

ANEXO 4

PROPUESTA METODOLÓGICA

INTERVENTORÍA INTEGRAL, QUE INCLUYE PERO NO SE LIMITA A LA INTERVENTORÍA FINANCIERA, ADMINISTRATIVA, TÉCNICA, LEGAL, OPERATIVA, AMBIENTAL Y DE SEGURIDAD, DEL CONTRATO DE CONCESIÓN NO. 10000078OK-2010, CUYO OBJETO ES “LA CONCESIÓN DE LAS TERMINALES AEROPORTUARIAS DE NORORIENTE - AEROPUERTOS CAMILO DAZA DE CÚCUTA, PALONEGRO DE BUCARAMANGA, YARIGUIES DE BARRANCABERMEJA, ALFONSO LÓPEZ DE VALLEDUPAR, SIMÓN BOLIVAR DE SANTA MARTA Y EL ALMIRANTE PADILLA DE RIOHACHA”

Junio 2014

ASPECTOS PRELIMINARES Y ÁMBITO DE APLICACIÓN.

En desarrollo de los principios y previsiones contenidos en la Constitución Política de Colombia, en las Leyes 80 de 1993, 105 de 1993, 1150 de 2007, el decreto 1510 de 2013, el código contencioso administrativo y demás normatividad aplicable, el presente documento establece los parámetros generales que deben ser aplicados en la ejecución de las actividades de supervisión, seguimiento y control que deberá llevar a cabo la Interventoría en el desarrollo del contrato de concesión de las terminales aeroportuarias de nororiente - aeropuertos Camilo Daza de Cúcuta, Palonegro de Bucaramanga, Yariguies de Barrancabermeja, Alfonso López de Valledupar, Simón Bolívar de Santa Marta y el Almirante Padilla de Riohacha”

El ejercicio de las actividades objeto de la Interventoría, deberá conocer y seguir en un todo lo señalado en el contrato de concesión y demás documentos que forma parte del contrato. Por lo cual, será obligación del interventor conocer en detalle cada una de las estipulaciones contenidas en este documento.

Para lo cual el Interventor se debe regir por el contrato de Interventoría, su Apéndices, y por la presente metodología, incluyendo la hoja de datos correspondiente.

En el evento en que llegare a existir alguna diferencia o contradicción frente a la aplicación de las previsiones contenidas en los contratos de concesión, el contrato de Interventoría y la presente metodología, deberá prevalecer lo establecido en los contratos y todos los documentos que lo conforman, en caso de persistir diferencias o contradicciones, se deberán implementar las establecidas en el contrato de Interventoría.

A partir de los elementos implícitos en el contrato de concesión, en la presente metodología se definen las obligaciones que deben aplicarse en desarrollo de dichos contratos. De esta manera, el Interventor deberá aplicar la metodología establecida, teniendo en cuenta el estado y la situación particular para cada etapa de acuerdo con lo establecido en el contrato de concesión.

1) OBJETIVOS.

El objeto del contrato es la “Interventoría integral, que incluye pero no se limita a la “Interventoría financiera, administrativa, técnica, legal, operativa, ambiental, y de seguridad”, del Contrato de Concesión No. 10000078-OK-2010, cuyo objeto es *“La concesión de las terminales aeroportuarias de nororiente - aeropuertos Camilo Daza de Cúcuta, Palonegro de Bucaramanga, Yariguies de Barrancabermeja, Alfonso López de Valledupar, Simón Bolívar de Santa Marta y el Almirante Padilla de Riohacha”*. La administración y explotación económica incluyen el manejo y mantenimiento de las áreas y servicios concesionados, en particular de la terminal de pasajeros, plataforma, parqueaderos públicos, vías de acceso a zona de terminal y cerramiento perimetral y de las obras del plan de Modernización y expansión.

El concesionario deberá construir de conformidad con los estudios y diseños disponibles y a ejecutar en el plazo contractual y siguiendo estrictamente los programas de obra y/o cronogramas de obra, las siguientes obras físicas dentro de los alcances del objeto del plan general de obras de Modernización contenido en el Apéndice E Especificaciones técnicas de Modernización, se resumen a continuación:

Especificaciones de Modernización para el aeropuerto Palonegro de Bucaramanga

Obras de Modernización

- a. Obras de Modernización a ser ejecutadas en el terminal de pasajeros
- b. Carga

- c. Aerocivil e inspección Gubernamental
- d. Seguridad perimetral
- e. Otras obras

Obras de Alcance Progresivo

- a. Terminal
- b. Parqueadero
- c. Área de plataforma
- d. Posiciones de contacto
- e. Bandas de equipaje
- f. Traslado del SEI
- g. Nuevo terminal de carga
- h. Urbanismo traslado zonas de combustible.

Especificaciones de Modernización para el aeropuerto Camilo Daza de Cúcuta

Obras de Modernización

- a. Obras de Modernización a ser ejecutadas en el terminal de pasajeros
- b. Terminal de carga
- c. Aerocivil e inspección Gubernamental
- d. Seguridad perimetral
- e. Otras obras

Especificaciones de Modernización para el aeropuerto Simón Bolívar de Santa Marta

Obras de Modernización

- a. Obras de Modernización a ser ejecutadas en el terminal de pasajeros
- b. Terminal de carga
- c. Aerocivil e inspección Gubernamental
- d. Seguridad perimetral
- e. Otras obras

Especificaciones de Modernización para el aeropuerto Alfonso López de Valledupar

Obras de Modernización

- a. Obras de Modernización a ser ejecutadas en el terminal de pasajeros
- b. Terminal de Carga
- c. Aerocivil e inspecciones gubernamentales
- d. Sanidad
- e. Seguridad perimetral
- f. Otras obras

Especificaciones de Modernización para el aeropuerto Almirante Padilla de Riohacha

Obras de Modernización

Obras de Modernización a ser ejecutadas en el terminal de pasajeros

- a. Terminal de Carga

- b. Aerocivil e inspecciones gubernamentales
- c. Sanidad
- d. Seguridad perimetral
- e. Otras obras

Especificaciones de Modernización para el aeropuerto Yariguíes de Barrancabermeja

Obras de Modernización

- a. Obras de Modernización a ser ejecutadas en el terminal de pasajeros
- b. Terminal de Carga
- c. Aerocivil e inspecciones gubernamentales
- d. Sanidad
- e. Seguridad perimetral
- f. Otras obras

Parte del alcance del Apéndice E está ejecutado a la fecha, según el cronograma contractual.

