo en el caso en que se tratare de*

contemplado en las Especificaciones Técnicas del Plan de Inversión y Modernización, no solo la corregir dentro del plazo o término establecido.

Por lo anterior, su solicitud de modificación en los numerales 36.5.1, 36.5.2, 40.1.1 y 40.1.2, no será acogida.

*causas imputables a la AEROCIVIL.*

*En el caso en que los desperfectos en las Obras de Inversión y Modernización tuviesen origen en fallos en su ejecución, pero que permanecieron ocultos al momento de la suscripción del Acta de Verificación, la AEROCIVIL ordenará la adecuación de las Obras de Inversión y Modernización, por cuenta del Concesionario, y fijará el plazo para la realización de dicha adecuación. ~~En este caso, el Concesionario se hará acreedor a la multa señalada en CLÁUSULA 63.~~*

*Si el Concesionario no efectuare la adecuación de las Obras de Inversión y Modernización en el plazo señalado por la AEROCIVIL, habrá lugar a la imposición de la multa consagrada en la CLÁUSULA 63 de este Contrato.*

#### *40.1.1 Objeciones a los sistemas implementados*

*Si el Interventor y la AEROCIVIL encuentran que los sistemas no cumplen a cabalidad con lo previsto en el Plan de Inversión y Modernización, la AEROCIVIL se lo comunicará al Concesionario, con el fin de que éste corrija los incumplimientos dentro del plazo máximo razonable que la AEROCIVIL señale. Durante este plazo adicional contado desde el momento en que la AEROCIVIL haya comunicado al Concesionario la necesidad de corregir las deficiencias de los sistemas, hasta cuando el Concesionario culmine la totalidad de los ajustes a satisfacción del Interventor y de la AEROCIVIL, ~~se causarán multas tal y como se define~~*

~~en la CLÁUSULA 63 de este Contrato.~~

*Una vez adecuado el sistema, procederán el Interventor, el Concesionario y la AEROCIVIL, a suscribir el Acta de Verificación del correspondiente sistema.*

*40.1.2 Desperfectos detectados con posterioridad al Acta de Verificación*

*El Concesionario tendrá la obligación de reparar – a su completo costo – cualquier desperfecto que surja en cualquiera de los sistemas implementados por éste aún con posterioridad a la suscripción del Acta de Verificación, independientemente de la causa que diera origen al desperfecto, salvo en el caso en que se tratara de causas imputables a la AEROCIVIL.*

*En el caso en que los desperfectos en el sistema tuviesen origen en fallos en su implementación, pero que permanecieron ocultos al momento de la suscripción del Acta de Verificación, la AEROCIVIL ordenará la adecuación del sistema, por cuenta del Concesionario y fijará el plazo para la realización de dicha adecuación. ~~En este caso, el Concesionario se hará acreedor a la multa correspondiente señalada en la CLÁUSULA 63 de este Contrato.~~*

*Si el Concesionario no efectuare la adecuación del sistema en el plazo señalado por la AEROCIVIL, habrá lugar a la imposición de la multa correspondiente consagrada en la CLÁUSULA 63 de*

	<i>este Contrato.”</i>	
<b>46</b>	<p><b>Cláusula 43.3.2, 43.4.2, 43.5.2, 43.7.2 y 52.5</b></p> <p>Reiteramos la solicitud planteada en la pregunta 10 en el sentido de que <i>“A lo largo del contrato se establece que las partes deben acatar las decisiones adoptadas por el conciliador. Sin embargo, dada su naturaleza y su régimen legal, el conciliador no adopta decisiones; son las mismas partes las que llegan a un acuerdo conciliatorio”.</i></p>	<p>Como se planteó en respuesta a una observación anterior de este mismo documento relacionadas con el cumplimiento de “decisiones adoptadas por el conciliador”, su solicitud será acogida y se realizará el correspondiente Adendo de conformidad con los términos legales.</p>
<b>47</b>	<p><b>Cláusula 43.6</b></p> <p>Solicitamos eliminar ésta cláusula por cuanto su contenido supone una vulneración de un principio general de derecho en virtud del cual una persona no puede ser sancionada dos veces por el mismo hecho.</p>	<p>Se debe tener en cuenta que el contrato de concesión contempla dos tipos de sanciones diferentes, aquellas por incumplimientos contractuales, enumeradas en la cláusula 63 y aquellas sanciones generadas por incumplimientos del RAC.</p> <p>Tal como se establece en la cláusula 43.6 se trata de sanciones de diferente naturaleza, al tener hechos generadores diferentes.</p> <p>Por lo anterior, su solicitud no será acogida.</p>
<b>48</b>	<p><b>Cláusula 43.7.2</b></p> <p>En relación con esta cláusula solicitamos que el pago de la diferencia prevista en el numeral 2 se realice en los términos previstos en el último párrafo de la cláusula 43.7.3.</p> <p>Adicionalmente solicitamos que en el evento en el que</p>	<p>El último párrafo del numeral 37.7.3, está especificando la forma como debe hacerse el pago de dicha diferencia: con cargo a la Cuenta de Excedentes.</p>