Actividades de mantenimiento y operación:

Las actividades de mantenimiento están descritas en el Apéndice G especificaciones técnicas de mantenimiento. Se listan algunas de las actividades principales:

- a. Mantenimiento de los edificios terminales de pasajeros
- b. Mantenimiento de vías, caminos, estacionamientos y plataformas de estacionamiento de aviones
- c. Mantenimiento de las zonas de espacio público.
- d. Mantenimiento de sistemas eléctricos
- e. Mantenimiento de áreas no pavimentadas
- f. Mantenimiento de equipos y vehículos
- g. Mantenimiento de cierres de perímetro
- h. Mantenimiento de equipamiento de seguridad

Las obligaciones de Operación se encuentran descritas en el Apéndice F de especificaciones técnicas de operación. A continuación, se listan las obligaciones macro que deberá cumplir el Concesionario en la:

Prestación de los Servicios Asociados a los Ingresos Regulados, las cuales deberán reflejarse en el Plan Operativo:

Plataforma, Subestación Eléctrica de los Aeropuertos, Acceso al Aeropuerto y Transporte Terrestre, Servicios en los Terminales de Pasajeros, Información para Pasajeros, Mostradores de Registro Tickets, Servicios a los Pasajeros, Equipos de Revisión de Seguridad de Aviación Civil (AVSEC), Abordaje de Pasajeros, Pasajeros en Tránsito (Aeropuertos con este tipo de proceso), Manejo de Equipaje, Área de Recepción de Pasajeros, Asignación de Puertas y Posiciones de Estacionamiento, Posiciones de contacto y Posiciones Remotas, Aseo y limpieza del Área Concesionada de los Aeropuertos, Medio Ambiente, Seguridad Aeroportuaria, Respuestas de Emergencia, Centro de Operaciones de Emergencia (COE), Administración del Aeropuerto, Servicios Públicos, Manejo de Mercancías Peligrosas, Manejo de Bienes en Cuarentena.

✓ **Prestación de los Servicios No Asociados a los Ingresos Regulados:**

Áreas para Aerolíneas de Pasajeros, Servicios Generales de Carga, Servicio Público de Transporte, Servicios en la Plataforma, Hangares para el Mantenimiento de Aeronaves, Servicios No Aeroportuarios, Publicidad Exterior e Interior.

Las obligaciones que se establecen para cada servicio serán aplicables desde la fecha de suscripción del Acta de Entrega del correspondiente a cada uno de los Aeropuertos. Sin embargo, aquellas obligaciones cuyo cumplimiento dependa necesariamente de la ejecución de una determinada Obra de Modernización, serán exigibles al Concesionario a partir del momento en que dichas obras y/o sistemas deban estar operando, de conformidad con el Cronograma de Obra

Sin perjuicio de las obligaciones de la AEROCIVIL o terceros, coordinar el retiro de aeronaves inutilizadas.

En el marco de las obligaciones derivadas de la Licencia Ambiental y el Contrato de Concesión, adoptar las medidas orientadas a minimizar los efectos del Aeropuerto sobre el entorno local.

Eliminación de obstáculos en áreas concesionadas entregadas al Concesionario y en el resto de áreas notificadas a la autoridad aeronáutica.

Señalización luminosa de obstáculos susceptibles de provocar un riesgo en las áreas concesionadas.

Velar por la presencia de servicios de asistencia en tierra a los pasajeros, aeronaves y carga.

Son de obligación del Concesionario:

Ejecutar las obligaciones del contrato

Asegurar la no interrupción de las operaciones de aeronaves, excepto aquellas generadas por la AEROCIVIL, en ejercicio del Control de Tráfico Aéreo ATC.

Minimizar los inconvenientes a las aerolíneas, pasajeros y otros usuarios del Aeropuerto durante la realización de las Obras de Modernización y Expansión.

Todos los servicios y actividades se deben proporcionar de una forma que permita la normal función del Aeropuerto en sus horarios operacionales.

Como parte de sus funciones por área de gestión, el Interventor deberá cumplir con los siguientes Objetivos Específicos, según apliquen al Contrato de concesión:

- a. **GESTIÓN ADMINISTRATIVA:** Realizar los procesos y actividades para la gestión administrativa del Contrato de Concesión de los Aeropuertos Camilo Daza de Cúcuta, Palonegro de Bucaramanga, Yariguies de Barrancabermeja, Alfonso López de Valledupar, Simón Bolívar de Santa Marta y el Almirante Padilla de Riohacha., así como del Contrato de Interventoría, que pudieran implicar interacción con el concesionario y/o la Agencia Nacional de Infraestructura. Lo anterior implica el establecimiento de un sistema de coordinación y comunicación eficiente entre las partes incluyendo la entrega y archivo de información de forma oportuna y organizada, la digitalización de correspondencia y documentación del proyecto, la recepción y verificación de quejas y reclamos e indicadores de gestión de la concesión, revisión de informes mensuales, semestrales y anuales presentados por el concesionario sobre atención de quejas y reclamos, realizar la revisión de las encuestas de satisfacción al usuario considerando los parámetros establecidos en el Apéndice F, Especificaciones Técnicas de Operación del Contrato de Concesión 1000078 OK - 2010. Los resultados serán entregados a la Agencia dentro de los treinta (30) Días Calendario siguientes al último Día Calendario de los meses de junio o diciembre, según corresponda, entre otros. Estos informes son independientes de la obligación de la Interventoría de presentación de informes mensuales del estado de la Concesión. Adicionalmente deberá elaborar reportes físicos y financieros para la Presidencia y el DANE, de acuerdo a formatos establecidos por la Agencia.

- b. **DIAGNOSTICO ESTRATÉGICO:** De manera paralela a las actividades descritas en las obligaciones del presente contrato y dentro de los tres (3) meses siguientes al inicio del mismo, presentará a la ANI mediante informe escrito un diagnóstico integral y estratégico de la concesión que está siendo objeto de la interventoría. En dicho diagnóstico se debe reflejar la situación completa que en dicho momento se presente en todas y en cada una de las obligaciones por áreas de gestión a cargo del concesionario, dentro de las que se encuentran: Gestión Administrativa, Técnica, Financiera, Jurídica, de aforo y recaudo, ambiental, social, predial, de seguros, de riesgos, entre otras.