	<p>se decida que el reembolso se efectúe mediante la reducción de valores futuros, sean pactados intereses a favor del concesionario.</p>	
<p><b>49</b></p>	<p><b>Cláusula 43.7.3</b></p> <p>Solicitamos eliminar el inciso 3 de la cláusula relativa a las variaciones en la normatividad vigente, dado que las mismas deben ser consideradas como causales de ruptura del equilibrio económico por constituir un “hecho del príncipe” y en virtud de los principios generales de derecho que sean aplicables.</p>	<p>El numeral 52.1.7 referente al Riesgo Regulatorio, contempla lo siguiente: <i>“Contingencia que consiste en los cambios regulatorios, constitucionales, administrativos, legales incluyendo la legislación tributaria, laboral y las particulares del Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, que afecten los flujos del Sistema”</i>.</p> <p>A su vez, contempla que <i>“Los efectos desfavorables derivados de la variación en la legislación en materia de <b>Seguridad Aeroportuaria</b>, siempre que tales variaciones no impliquen un gasto de naturaleza operativa o costo de inversión para el <b>Concesionario</b> que iguale o exceda el quince por ciento (15%) de los <b>Ingresos Brutos del Concesionario</b> correspondientes a los dos semestres inmediatamente anteriores, a la fecha de exigibilidad de los requerimientos legales, en los términos señalados en el presente <b>Contrato</b>, son asumidos en su totalidad por el <b>Concesionario</b>”</i>. La anterior consideración se hizo, teniendo en cuenta los presupuestos para configurarse un desequilibrio contractual, ya que financieramente una inversión inferior al 15% de los ingresos brutos, correspondientes a los dos semestres inmediatamente anteriores, es una suma que no pone en peligro la viabilidad del proyecto y por lo tanto, tanto puede ser considerado como una circunstancia que pone en peligro el equilibrio económico del contrato.</p>

		<p>El Riesgo Regulatorio, es un riesgo contemplado en cabeza del concesionario y que está acorde con los lineamientos del documento Conpes 3107 de 2003, por lo tanto, su solicitud no será aceptada.</p>
<b>50</b>	<p><b>Cláusula 45</b></p> <p>A lo largo del contrato se establece que la Aerocivil será responsable de todos los temas relacionados con seguridad aérea. Dado que el peligro aviario es claramente un tema de seguridad aérea, debe ser un tema cuya responsabilidad le corresponde a la Aerocivil. Como consecuencia de lo anterior, solicitamos modificar la cláusula en ese sentido.</p>	<p>Si bien el peligro aviario es un tema relacionado con seguridad aérea, es también cierto que las actividades que deberá desarrollar el concesionario, en la intervención y operación de pistas, franjas, plataformas etc. También son temas de seguridad aérea.</p> <p>Es necesario resaltar que las estrategias de control para mitigar el peligro real y potencial de las aves, está en la implantación de técnicas de manejo apropiadas, principalmente en los aeropuertos y en las inmediaciones de estos, presentándose el mayor riesgo de colisiones, en los aterrizajes y despegues.</p> <p>De al misma manera, el Anexo 14 de la OACI, recomienda la necesidad de tomar medidas para eliminar o impedir que se instalen en los aeródromos o en sus cercanías, vertederos de basura, o cualquier otra fuente que atraiga a las aves.</p> <p>Por lo anterior no consideramos pertinente su solicitud.</p>
<b>51</b>	<p><b>Cláusula 46</b></p> <p>La libre elección del usuario final a la cual se refiere el</p>	<p>La cláusula es clara al establecer que <i>“salvo que existan</i></p>

	<p>inciso 2 deberá limitarse a la prestación del servicio de telefonía, dado que en los demás servicios públicos tales como en los de acueducto, alcantarillado y energía eléctrica no tiene sentido práctica pretender otorgar al usuario final de los aeropuertos tal prerrogativa.</p>	<p><i>razones técnicas que impidan la prestación del servicio por parte de un prestador diferente, o no existan más prestadores en el mercado”.</i></p> <p>Por lo anterior, su solicitud no será acogida.</p>
<p><b>52</b></p>	<p><b>Cláusula 46.1</b></p> <p>Solicitamos modificar la cláusula toda vez que el Concesionario no puede ser responsable por hechos que no son a él imputables directamente y porque la verificación de la prestación fraudulenta del servicio es una actividad que no le corresponde a él sino a la ESP.</p> <p><i>“El Concesionario será responsable ante las Empresas Prestadoras de Servicios Públicos Domiciliarios y/o ante la Superintendencia de Servicios Públicos Domiciliarios, por el incumplimiento en el pago de los servicios, <del>la prestación fraudulenta del servicio</del>, la alteración de contadores o cualquier otro mecanismo de medición, <u>que sea imputable al Concesionario</u> y en general por cualquier conducta <u>imputable al Concesionario</u> que pueda resultar lesiva del régimen de prestación de los servicios públicos domiciliarios o de los contratos de condiciones uniformes, a menos que ésta tenga causa en el mecanismo de prestación de los servicios públicos domiciliarios a usuarios del Aeropuerto, establecido por la AEROCIVIL con anterioridad a la suscripción del Contrato de Concesión”.</i></p>	<p>El numeral 46.1 de la cláusula 46 no se refiere a hechos que no le sean imputables al Concesionario. En el contexto de la cláusula se entiende que es responsable por los actos a él imputables.</p> <p>Por lo anterior, su solicitud no será acogida.</p>

	(...)	
<b>53</b>	<p><b>Cláusula 50.2</b></p> <p>Solicitamos adicionar el siguiente inciso al final del artículo:</p> <p>La modificación unilateral del Contrato de Concesión por parte de la Aerocivil dará lugar a la indemnización de los perjuicios que se le causen al Concesionario en los términos de la legislación aplicable; adicionalmente la Aerocivil será responsable por los gastos adicionales que se ocasionen con motivo de dichas modificaciones unilaterales.</p>	<p>El numeral 50.2, contempla la posibilidad, en cabeza del concesionario, de controvertir la decisión de modificación e igualmente, plantea la posibilidad de acudir a los mecanismos de solución de conflictos contemplado en el Contrato.</p> <p>Por lo anterior, su solicitud no será acogida.</p>
<b>54</b>	<p><b>Cláusula 52.1.4</b></p> <p>El inciso 3 de esta cláusula establece que el Concesionario asumirá las consecuencias desfavorables de los actos de interferencia ilícita imputables a sus acciones u omisiones. Solicitamos precisar quién asumirá las consecuencias desfavorables de estos actos cuando no sean imputables a acciones y omisiones Concesionario.</p>	<p>El numeral 52.3 referente a Salvedades a las Obligaciones de Resultado del Concesionario, en su último párrafo establece que: <i>“Cuando por el contrario, la ocurrencia de <b>Actos de Interferencia Ilícita</b> en los <b>Aeropuertos</b> o en las aeronaves que hicieron uso de los <b>Aeropuertos</b>, ocurrieren por causas no imputables al <b>Concesionario</b>, sus agentes y subcontratistas, será la <b>AEROCIVIL</b> quien deba asumir los efectos desfavorables derivados de dichos Actos”</i>.</p>
<b>55</b>	<p><b>Cláusula 52.1.10</b></p> <p>Reiteramos la solicitud planteada en la pregunta 8 y solicitamos conservar el sentido previsto en el numeral f de la cláusula 52.3 que correctamente establece que</p>	<p>El numeral 52.1.10, debe ser comprendido dentro del contexto planteado en el numeral 33.1.1, al que hace referencia. Este numeral señala la gestión del</p>

	<p>los efectos desfavorables de la inadecuada gestión predial son de la Aerocivil:</p> <p>“Teniendo en cuenta que las obligaciones relacionadas con la adquisición de predios son consideradas obligaciones de medio (Cláusula 15), solicitamos se ajusten todos los apartes pertinentes del contrato de concesión y los apéndices en el sentido que las obligaciones condicionadas a la adquisición de los predio sean igualmente consideradas como obligaciones de medio (p.e plan de inversión y modernización); de lo contrario el contrato y sus apéndices presentan una inconsistencia grave que afecta la interpretación del alcance las obligaciones del concesionario. Es jurídicamente contradictorio pretender que una obligación de resultado que debe ser cumplida en un término específico, esté condicionada al cumplimiento de una obligación de medio en cabeza de una misma persona”.</p>	<p>concesionario en la negociación directa para la adquisición de los predios y en caso de tener que expropiar los predios, todo dentro de la naturaleza de obligación de medio que tiene la gestión predial.</p> <p>Cabe recordar, que la distribución de los riegos en el contrato, sigue los lineamientos del Documento conpes 3107 de 2001 y que dicha distribución fue aprobada por el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Hacienda y crédito Público.</p> <p>Por lo anterior, su solicitud no será acogida.</p>
<p><b>56</b></p>	<p><b>Cláusula 52.1.11</b></p> <p>Solicitamos modificar esta cláusula por cuanto el riesgo por cambios en la legislación es un “hecho del príncipe” cuyos efectos desfavorables deben ser compensados al Concesionario.</p>	<p>El Consejo de Estado, en fallo del 29 de mayo de 2003 dijo lo siguiente: <i>“El hecho del príncipe como fenómeno determinante del rompimiento de la ecuación financiera del contrato, se presenta cuando concurren la expedición de un acto general y abstracto, la incidencia directa o indirecta del acto en el contrato, la alteración extraordinaria o anormal de la ecuación financiera del contrato como consecuencia de la vigencia del acto y la imprevisibilidad del acto general y abstracto al momento de la celebración del contrato. Sólo se aplica cuando la norma general con incidencia en el contrato es proferida</i></p>

		<p><i>por la entidad contratante; si proviene de otra autoridad se estaría frente a un evento externo a las partes que encuadraría en la teoría de la imprevisión”.</i></p> <p>Es decir, para que un cambio de la legislación sea considerado como hecho del príncipe y genere un desequilibrio económico del contrato, deben configurarse los requisitos expuestos anteriormente.</p> <p>Por otro lado, el documento Conpes 3107 de 2001, dice que en proyectos como el San Andrés y Providencia, donde está involucrada la participación de un inversionista privado, este riesgo puede ser asumido por el concesionario, razón por la cual y en concordancia con los lineamientos de Política de Riesgo Contractual de Estado, éste riesgo es asumido por el concesionario.</p> <p>Por lo anterior, su solicitud no será acogida.</p>
57	<p><b>Cláusula 52.4 y 52.5</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Solicitamos que se elimine el inciso 3 por cuanto es inconsistente con la Cláusula 52.5.</li> <li>2. Adicionalmente solicitamos se declare expresamente cuáles riesgos de fuerza mayor o caso fortuito están a cargo del Concesionario y cuáles a cargo de la Aerocivil.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Su observación será considerada y de ser pertinente se realizará la modificación mediante adendo, de conformidad con los términos legales.</li> <li>2. Riesgos de caso fortuito y fuerza mayor en cabeza del concesionario, riesgos de fuerza mayor asegurables. Los daños que puedan presentarse en las obras que ejecute, los bienes y equipos incluidos en el proyecto</li> </ol> <p>Riesgos de caso fortuito y fuerza mayor en cabeza</p>