En los diagnósticos se identifican aquellos aspectos críticos y estratégicos del contrato de concesión, necesarios para lograr los objetivos definidos. A través de lo anterior, se logrará un plan estratégico que permita definir y tomar una serie de decisiones fundamentales para la ejecución del respectivo contrato de interventoría. El diagnóstico estratégico corresponde con un enfoque transversal de procesos por área de gestión a partir de la descomposición del Contrato de Concesión en procesos interrelacionados.

Se entiende como proceso el conjunto de acciones y actividades interrelacionadas que son ejecutados por el equipo de trabajo del interventor para alcanzar un conjunto de productos, resultados y servicios.

- c. **GESTIÓN TÉCNICA Y OPERATIVA:** Realizar los procesos y actividades relacionadas con la medición, calidad de los materiales, pruebas, evaluación, control y verificación de procedimientos, cronogramas, intervenciones y desempeño del Concesionario en el área técnica durante las actividades relacionadas con el plan de obras de expansión y modernización, la operación eficiente del Lado Aire y Lado Tierra concesionado. Al igual que la emisión de conceptos técnicos y operativos que se requieran o se soliciten. Para ello deberá vigilar el cumplimiento de los Apéndices C seguridad aeroportuaria, D especificaciones técnicas de diseño, E especificaciones técnicas de modernización, F Especificaciones técnicas de operación, G especificaciones técnicas de mantenimiento.
- d. **GESTIÓN FINANCIERA:** Realizar los procesos y actividades relacionadas con la supervisión del contrato en aspectos financieros entre el concesionario y la Agencia Nacional de Infraestructura incluyendo la supervisión y auditoría del manejo de los recursos del contrato de fiducia, controlar y realizar las revisiones necesarias para el cierre financiero por parte del concesionario, realizar el control y seguimiento de los ingresos y egresos establecidos en el contrato de concesión, en especial los ingresos brutos generados por la operación del aeropuerto, así como ejecutar las demás funciones en la gestión financiera y tributarias necesarias para el adecuado cumplimiento del contrato.
- e. **GESTIÓN JURÍDICA:** Realizar los procesos y actividades enfocadas en la verificación, aplicación y cumplimiento de los aspectos contractuales, sancionatorios, regulatorios y legales relacionados con el contrato de concesión de los Aeropuertos Camilo Daza de Cúcuta, Palonegro de Bucaramanga, Yariguíes de Barrancabermeja, Alfonso López de Valledupar, Simón Bolívar de Santa Marta y el Almirante Padilla de Riohacha, así como apoyar a la Agencia Nacional de Infraestructura en todos los aspectos jurídicos que se susciten en el desarrollo de dichos contratos. Realizar el seguimiento y control de los bienes muebles e inmuebles entregados en concesión de acuerdo a las leyes y normas contables.
- f. **GESTIÓN AMBIENTAL:** Realizar los procesos y actividades enfocadas en la coordinación de las diferentes actividades y métodos de control, así como el apoyo y seguimiento a las actividades y obligaciones del plan

de manejo ambiental, la licencia ambiental del contrato y las obras de expansión y modernización, tendientes a propiciar que las obras, programas y medidas planteadas sean implementadas para minimizar los efectos ambientales negativos y maximizar los positivos, de acuerdo con la normativa aplicable y las directrices que sobre la materia dicte el Ministerio de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible y la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA),), la CAS, CORPOCESAR y CORPOGUAJIRA. Igualmente la Interventoría debe establecer los requerimientos correspondientes a los incumplimientos generados por el concesionario en materia ambiental y contractual, estableciendo términos y tiempos específicos de cumplimiento y vigilar el cumplimiento del Apéndice H - aspectos ambientales

- g. **GESTIÓN SOCIAL:** Realizar los procesos y actividades enfocadas en verificar el cumplimiento por parte del Concesionario de las obligaciones sociales contenidas en el contrato, así como apoyar las obligaciones sociales relacionadas con el contrato de concesión, con el fin de lograr la minimización y mitigación de los impactos sociales que genere la ejecución del proyecto en especial en lo referente con las obras del plan de expansión y modernización. Incluye la verificación del cumplimiento de normas en materia de atención al usuario, seguimiento del trámite que da el Concesionario de las peticiones, quejas o inquietudes por parte de los Usuarios del Aeropuerto, realizar el manejo social del proyecto y en general la verificación de la aplicación de la normativa aplicable con las comunidades de la zona de influencia del aeropuerto.
- h. **GESTIÓN PREDIAL:** Realizar los procesos y actividades enfocadas en el control y vigilancia técnica, jurídica y social de la gestión predial que sea requerida para la ejecución del proyecto, mediante la vigilancia del cumplimiento normativo y contractual en la materia y control de la gestión predial.
- i. **GESTIÓN DE INVENTARIO:** Revisar y verificar el inventario de bienes de la concesión con sus actualizaciones, desde el recibo del Contrato de Concesión 10000078 OK por parte del Concesionario para el seguimiento de las obligaciones a cargo del mismo. Igualmente deberá verificar y certificar detalladamente el inventario de bienes de la Concesión posterior a la subrogación de la Aerocivil a la Agencia Nacional de Infraestructura. Adicionalmente, se requiere revisar y verificar la información relacionada con el registro de información de la inversión del privado y cualquier otro tipo de información que la Entidad Pública requiera en el proyecto de concesión de acuerdo con las normas y procedimientos que estableció la Contaduría General de la Nación y las políticas establecidas por la entidad.
- j. **GESTIÓN DE SEGUROS:** Realizar los procesos y actividades enfocadas en asegurar el cumplimiento por parte del Concesionario de las obligaciones relacionadas con la consecución y mantenimiento de los seguros, pólizas y garantías exigidos para el proyecto, verificando entre otros la correcta y oportuna expedición de las mismas y validez jurídica considerando las obligaciones y etapas del contrato de concesión.
- k. **GESTIÓN DE RIESGOS:** Como parte del informe del diagnóstico estratégico, el interventor conceptuará sobre aquellos aspectos críticos para el desarrollo del Contrato de Concesión, de manera que se formule un plan de acción y unos mecanismos de gestión o desarrollo de las soluciones.