	<p>3. En el inciso 2 de la cláusula 52.5 solicitamos corregir la referencia que hace a la cláusula 52.2 dado que se refiere a la 52.3</p> <p>4. En relación con el inciso 3 de la cláusula 52.5 solicitamos se elimine la referencia a la existencia de seguros contratados por el concesionario dado que la obligación de asegurar no guarda ninguna relación con las obligaciones de reembolso en cabeza de la Aerocivil.</p> <p>5. Solicitamos completar el último inciso de la cláusula 52.5 en el sentido de, en el evento en el que la Aerocivil resuelva realizar los reembolsos mediante reducción de valores futuros que deba pagar el Concesionario se le reconozcan a éste los intereses correspondientes.</p>	<p>de la Aerocivil: hechos de la naturaleza (terremotos, inundaciones, incendios y otros) actos terroristas, guerra en que se vea involucrada Colombia o eventos que alteren el orden público.</p> <p>3. Su observación será considerada y de ser pertinente se realizará la modificación mediante adendo, de conformidad con los términos legales.</p> <p>4. El párrafo tercero del numeral 52.5, está señalando los eventos en los cuales la Aerocivil no tiene la obligación de reembolsar las reparaciones que se originen por la ocurrencia de los riesgos de Fuerza Mayor o caso Fortuito, y de conformidad con los lineamientos del documento Conpes 3107 de 2001, si el riesgo de fuerza mayo o caso fortuito es asegurable, estará en cabeza del Concesionario, por lo que la Aerocivil no estará obligada al reembolso de que trata el numeral 52.5 del Contrato.</p> <p>5. Su observación será considerada y de ser pertinente se realizará la modificación mediante adendo, de conformidad con los términos legales.</p>
<b>58</b>	<b>Cláusula 52.6</b>	El concesionario es el directo responsable por la Administración, Operación, Explotación Comercial,

	<p>Solicitamos modificar las referencias a los subcontratistas dado que, de conformidad con la legislación colombiana los daños ocasionados por los subcontratistas con responsabilidad de quien los subcontrató.</p>	<p>Inversión, Modernización y Mantenimiento de los Aeropuertos de San Andrés y Providencia, frente a la Aerocivil; es quien se obliga frente a la Aerocivil a cumplir con cada una de las obligaciones contempladas en la Minuta del Contrato.</p> <p>Por lo anterior, su solicitud no será acogida.</p>
<p><b>59</b></p>	<p><b>Cláusula 60</b></p> <p>Solicitamos eliminar el requisito de certificación del reaseguro, toda vez que el valor asegurado no amerita este tipo de requisito.</p>	<p>La certificación a la que hace alusión la cláusula 60 de la Minuta del Contrato, es aquella en la que conste que la compañía de Seguros que expide póliza, haya contratado el reaseguro de los riesgos amparados.</p> <p>En dicha certificación debe indicarse el reasegurador y el porcentaje del reaseguro. En el caso en que la Compañía que expida la Póliza no requiera reaseguro, así lo certificará.</p> <p>Por lo anterior, su solicitud no será acogida.</p>
<p><b>60</b></p>	<p><b>Cláusula 63</b></p> <p>En relación con el inciso 6 solicitamos se incluya una referencia expresa a la forma en la que serían cuantificadas las multas allí previstas. Por otro lado, en relación con la tabla que se incluye en dicha cláusula, solicitamos aclarar en la fila 5, 7, 12, 15 y en general en las que no lo establezcan, cuál es el evento activante de la multa y la periodicidad con las que se causarían (p.e si el 10 que se establece en la segunda columna de la fila 5 se refiere a una multa</p>	<p>En relación a su solicitud referente al párrafo sexto de la cláusula 63, se está estudiando y de ser acogida se modificara mediante adendo, de conformidad con los requisitos legales.</p> <p>En cuanto al cuadro de las multas, la segunda columna señala el valor de la multa en salarios mínimos legales mensuales vigentes y a su vez contempla si dicha multa se causara por cada día de atraso; si no se especifica que</p>

	que se cobrará en una sola ocasión o si la misma se causará por X número de días de incumplimiento).	es por cada día de atraso, solo se causará una sola vez por el hecho del incumplimiento.
<b>61</b>	<p><b>Cláusula 63.1.2</b></p> <p>Solicitamos que las razones que exponga la Aerocivil en la comunicación escrita no sean expuestas de manera sumario sino por el contrario sean debidamente expuestas y motivadas.</p> <p>Adicionalmente solicitamos eliminar la posibilidad de imposición de dos sanciones por un mismo hecho conforme fue solicitado en la pregunta 47.</p>	<p>“De manera sumaria” significa que solo se debe hacer mención a los hechos relevantes, que la exposición de motivos no sea vaga. Se comparte la apreciación del interesado, en que dicha exposición debe ser debidamente sustentada. Este es precisamente el sentido de la disposición contractual.</p> <p>Dentro del cuadro de multas contemplado en la cláusula 63 de la Minuta del Contrato, no se encuentra dentro de la enumeración, multa por incumplir alguna de las disposiciones de los reglamentos aeronáuticos de Colombia, RAC, por lo que no se podría decir que se estaría sancionando por el mismo hecho dos veces. Debe tenerse claro, que están las multas por incumplimiento de las disposiciones del contrato y otras, las sanciones correspondientes al incumplimiento del RAC, que son disposiciones con objeto y finalidad diferente.</p>
<b>62</b>	<p><b>Cláusula 63.2</b></p> <p>Solicitamos eliminar el aparte que aparece tachado dado que repite la idea inicial del mismo párrafo y por lo tanto se presta para confusiones:</p> <p>“El valor total de las multas impuestas por la AEROCIVIL al Concesionario no podrá superar el dos punto cinco por ciento (2.5%) de los ingresos brutos del Concesionario en un período anual. En el caso de</p>	<p>No compartimos su apreciación, por lo que su solicitud no será acogida.</p>