Así mismo, para cada uno de los aspectos del Diagnostico Estratégico, el interventor hará un análisis especial en la matriz de riesgos existente en el Contrato de Concesión. De no existir dicha matriz, deberá elaborarla con estricta sujeción al contrato y documentos correspondientes, en el cual se logren enmarcar cada uno de los aspectos tratados en el diagnostico estratégico que se presente.

El interventor deberá mantener actualizado dicho informe de diagnóstico de acuerdo con la ejecución del contrato de concesión, haciendo seguimiento a los principales riesgos del contrato.

El interventor deberá implementar un sistema de seguimiento y monitoreo que le permita tener registro de las fuentes y estadísticas de información de los antecedentes y eventos de ocurrencia de los riesgos del proyecto, para lo cual deberá considerar los lineamientos que para tal efecto presente la Agencia.

El interventor deberá alertar tanto a la Agencia como al concesionario frente a la posibilidad de materialización de los riesgos, de tal manera que se puedan considerar medidas de mitigación.

El interventor deberá colaborar con la Agencia en el seguimiento al comportamiento de los riesgos, incluyendo la elaboración de los insumos y parámetros de cuantificación de riesgos para el respectivo cumplimiento por parte de la Agencia de la Ley 448 de 1998 y el Decreto 423 de 2011, o documentos que los modifiquen.

El interventor deberá apoyar a la Agencia en las labores que lleguen a ser necesarias en relación al seguimiento del manejo y control de las fuentes de recursos para la financiación del proyecto.

En los informes mensuales que debe realizar la interventoría, deberá incluirse un capítulo en el que se presente el análisis e impacto de la ocurrencia de los eventos por hechos naturales.

Enviar a la Agencia cada quince días de manera electrónica el formato en Excel diligenciado que para tal efecto designe la entidad de reportes por eventos naturales y cambio climático.

Al día siguiente a la atención a la ocurrencia del evento natural que impacte el proyecto, el interventor deberá enviar a la Agencia de manera electrónica el formato en Excel que para tal efecto designe la entidad, en relación al seguimiento a la atención realizada.

- I. **GESTIÓN DOCUMENTAL:** Desarrollar formatos de control, seguimiento y gestión documental, propendiendo por la estandarización de guías de chequeo, seguimiento y control.

Para el cumplimiento, por parte del Interventor, de los términos y condiciones establecidos en el contrato de concesión y sus Apéndices y en todos y cada uno de los documentos que integran el Contrato de Interventoría, el alcance del objeto del Contrato de Interventoría incluye, sin limitarse:

- a. La revisión, verificación, análisis y la emisión de conceptos de manera permanente en relación con todos los aspectos derivados del contrato de concesión, incluyendo, entre otros, los aspectos financieros, administrativos, técnicos, legales, operativos, ambientales, sociales, prediales, y de seguridad.
- b. El Interventor está autorizado para (i) impartir instrucciones y órdenes al Contratista sobre aspectos regulados en el contrato de concesión que sean de obligatorio cumplimiento por parte del Concesionario. Así mismo, el Interventor podrá impartir recomendaciones que el Contratista podrá o no acoger; y (ii) Exigir al concesionario la información que considere necesaria, la cual está obligado a suministrar en un plazo máximo de veinte (20) días calendario siguientes contados a partir de la fecha de solicitud. Cuando la naturaleza de la información exigida así lo requiera, este plazo podrá ser ampliado. El Interventor podrá, si así lo estima conveniente, por la naturaleza de la información solicitada, ampliar el plazo para la entrega de la información por parte del Concesionario. En todo caso, las instrucciones, órdenes y/o recomendaciones que imparta el Interventor al Concesionario deberán hacerse por escrito y se ceñirán a lo establecido el contrato de concesión.
- c. El Interventor no podrá exonerar al concesionario de sus obligaciones o responsabilidades, sin previa autorización expresa y escrita del (a) Presidente o quien haga sus veces en la Agencia Nacional de

Infraestructura. Todas las comunicaciones y órdenes del Interventor serán expedidas o ratificadas por escrito, numeradas en forma consecutiva y con su respectivo sello de recibido.

- d. El Interventor será el representante de la Agencia Nacional de Infraestructura frente al contrato de concesión, para lo cual deberá aplicar todas las normas técnicas y metodologías vigentes, y en general deberá aplicar todos los principios y normas de seguimiento y control aceptados en el país que resulten aplicables al Contrato de Concesión.

2) METODOLOGÍA Y PLAN DE TRABAJO.

a. ENFOQUE.

El enfoque sobre el cual debe girar el Contrato de Interventoría, es la **“INTERVENTORÍA INTEGRAL DEL CONTRATO DE CONCESIÓN, QUE INCLUYE PERO NO SE LIMITA A LA INTERVENTORÍA FINANCIERA, ADMINISTRATIVA, TÉCNICA, LEGAL, OPERATIVA, AMBIENTAL Y DE SEGURIDAD, DEL CONTRATO NO. 10000078OK-2010, CUYO OBJETO ES “LA CONCESIÓN DE LAS TERMINALES AEROPORTUARIAS DE NORORIENTE - AEROPUERTOS CAMILO DAZA DE CÚCUTA, PALONEGRO DE BUCARAMANGA, YARIGUIES DE BARRANCABERMEJA, ALFONSO LÓPEZ DE VALLEDUPAR, SIMÓN BOLIVAR DE SANTA MARTA Y EL ALMIRANTE PADILLA DE RIOHACHA”**

Para tal efecto, el Interventor deberá realizar un análisis detallado del contrato de concesión del cual se deriva esta Interventoría, y de todas las modificaciones del que este haya sido objeto, enfocado a identificar las obligaciones de cada una de las partes y la distribución de riesgos que tengan los contratos de concesión en el momento del inicio de la presente Interventoría.

El interventor deberá presentar la distribución de los riesgos, que incluye pero no se limita a las siguientes áreas: financiera, administrativa, técnica (para la etapa de obras de Modernización, operación y mantenimiento) legal, operativa, ambiental, social, predial y de seguridad. Para esto deberá (i) listar cada uno de los riesgos; (ii) explicar en qué consiste cada uno de ellos, (iii) asignar la distribución de los riesgos con base en las obligaciones contenidas en el contrato de concesión al momento del desarrollo del análisis, y (iv) las actividades que propone llevar a cabo para mitigar su ocurrencia y/o impacto desde su gestión como Interventor.