	presentarse <del>varios incumplimientos de forma reiterativa</del> el límite a las multas se incrementara al cinco por ciento (5%) de los ingresos brutos del Concesionario en el periodo anual correspondiente”.	
<b>63</b>	<b>Cláusula 63.3</b>  Reiteraremos nuestra solicitud en el sentido de que la obligación de contratar una sociedad fiduciaria en los términos previstos en el contrato sea una obligación de medio.	Ver la respuesta de la pregunta No. 44
<b>64</b>	<b>Cláusula 67</b>  1. Solicitamos eliminar el numeral 2 y modificar el numeral 1 de forma que cualquier disputa sea sometida a la decisión de tres (3) árbitros.  2. Adicionalmente solicitamos se modifique el numeral 5 en el sentido de incluir las multas en las disputas que no podrán ser sometidas a un tribunal de arbitramento.	<p>1. Si finalizada la conciliación, las partes no han solucionado la controversia, se da paso a la constitución del Tribunal de Arbitramento en los términos del numeral 2 de la cláusula 67. No se entiende la solicitud del interesado, de querer eliminar este numeral</p> <p>La Aerocivil consideró necesario establecer el límite de la cuantía y no considera pertinente su solicitud de cambio a este respecto. Por lo anterior, su solicitud no será acogida.</p> <p>2. Se solicita al interesado, motivar solicitud</p>
<b>65</b>	<b>Cláusula 70.2</b>  Solicitamos eliminar el inciso 3 dado que, en la	La previsión es importante por cuanto los bienes adscritos

	<p>medida en la que el Concesionario recibe los bienes de la concesión a título de mera tenencia no tendrá la facultad para gravarlos y solo podrá restituir dicha tenencia.</p>	<p>a la Concesión no son solamente aquellos cuya tenencia recibió, sino que también son aquellos adquiridos por el concesionario e incorporados a la Concesión.</p> <p>Por lo anterior, su solicitud no será acogida.</p>
<p><b>66</b></p>	<p><b>Cláusula 74</b></p> <p>Solicitamos modificar la cláusula en el siguiente sentido:          (...)           <u>“Si las modificaciones alteran los ingresos del Contrato en un monto inferior al veinte por ciento (20%, la Aerocivil indemnizará al Concesionario por dicha modificación unilateral. Si las modificaciones alteran los ingresos del Contrato en un veinte por ciento (20%), o más, el Concesionario podrá renunciar a la continuación de su ejecución. En este evento, la AEROCIVIL ordenará la liquidación del Contrato y ordenará las medidas del caso para garantizar la terminación de su objeto. En el evento en el que el Concesionario no renuncie a la continuación de la ejecución del contrato la Aerocivil lo indemnizará por esa modificación unilateral”.</u></p>	<p>El artículo 74 el contrato de concesión se encuentra en plena concordancia con el artículo 16 de la Ley 80 de 1993 – De la modificación unilateral – plasma en su totalidad las consecuencias derivadas de la modificación del contrato de concesión.</p> <p>Por lo anterior, su solicitud no será acogida.</p>
<p><b>67</b></p>	<p><b>Cláusula 78</b></p> <p>1. Solicitamos modificar el numeral 4 en el siguiente sentido: <i>“Cuando la Aerocivil haya declarado la caducidad del contrato”.</i></p>	<p>1. El numeral 3 de la cláusula 78, contempla la declaratoria de caducidad y el numeral 4, la declaratoria de terminación unilateral. Su solicitud no se acepta.</p>

	<p>2. En relación con el inciso 2 del numeral 7 solicitamos que la igualación de la estructura tarifaria contenida en el contrato se realice de manera retroactiva a la fecha de entrada en vigencia de las tarifas modificadas.</p> <p>3. Solicitamos modificar el numeral 8 en el siguiente sentido: <i>“A solicitud de cualquiera de las partes, por causa del incumplimiento del Contrato por culpa imputable a la contraparte, siempre que dicho incumplimiento genere la posibilidad de solicitar la terminación anticipada según lo establecido en el presente Contrato o en la ley”.</i></p>	<p>2. El ajuste de las tarifas, tendrá como propósito, igualarlas con la Estructura Tarifaria contenida en el Contrato. Su solicitud no se acepta.</p> <p>3. La remisión que se hace a la ley, no es correcta, ya que se está haciendo alusión a una circunstancia especial que deberá darse dentro del marco contemplado en el contrato, no en la ley, razón por la cual su solicitud no se acepta.</p>
<b>68</b>	<p><b>Cláusula 79</b></p> <p>En relación con el numeral 2 de la cláusula 79 solicitamos que el cambio en la propiedad de la sociedad, objeto de la causal, consista un cambio en el control de dicha sociedad.</p>	<p>La Aerocivil, como entidad contratante, considera que el 10% de la enajenación, transferencia, gravamen de las acciones, es suficiente para desmejorar las calidades del concesionario y poner en peligro la adecuada ejecución del contrato de concesión.</p>
<b>69</b>	<p><b>Cláusula 80</b></p> <p>Solicitamos respetuosamente eliminar la palabra “grave”.</p>	<p>Se considera que el incumplimiento debe ser grave, tiene que afectar al adecuada o normal desarrollo del contrato, evitando que el concesionario pueda cumplir con sus obligaciones y con el objeto del contrato de concesión.</p> <p>Por lo anterior, su solicitud no será acogida.</p>
<b>70</b>	<p><b>Cláusula 81</b></p> <p>Solicitamos modificar la cláusula 81 en el siguiente</p>	