La justificación de los riesgos identificados, que pueden ser previsibles o no previsibles, debe estar asociada con las obligaciones contenidas en el contrato de concesión, frente al objetivo de garantizar la viabilidad y continuidad del contrato. Este análisis de riesgos es esencial para entender las condiciones que rigen el contrato de concesión de los cuales se deriva la respectiva Interventoría y para el desarrollo de la metodología que se describe a continuación.

b. METODOLOGÍA.

De acuerdo con las etapas y actividades definidas en el contrato de concesión, y las actividades descritas en el presente documento, el Interventor dará aplicación a la siguiente metodología, como herramienta que garantice la correcta gestión en todas las actividades que ejecute el Concesionario.

Esta Metodología está conformada por un componente inicial de Diagnóstico y otro de acompañamiento financiero, administrativo, técnico, legal, operativo, ambiental, social, predial y de seguridad, que se prolongará por la duración del respectivo Contrato de Interventoría para producir una herramienta adecuada de medición de actividades a través de indicadores, que permitan realizar el seguimiento y control del contrato de concesión.

A través de esta herramienta, el interventor definirá una serie de indicadores objetivos y críticos que servirán como mecanismo de medición del cumplimiento de procesos, obligaciones y actividades a cargo del concesionario e interventor.

El interventor, definirá y presentará a la Agencia Nacional de Infraestructura los distintos indicadores adicionales a los establecidos, con fechas de cumplimiento y forma de medición, que permitan evaluar los resultados en las distintas áreas (financiera, administrativa, técnica, legal, operativa, ambiental, social, predial y de seguridad).

De esta forma, el diagnóstico se convertirá en una herramienta de gestión para el control de procesos y actividades, así como para la supervisión por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura de las obligaciones del Interventor, y del Interventor hacia el respectivo contrato de concesión.

1) Diagnósticos.

En términos generales, los diagnósticos tienen como objetivo general analizar completa e integralmente el nivel de ejecución de todas las áreas de gestión a cargo del concesionario, y a partir de esto, el planteamiento y definición de las estrategias de control y seguimiento del contratos de concesión, para efectos de obtener una herramienta eficiente de control y seguimiento.

El Interventor, deberá presentar a la Agencia Nacional de Infraestructura, al vencimiento de los tres primeros meses siguientes a la iniciación del contrato de Interventoría, un diagnóstico integral de las obligaciones a cargo del contratista, dentro de las que se encuentran:

- Financiera, administrativa, técnica (para la etapa de obras de Modernización, operación y mantenimiento) legal, operativa, ambiental, social, predial y de seguridad, entre otras.

Una vez presentado dicho informe a la Agencia Nacional de Infraestructura por parte del Interventor, se surtirá el procedimiento de aprobación de informes previsto en el presente documento por parte de la Vicepresidencia de Gestión Contractual – Gerencia de proyectos aeroportuarios.

En el diagnostico indicado, el interventor deberá realizar una evaluación del proceso de subrogación entre la Aerocivil y la Agencia, verificando el cumplimiento de los derechos/obligaciones jurídicas, técnicas, operativas, financieras y administrativas.

2) Diagnóstico Estratégico.

A través de este diagnóstico se identificarán aquellos aspectos críticos y estratégicos del contrato de Concesión, necesarios para lograr los objetivos definidos. A través de lo anterior, se logrará un plan estratégico que permita definir y tomar una serie de decisiones fundamentales para la ejecución del respectivo contrato de Interventoría. El diagnóstico estratégico corresponde con un enfoque transversal de procesos por área de gestión.

Se entiende como proceso el conjunto de acciones y actividades interrelacionadas que son ejecutados por el equipo de trabajo del Interventor para alcanzar un conjunto de productos, resultados y servicios.

Como parte de este informe de diagnóstico, el Interventor conceptuará sobre aquellos aspectos críticos para el desarrollo del contrato de concesión, de manera que se formule un plan de acción y unas alternativas de desarrollo y propuestas de solución para garantizar la viabilidad y continuidad de los contratos. Así mismo, para cada uno de los aspectos del Diagnóstico Estratégico, el Interventor hará un análisis especial en la matriz de riesgos.

El Diagnóstico Estratégico se compone de diagnósticos específicos en al menos las siguientes áreas financiera, administrativa, técnica, legal, operativa, ambiental, social, predial y de seguridad.

3) Diagnóstico Financiero.

El Interventor elaborará un diagnóstico financiero que sea el resultado del análisis financiero en el cual se verá reflejado el estado actual del contrato de concesión desde una óptica financiera teniendo en cuenta variables cuantitativas y cualitativas para dicho fin.

Dentro del diagnóstico financiero se debe realizar el análisis del modelo financiero de la concesión, con base en la información suministrada por el Concesionario, prestando particular atención a los Ingresos Regulados y No Regulados, teniendo en cuenta el proceso de recaudos en términos de eficiencia y seguridad, consideración las demandas estimada y la frecuencia real de vuelos del Aeropuerto.

4) Diagnóstico Técnico-Operativo-Mantenimiento.

La Interventoría deberá realizar un análisis detallado del estado del contrato de concesión, incluyendo el estado actual de las obras de Modernización, operación y mantenimiento de los Aeropuertos Camilo Daza de Cúcuta, Palonegro de Bucaramanga, Yariguies de Barrancabermeja, Alfonso López de Valledupar, Simón Bolívar de Santa Marta y el Almirante Padilla de Riohacha.

El Interventor deberá realizar una evaluación de los requisitos de áreas respecto al nivel de servicio IATA "C", para los Aeropuertos de Bucaramanga, Cúcuta, Santa Marta y al nivel de servicio IATA "D" para los Aeropuertos de Valledupar, Barrancabermeja y Riohacha, para determinar el cumplimiento de tales requisitos por parte del Concesionario en el desarrollo de las obras de Modernización, operación y mantenimiento de los Aeropuertos Camilo Daza de Cúcuta, Palonegro de Bucaramanga, Yariguies de Barrancabermeja, Alfonso López de Valledupar, Simón Bolívar de Santa Marta y el Almirante Padilla de Riohacha. Para lo anterior evaluará las estadísticas operacionales en lo que respecta a las horas pico tanto en salas nacionales como internacionales.

Para la ejecución correspondiente a la intervención de cada uno de los trabajos descritos en los trabajos de Modernización y expansión, el interventor deberá dar por separado un diagnóstico de cada uno de estos, estableciendo en forma clara y precisa el cumplimiento del cronograma de obras por parte del concesionario, la descripción de las cantidades de obra ejecutadas y la calidad de los trabajos finalizados.

De igual manera, el interventor deberá hacer un análisis del estado y funcionamiento del de los servicios y de las operaciones y servicios a su cargo, con base en ese análisis, la interventoría identificará y clasificará las actividades y procesos mínimos en materia de operación tales como los prestados por la Concesión como la información de vuelo, servicios en el terminal, CECO, servicios de Ground handling de counters, de salas de llegada y abordaje, de equipaje y de servicios para las aeronaves (servicios de asistencia en tierra) y catering existentes (servicios de aprovisionamiento de alimentos para las aeronaves) y de mantenimiento del Aeropuerto, relacionados con ingresos por arrendamientos del concesionario y otras que a criterio del interventor se considere necesarias.

El interventor analizará los planes operativos del aeropuerto y diagnosticará su condición, aplicación y vigencia.

Dentro del análisis que deberá desarrollar el Interventor está el diagnóstico de mantenimiento ejecutado por el Concesionario, del estado y condición del inventario del área concesionada a la fecha, de los equipos y repuestos.

Como parte de este diagnóstico, el interventor realizará una filmación y reporte fotográfico de las instalaciones del aeropuerto, con el fin de documentar el estado en que se recibe los mismos.

5) Diagnóstico Jurídico – legal.

La Interventoría deberá realizar un diagnóstico detallado de todos los documentos contractuales con el objeto de obtener un análisis de cumplimiento de todas y cada una de las obligaciones a cargo del concesionario. Dicho análisis deberá incluir recomendaciones sobre los procesos o la procedencia de aplicación de descuentos, multas o cualquier otra medida tendiente a garantizar la cumplida ejecución del contrato de concesión y de sus Apéndices. Así mismo, se deberá efectuar un análisis de vigencia y aplicabilidad de pólizas y garantías a efectos de tener alertas sobre vencimientos de vigencias o sobre posibles hechos que pudieren afectar la efectividad de dichas garantías o situaciones que podrían constituirse en siniestros en virtud del Contrato y de la Ley Aplicable.

6) Diagnóstico Social – Predial – Ambiental.

La Interventoría deberá realizar un análisis detallado del estado del contrato de concesión en lo relacionado con los temas sociales, prediales y ambientales, de acuerdo a las obligaciones del concesionario y la entidad concedente, y a la luz de las obligaciones de la Licencia Ambiental, los Manuales aeroportuarios aplicables y la normatividad vigente para los tres componentes.

Para la ejecución correspondiente a las obras de Modernización la interventoría deberá atender los aspectos sociales, prediales y ambientales, elaborando un diagnóstico cuantitativo y cualitativo de cada uno de estos.

7) Gestión de Inventario:

Revisar y **verificar** el inventario de bienes de la concesión con sus actualizaciones, desde el recibo del Contrato de Concesión 10000078 OK por parte del Concesionario para el seguimiento de las obligaciones a cargo del mismo. Igualmente deberá verificar y certificar detalladamente el inventario de bienes de la Concesión posterior a la subrogación de la Aerocivil a la Agencia Nacional de Infraestructura. Adicionalmente, se requiere revisar y verificar la información relacionada con el registro de información de la inversión del privado y cualquier otro tipo de información que la Entidad Pública requiera en el proyecto de concesión de acuerdo con las normas y procedimientos que estableció la Contaduría General de la Nación y las políticas establecidas por la entidad.

8) Diagnóstico de seguridad.

La interventoría deberá realizar un análisis detallado sobre el plan de seguridad aeroportuaria que se encuentre actualmente aprobado, o en caso contrario deberá garantizar su presentación y/o actualización por parte del concesionario, así como su revisión y aprobación. Por lo cual, la interventoría deberá realizar las recomendaciones necesarias para garantizar la adecuada implementación y mejoramiento del plan en caso de requerirse, evaluando que las medidas ordinarias y extraordinarias incluidas en el plan de seguridad aeroportuaria, se cumplan por parte del concesionario, realizando un seguimiento permanente de dicho plan.

La interventoría verificara el equipamiento de seguridad, de las dotaciones del personal disponible, los procedimientos y el plan de mantenimiento de estos equipos.

9) Diagnóstico Final.

Al finalizar la ejecución del contrato de Interventoría, de acuerdo con la duración establecida dentro del contrato se deberá presentar un informe de Diagnóstico Final. Este deberá contemplar los aspectos y ejecución en las áreas financiera, técnica – operativa, social, predial, ambiental y de seguridad.

Deberá entregar un informe detallado del estado de los bienes entregados al concesionario, con su respectiva clasificación en bienes muebles e inmuebles, participando activamente en el proceso de reversión del Aeropuerto, de acuerdo a las obligaciones establecidas en el Apéndice de requerimientos técnicos.

Para cada uno de los aspectos del Diagnóstico Final, la Interventoría deberá evaluar los riesgos del contrato de concesión.

c. PLAN DE TRABAJO.

Es el documento que debe ser utilizado por el equipo de interventoría para administrar el proyecto a través de la iniciación, planificación, ejecución, evaluación y cierre. Los procesos y actividades a ser desarrollados por la Interventoría se vinculan directamente a la ejecución del contrato de concesión y sus diferentes etapas a ser ejecutadas dentro del plazo previsto de duración del Contrato de Interventoría. El Director de interventoría es el responsable de producir y mantener el plan de trabajo.

De esta forma, las actividades del Contrato de Interventoría, se dividen en los siguientes Grupos:

a. Interventoría – Operación:

- Aspectos generales.

La interventoría deberá vigilar el cumplimiento por parte del Concesionario de las regulaciones, manuales técnicos y normas vigentes para la operación del aeropuerto, entre las que se encuentran:

- a. Plan Operativo del Concesionario aprobado.
- b. Manual de Aeródromo, si está aprobado. Incluye el Plan Operativo que debe presentar el Concesionario.
- c. En los casos que aplican al Área Concesionada, los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC) y las normas incluidas en los documentos del Contrato de Concesión y sus Apéndices.
- d. Dieciocho (18) Anexos de la OACI, así como los Manuales Técnicos relacionados con las especificaciones técnicas contenidas en cada Apéndice, las cuales incluyen pero no se limitan a las siguientes, especialmente los siguientes:
 - Apéndice 17 Seguridad
 - Apéndice 18 Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por vía Aérea
 - Documento DOC 9137-AN/898 Capítulos, 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8 y 9.