<p>sentido:</p> <p><i>“Las partes aceptan que dentro de los montos de indemnización y garantía que se han previsto <u>en las cláusulas XXXXXXX</u> del presente Contrato se entienden incluidas las indemnizaciones mutuas por concepto de todo perjuicio derivado de la terminación anticipada de este Contrato, incluyendo pero sin limitarse a los mismos, el daño emergente, el lucro cesante, los perjuicios directos, indirectos y subsecuentes, presentes y futuros, y las pérdidas o interrupciones en los negocios etc.</i></p> <p><i>En cualquier caso en que de la terminación anticipada del Contrato surjan obligaciones a cargo de la AEROCIVIL y en favor del Concesionario, la AEROCIVIL podrá optar, sujeto a la aprobación de los acreedores del Concesionario y previo el cumplimiento de los requisitos legales, por asumir las obligaciones crediticias del Concesionario en los mismos términos pactados entre éste y sus acreedores, excluyendo las penalizaciones, multas o similares que se hubiesen causado a cargo del Concesionario frente a aquellos. En este caso, el valor del saldo vigente de los créditos asumidos por la AEROCIVIL se restará del valor a pagar al Concesionario, caso en el cual se <u>reconocerán al Concesionario los correspondientes intereses.</u></i></p> <p><i>81.1 Pago de la Compensación</i> <i>En cualquier caso de pago directo al Concesionario,</i></p>	<p>Las garantías y los respectivos montos hacen parte de un solo capítulo del contrato de concesión, cual es el 7 y no se considera que haga falta enumerar dichas cláusulas, teniendo en cuenta que el contenido de la cláusula es completo y claro.</p> <p>La Aerocivil, no pagará intereses sobre el valor de los créditos a su cargo y a favor del concesionario.</p> <p>Debe tenerse en cuenta que el plazo estipulado en el numeral 81.1 del contrato de concesión, responde a la falta de recursos en la Cuenta de Excedentes por lo que Aerocivil deberá, dado el caso, de efectuar las gestiones necesarias para poder satisfacer el respectivo pago, considerando un plazo de seis meses suficiente para</p>
---	--

<p><i>en virtud de la terminación anticipada del Contrato, la AEROCIVIL pagará esta obligación con los saldos disponibles en la Cuenta de Excedentes de la AEROCIVIL. Si los recursos disponibles en dicha Cuentas no fueren suficientes, la AEROCIVIL tendrá un plazo de <u>sesenta (60) días seis (6) meses</u> para pagar el cincuenta por ciento (50%) del monto pendiente de pago, y un año adicional para el pago del saldo remanente.</i></p> <p><i>Cuando surja la obligación de pago a cargo del Concesionario y a favor de la AEROCIVIL, en virtud de la terminación anticipada del Contrato, el Concesionario pagará esta obligación con los saldos disponibles en la Cuenta Principal del Fideicomiso. Si la Cuenta Principal no es suficiente, el Concesionario tendrá un plazo de seis (6) meses para pagar el cincuenta por ciento (50%) del monto correspondiente, y un año adicional <u>a los mencionados seis (6) meses</u> para el pago del saldo remanente. Durante estos períodos se reconocerá un interés del DTF más cinco por ciento (5%) sobre los saldos adeudados. Vencidos estos términos se causarán intereses de mora, de acuerdo con lo establecido en la CLÁUSULA 92 en el presente Contrato.</i></p> <p><i>En caso de liquidación del Contrato, la AEROCIVIL será el beneficiario exclusivo de los saldos que se encuentren en <del>las</del> la Cuenta de Interventoría y de Excedentes de la AEROCIVIL. La AEROCIVIL deberá destinar estos recursos al pago de las sumas que</i></p>	<p>dichas gestiones, y el concesionario también dispone de 6 meses para realizar el respectivo pago.</p> <p>El numeral es claro al establecer “un año adicional”, es decir, el concesionario cuenta con 6 meses para pagar el 50% del monto correspondiente y un año para pagar el saldo remanente.</p> <p>No se considera necesario realizar ésta modificación, ya que la minuta del contrato es clara al contemplar el manejo de la Cuenta de Interventoría y el parágrafo tercero del numeral 81.1 del contrato de concesión.</p> <p>El contrato de concesión prescribe lo siguiente: “<u>la Esta Cuenta deberá manejarse de manera totalmente independiente de las demás Cuentas del Fideicomiso y las sumas depositadas en ella se aplicarán exclusivamente a las finalidades descritas en el párrafo anterior, sin perjuicio de que sus excedentes tengan la destinación prevista en este Contrato</u>”. (subrayado fuera de texto)</p>
---	---

	<p><i>llegase a adeudar al Concesionario, por razón de la liquidación. En caso de existir remanentes después de hacer la liquidación, éstos serán transferidos a la AEROCIVIL.</i></p>	<p>Por lo anterior, ninguna de las anteriores solicitudes de modificaciones serán acogidas.</p>
<p><b>71</b></p>	<p><b>Cláusula 82</b></p> <p>La última frase de la cláusula 82 es inconsistente con lo previsto en la cláusula 52.5, solicitamos corregir.</p>	<p>La situación contemplada en el artículo 82 es diferente a la contemplada en el numeral 52.5, ya que en la situación prevista en el artículo 82 existe la “imposibilidad” de continuar con la ejecución del contrato lo que lleva a la terminación del contrato, evento que perjudica no solo a quien solicita la terminación del contrato, sino también a la contraparte.</p> <p>Teniendo en cuenta que ambas partes se ven perjudicadas cuando por caso fortuito o fuerza mayor el contrato debe ser terminado, no es procedente imponer una indemnización</p> <p>El numeral 52.5 que se encuentra en el capítulo de riesgos, no contempla el hecho de la terminación del contrato por el acaecimiento de fuerza mayor o caso fortuito sino la compensación de los gastos en que se incurra de acuerdo con la categoría del hecho que lo generó.</p> <p>Por lo anterior, su solicitud no será acogida.</p>
<p><b>72</b></p>	<p><b>Cláusula 84</b></p> <p>Solicitamos adicionar la cláusula 84 en el sentido de precisar que en el evento en que el Concesionario continúe prestando el servicio, deberá continuar</p>	<p>La remuneración de los servicios esta directamente relacionada con la prestación de los mismos, es decir, el concesionario adquiere el derecho de percibir los ingresos siempre y cuando preste el servicio en las condiciones previstas para cada uno de ellos.</p>