La interventoría deberá vigilar la implementación por parte del concesionario de los mecanismos de medición de desempeño establecidos en el contrato de concesión, como las encuestas de satisfacción descritas numeral 5.3 del Apéndice F, Especificaciones Técnicas de Operación.

Dentro de sus obligaciones la interventoría deberá supervisar y verificar las condiciones de interacción entre las agencias y entidades relacionadas con la operación de los Aeropuertos Camilo Daza de Cúcuta, Palonegro de Bucaramanga, Yariquíes de Barrancabermeja, Alfonso López de Valledupar, Simón Bolívar de Santa Marta y el Almirante Padilla de Riohacha teniendo en cuenta que aunque el Concesionario no proporcionará los servicios relacionados con Autoridades de Seguridad del Aeropuerto y con Otras Agencias Gubernamentales y

Dependencias de Salud, deberá asegurar la eficiente prestación de los servicios, según el Anexo 9 - Facilitación de la OACI.

El interventor vigilara el cumplimiento de la disponibilidad de equipos de acuerdo a las obligaciones contenidas en el Apéndice F Especificaciones Técnicas de Operación, entre las que se encuentran algunas de las siguientes:

SISTEMA	TIEMPO MAXIMO FUERA DE SERVICIO	ACCIÓN ESPERADA DE INTERVENTORIA
Los sistemas FIDS y BIDS no podrán estar fuera de servicio	Por más 30 horas acumuladas al mes o en más de dos (2) ocasiones al mes	En caso de no cumplir con alguna de estas obligaciones, se causará la multa dispuesta en la Sección 8.2 del Apéndice F Especificaciones Técnicas de Operación
Cuando los sistemas FIDS y BIDS se encuentren en servicio.	Al menos, el 95% de las pantallas deben estar en condiciones de funcionamiento en todo momento	En caso de no cumplir con esta condición, se causará la multa dispuesta en la Sección 8.2 del Apéndice F Especificaciones Técnicas de Operación.
Las escaleras eléctricas y ascensores	No podrán estar fuera de servicio por más de 120 horas acumuladas en un año.	En el caso de no cumplir con esta obligación, se causará la multa dispuesta en la Sección 8.2 del Apéndice F Especificaciones Técnicas de Operación. Y sus indicadores de integridad y Confiabilidad deberán ser de un 95%.
Plataforma básica que permita el movimiento vertical de personas con minusvalías físicas y edad, Aeropuerto Barrancabermeja (SKEJ)	No podrá estar fuera de servicio por más de 120 horas acumuladas en un año.	En el caso de no cumplir con esta obligación, se causará la multa dispuesta en la Sección 8.2 del Apéndice F Especificaciones Técnicas de Operación. Y sus indicadores de integridad y Confiabilidad deberán ser de un 95%.
Los equipos de escáneres de seguridad	No podrán estar fuera de servicio por más de 120 horas acumuladas en un año.	En caso de no cumplir con alguna de estas obligaciones, se causará la multa dispuesta en la Sección 8.2 del Apéndice F Especificaciones Técnicas de Operación . Sus indicadores de Disponibilidad, integridad y Confiabilidad deberán ser de un 95%.
Sistema de Manejo de Equipaje	No podrá estar fuera de servicio por más de 120 horas en un año	En caso de no cumplir con esta obligación, se causará la multa prevista en la Sección 8.2 del Apéndice F Especificaciones Técnicas de Operación. Sus indicadores de Disponibilidad, integridad y Confiabilidad deberán evidenciar un 95% como estándar mínimo.
3.1.11.2 Bandas (Colectoras) de Salida de Equipaje (Área de Clasificación de Equipaje)	No podrá estar fuera de servicio por más de 120 horas en un año	En caso de no cumplir con esta obligación, se causará la multa prevista en la Sección 8.2 del Apéndice F Especificaciones Técnicas de Operación. Sus indicadores de Disponibilidad, integridad y Confiabilidad deberán evidenciar un 95% como estándar mínimo.

Bandas de Retiro de Equipaje (Área de Llegada)	No podrá estar fuera de servicio por más de 120 horas en un año	En caso de no cumplir con esta obligación, se causará la multa prevista en la Sección 8.2 del Apéndice F Especificaciones Técnicas de Operación. Sus indicadores de Disponibilidad, integridad y Confiabilidad deberán evidenciar un 95% como estándar mínimo.
--	---	--

- **Plan operativo.**

La función de la interventoría incluye la revisión y aprobación del plan operativo o las actualizaciones presentadas por el Concesionario, con el objeto de garantizar un alto nivel de calidad en el servicio del aeropuerto, verificando y solicitando de ser del caso el estricto cumplimiento de las obligaciones del Concesionario señaladas en el citado plan. La interventoría deberá velar que el plan operativo vigente describa en forma clara y precisa la forma como el concesionario operará las instalaciones del aeropuerto y prestará los servicios asociados a los ingresos regulados y no regulados de una manera segura, eficiente y eficaz para los usuarios, describiendo en detalle cada servicio y actividad funcional a desarrollarse por el concesionario, los procedimientos, los equipos requeridos, el personal y los recursos a emplear. Una vez aprobado el plan, la interventoría deberá garantizar su estricto seguimiento y cumplimiento por parte del Concesionario.

- **Manual de aeropuerto.**

Son funciones de la interventoría participar en el proceso de certificación del aeropuerto en acuerdo a los requisitos de la OACI y los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia RAC, por lo tanto deberá acompañar y hacer seguimiento a los requisitos para certificación, desarrollo y aprobación del Manual de Aeródromo y de los planes de acción para lograr este objetivo.

- **Servicios Concesionados.**

La Interventoría vigilará la prestación de los servicios asociados a los ingresos regulados y no regulados, y garantizará que la prestación de estos servicios se realice cumplimiento con las obligaciones y estándares establecidos en el Contrato de Concesión y sus Apéndices.