	<p>siendo remunerado en los términos prescritos en el contrato.</p>	<p>En virtud de lo anterior, si el concesionario continua desarrollando el objeto de la concesión en las condiciones previstas en el artículo 84 del contrato de concesión, y continua prestando los servicios asociados a los ingresos regulados y no regulados en las mismas condiciones que cuando el contrato de concesión se encontraba vigente, seguirá teniendo el mismo derecho a ser remunerado.</p> <p>Por lo anterior, su solicitud no será acogida.</p>
--	---	---

### C. APÉNDICE A

No.	PREGUNTA	RESPUESTA
1	<p><b>Cláusula 1.2 Entrega de los bienes</b></p> <p>La entrega de la tenencia de los bienes se entiende perfeccionada con la suscripción del Contrato de Concesión para la Administración, Operación, Explotación Comercial, Mantenimiento y Ejecución del Plan de Modernización e Inversión del Aeropuerto Internacional Gustavo Rojas Pinilla de San Andrés y del Aeropuerto El Embrujo de Providencia, <u>y con la entrega física de los bienes muebles e inmuebles.</u> El Inventario de todos y cada uno de los bienes que se entreguen al Concesionario será consignado en el Acta de Entrega.</p>	<p>Para efectos del presente Contrato, la tenencia en cabeza del concesionario se configura con la ocurrencia de dos hechos:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Suscripción del Contrato</li> <li>2. Entrega material de los bienes que opera con la suscripción del Acta de Entrega.</li> </ol> <p>Sin importar en qué momento ocurren estos dos requisitos, ambos se deben dar para que opere la tenencia.</p> <p>Por lo anterior, su solicitud no será acogida.</p>

	<p>La suscripción del contrato de concesión y la entrega física de los bienes muebles e inmuebles son actividades que no coinciden en el tiempo. La suscripción del contrato de concesión debe realizarse el 20 de septiembre de 2006, según el cronograma del pliego de condiciones (cláusula 2.1.), mientras que la entrega física de los bienes muebles e inmuebles debe llevarse a cabo mediante el Acta de Entrega de conformidad con las Cláusulas 1.1 y 31 de la minuta del contrato de concesión.</p> <p>Como consecuencia de lo anterior, solicitamos modificar la Cláusula 1.2 del Apéndice A en el sentido de que la entrega de los bienes muebles e inmuebles de la concesión se entienda perfeccionada a partir de la suscripción del Acta de Entrega, tal y como se establece en la minuta del contrato de concesión.</p>	
<b>2</b>	<b>Cláusula 3. Relación de bienes muebles</b>  El listado completo de los Bienes Muebles de los dos (2) Aeropuertos –“ Internacional Gustavo Rojas Pinilla” de San Andrés- y “ El Embrujo” de Providencia-, que están en cabeza de la Gerencia de los Aeropuertos, se adjunta en un archivo (Apéndice A Anexo Inventario Muebles -Gerencia- San Andrés en formato PDF) anexo al presente Apéndice, <u>aclarando que dicho listado no distingue entre los bienes muebles que serán entregados en concesión</u> (Bienes Aeroportuarios) y aquellos que permanecerán en cabeza de la Aerocivil (Bienes Aeronáuticos).	

	<p>Teniendo en cuenta que el Apéndice A no distingue entre los bienes muebles aeroportuarios o aeronáuticos, es decir entre los bienes que serán entregados al concesionario y aquellos que permanecerán en cabeza de la Aerocivil, solicitamos respetuosamente:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ¿El Apéndice A Anexo Inventario Muebles - Gerencia- San Andrés en formato PDF que allí se menciona corresponde a la relación de activos fijos? De otro lado, ¿incluye este documento la relación de bienes muebles del aeropuerto de Providencia</li> <li>2. De los bienes allí listados solicitamos nos informes cuáles de ellos tendrán la calidad de bien aeronáutico o bien aeroportuario, o en su defecto explicar a los proponentes cuáles serán los criterios para la determinación de los bienes muebles que serán entregados y aquellos que no.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. El listado contemplado en el apéndice A, contiene la totalidad de los activos fijos que posee la AEROCIVIL, dentro de este mismo documento, se encuentra el listado de los muebles del Aeropuerto de Providencia.</li> <li>2. El listado contemplado en el Apéndice A, corresponde al listado de bienes que serán puestos a disposición del concesionario con el fin de que el concesionario tenga a su disposición los medios necesarios para desarrollar el objeto del contrato de concesión, y para garantizar la prestación de los servicio.</li> </ol> <p>El adjudicatario deberá tener en cuenta lo dispuesto en la cláusula 31 y el numeral 30.1 del contrato, en los cuales está contemplada la forma de entrega de los <b>Bienes de la Concesión</b>, y la obligación del concesionario de recibirlos.</p>
--	--	---

#### D. APÉNDICE B

No.	PREGUNTA	RESPUESTA
-----	----------	-----------

1	<p><b>Cláusula 5 Procesos Judiciales en Curso</b></p> <p>Tendiendo en cuenta que en los documentos que hacen parte de la licitación no se hace referencia expresa a este tema, y que en el cuarto de datos no hay documentación referente a los procesos judiciales en curso adelantados por la Aerocivil, solicitamos nos sea confirmado que la Aerocivil continuará, luego de la concesión, en su calidad procesal de demandante en los procesos en curso.</p>	<p>El apéndice B, en su numeral 5 señala los procesos judiciales en curso.</p>

### E. ADENDO 3

No.	PREGUNTA	RESPUESTA
1	<p>Numeral 4.3.3.4 Acreditación de la experiencia a través de sociedades matrices, filiales o subordinadas</p> <p>4.3.3.4.3 En el caso de acreditarse la experiencia a través de una sociedad matriz del Proponente Individual o miembro del Proponente Plural por lo menos el cincuenta por ciento (50%) del capital de la <u>sociedad que cuenta con la experiencia requerida deben pertenecer directamente a aquella que se presenta como Proponente Individual o miembro del Proponente Plural.</u></p> <p>Al respecto, consideramos que existe un error formal de redacción consistente en que, de la lectura del</p>	<p>Su observación será considerada y de ser pertinente se realizará la modificación mediante adendo, de conformidad con los términos legales.</p>

	<p>numeral 4.3.3.4 pareciera que el 50% del capital de la sociedad que cuenta con la experiencia (la sociedad matriz), debe pertenecer de forma directa a la sociedad que se presenta como miembro del consorcio (la sociedad subordinada), lo cual no es jurídicamente viable por confeccionarse una imbricación de capital, prohibida en la legislación colombiana (Artículo 261 del Código de Comercio).</p> <p>Como consecuencia de lo anterior, respetuosamente solicitamos se modifique el numeral 4.3.3.4.3 del pliego de condiciones en el sentido de que la sociedad que cuenta con la experiencia (casa matriz) sea propietaria de forma directa, del 50% de la sociedad subordinada (miembro del consorcio).</p>	
--	---	--

<b>No.</b>	<b>PREGUNTA</b>	<b>RESPUESTA</b>
1	<p><b>Documento Ambiental</b></p> <p>¿Cuentan los aeropuertos de San Andrés y de providencia con: Programa para el Manejo Integral de Residuos, Plan de Uso Eficiente del Agua, Manual de Abatimiento de Ruido, Programa de Uso eficiente de la Energía, Programa de Peligro Aviario, y Plan de Gestión Social.</p>	<p>Con relación al manejo residuos, el manejo de abatimiento de ruidos y el manejo de la gestión social, estos hacen parte del Plan de Manejo Ambiental de los Aeropuertos.</p> <p>El Programa de Peligro Aviario es de aplicación nacional, todos los Aeropuertos deben implementar dicho Plan.</p> <p>Los Aeropuertos de San y Providencia no tienen un Plan</p>

		de Uso Eficiente del Agua.
<b>2</b>	<p><b>Documento Ambiental</b></p> <p>De contar los aeropuertos de San Andrés y de providencia con: Programa para el Manejo Integral de Residuos, Plan de Uso Eficiente del Agua, Manual de Abatimiento de Ruido, Programa de Uso eficiente de la Energía, Programa de Peligro Aviario, y Plan de Gestión Social; solicitamos una (1) copia de cada uno de estos documentos.</p>	<p>El Plan de Manejo Ambiental, tanto del Aeropuerto de San Andrés como del de Providencia, se encuentra en el Cuarto de Datos para su consulta, por los compradores de pliegos de condiciones.</p>
<b>3</b>	<p><b>Documento Ambiental</b></p> <p>De los estudios de la documentación ambiental de los aeropuertos de San Andrés y de providencia, se puede establecer que existen obligaciones y compromisos ambientales pendientes por cumplir o próximos a vencerse, relacionados en el informe ICA o previstos en el Plan de Manejo Ambiental o en los diferentes actos administrativos proferidos por las autoridades ambientales.</p> <p>➤ ¿Qué responsabilidad cabría al concesionario ante las eventuales incumplimientos ante la autoridad ambiental?</p>	<p>➤ El numeral 32.4 del Pliego de Condiciones establece que la responsabilidad por hechos anteriores a la suscripción del contrato de concesión es de la Aerocivil, y asumirá las indemnizaciones que se lleguen a generar como consecuencia del acaecimiento , en los siguientes términos:</p> <p><i>“34.2 Responsabilidad por hechos anteriores a la Concesión En ningún caso el Concesionario será</i></p>

	<p>➤ Que manejo dará Aeronáutica Civil, ante las autoridades ambientales, ya que consideramos que estas obligaciones no pueden ser exigibles al concesionario?</p>	<p><i>responsable frente a las autoridades administrativas o frente a los particulares por los actos relacionados con el manejo ambiental de cada uno de los Aeropuertos de San Andrés y Providencia, con anterioridad a la suscripción del Contrato de Concesión. Por lo tanto, cualquier indemnización, condena, multa, sanción o cualquier otro pasivo que se genere o pueda llegar a generarse como consecuencia de fallos judiciales o administrativos, serán asumidos enteramente por la AEROCIVIL en tanto éstos tengan origen en los hechos acaecidos con anterioridad a la suscripción del Contrato de Concesión. <u>Igualmente la Aerocivil indemnizará al Concesionario por cualquier pasivo de esta naturaleza que se genere como consecuencia del incumplimiento de normas ambientales o de los términos de las licencias al momento de cesión de las mismas</u>”.</i></p> <p>➤ El concesionario está obligado a cumplir con las obligaciones y deberes emanados de la Licencia Ambiental, la cual le será cedida en virtud de la suscripción del contrato de concesión.</p>
<p><b>4</b></p>	<p><b>Documento Ambiental</b></p> <p>Existe un cronograma de cumplimiento de los requerimientos y de los compromisos pendientes de cumplir ante las autoridades ambientales? En caso positivo, solicitamos copia del mismo.</p>	<p>No, no existe. Los compromisos que debe cumplir la Aerocivil, los ejecuta de conformidad con un plan de acción diseñado para éste fin.</p>