En relación con los ingresos regulados la Interventoría realizará seguimiento al cumplimiento por parte del Concesionario de la estructura tarifaria contenida en el Contrato de Concesión, impidiendo el cobro de cargos adicionales por parte del concesionario. Igualmente deberá garantizar el cumplimiento de las obligaciones mínimas para la prestación de los servicios asociados a los ingresos regulados, establecidos en el plan operativo.

- **Servicios Asociados a los Ingresos Regulados**

La interventoría vigilara la prestación de los Servicios Asociados a los Ingresos Regulados se entiende enteramente remunerada mediante la Estructura Tarifaria contenida en el Contrato de Concesión y, por lo tanto, el Concesionario deberá prestar estos servicios y no podrá cobrar a los usuarios de estos servicios cargos adicionales distintos de los previstos en la Estructura Tarifaria. Tampoco le es permitido autorizar a un tercero por el cobro de estos servicios.

Si el Concesionario considera que se debe crear un nuevo Ingreso Regulado que remunere un nuevo Servicio Asociado a los Ingresos Regulados, se procederá conforme a lo establecido en el Contrato.

- **Plataforma**

El Concesionario debe proveer y facilitar el acceso a los servicios requeridos para las operaciones en la Plataforma.

Las responsabilidades específicas en la Plataforma incluyen el cumplimiento de los servicios listados en el RAC Parte Decimocuarta (Parte XIV) "Normas sobre Aeródromo, Aeropuertos y Helipuertos", en el RAC Parte XXII "Normas Generales de Implantación del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional" y en el Manual de Operaciones Aeroportuarias que esté vigente en los Aeropuertos al momento de la suscripción del Acta de Inicio de Ejecución. El Concesionario atenderá también a lo especificado en el Plan Operativo elaborado por en éste. Así mismo, el Concesionario cumplirá en el caso de los Aeropuertos Internacionales en la parte correspondiente y que le compete del Manual de Aeródromo en el ámbito de la aplicación del Requisito de la Certificación de Aeródromos.

Proveer los servicios y cumplir con lo establecido en el Manual de Servicios Aeroportuarios de OACI, Doc 9137, Parte 8, Servicios Operacionales Aeroportuarios, última edición y/o enmienda vigente.

Suministrar directa o indirectamente todos los servicios necesarios para el movimiento seguro, regular y eficiente de aeronaves, vehículos y personas en la Plataforma.

El Concesionario coordinará cuando corresponda con ATS para lograr una prestación segura, regular y eficiente de los servicios en la Plataforma.

El Concesionario comunicará al ATS diariamente, o cada vez que sea necesario, la asignación de puentes de abordaje y de posiciones remotas, para que éste proceda al control y autorización de los movimientos de las aeronaves.

El Concesionario dará aviso inmediato al ATS sobre cualquier circunstancia que afecte la prestación segura, regular y eficiente de los servicios en la Plataforma.

Así mismo, el Concesionario notificará al ATS y al Interventor sobre cualquier reducción en los niveles de servicio en la Plataforma.

Diseñar e implementar programas y procedimientos cuando sea aplicable o requerido por la Agencia para el desarrollo de operaciones seguras, regulares y eficientes de movimientos de aeronaves, vehículos, equipos y personas en la Plataforma. La Agencia establecerá las regulaciones y procedimientos necesarios para operar en forma segura en condiciones de visibilidad reducida. El Concesionario formará parte de la ejecución del Procedimiento de Operaciones de Visibilidad Reducida correspondiente, de acuerdo con sus competencias.

Diseñar, implementar y administrar el proceso de otorgamiento de permisos y licencias para conducir y operar vehículos en Plataforma.

Establecer los procedimientos de tráfico vehicular en superficie, incluyendo el trazado y pintura de: guías de ingreso ha puesto de estacionamiento, áreas de seguridad de aeronaves, áreas de maniobras de puentes de embarque, rutas o calles de servicios, límites de velocidad, áreas estacionamiento vehículos y equipos de servicios.

En los aeropuertos SKBG, SKCC y SKSM, el Concesionario diseñará, como parte del informe de bases de Diseño, un trazado de Calles de Servicios de Vehículos, para lo cual deberá considerar el emplazamiento de dichas calles entre las posiciones de los puentes de embarque y las áreas de clasificación de equipaje. Este trazado será implementado por el Concesionario una vez aprobado dicho informe.

En cuanto a los aeropuertos SKEJ, SKVP y SKRH, procederá de igual manera, considerando en cada uno de los casos, su trazado entre las zonas de jardines que se encuentran emplazados en frente de las Plataformas y las líneas de seguridad de la Plataforma.

Elaborar y aplicar los procedimientos de: operación de los puentes de embarque, de tránsito peatonal, modalidad e identificación del personal de Plataforma, instalación de señalización (letreros) preventiva, entre otras, y velar por su estricto cumplimiento.

Establecer las multas pertinentes por la violación de las regulaciones de tráfico vehicular en la Plataforma.

Diseñar y presentar para la aprobación de la Agencia e Interventor los cursos de familiarización y conducción en la Plataforma y de Operación de los Puentes de Embarque (en los Aeropuertos que corresponda), que deberán ser impartidos por el Concesionario, para garantizar una habilitación efectiva de aquellas personas que en el ejercicio de sus funciones deban conducir vehículos u operar equipos de soporte en tierra.

Controlar y supervisar las operaciones y la ubicación de las áreas de almacenamiento y aprovisionamiento de combustible para prevenir actividades peligrosas. Especial atención se debe prestar a la operación de aprovisionamiento de combustible con Pasajeros a bordo.

Asegurar que los vehículos autorizados para entrar a la zona de operaciones tengan la señalización adecuada de acuerdo con el RAC Parte Decimocuarta (Parte XIV) "Normas sobre Aeródromo, Aeropuertos y Helipuertos", en el RAC Parte XXII "Normas Generales de Implantación del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional" y Parte Decimoséptima.

Proporcionar y mantener disponible la señalización reglamentaria de la Plataforma, para facilitar el movimiento y estacionamiento seguro de las aeronaves, de los puentes de embarque, de los vehículos y equipos de soporte de acuerdo con el RAC (Parte XIV) y también, acorde a la practicas o recomendaciones internacionales en el caso que en dicho RAC no esté regulado o determinado el tipo de señalización, referencia al Apéndice E ("Especificaciones Técnicas de Modernización).

Realizar las inspecciones diarias a la(s) Plataforma de acuerdo con los estándares establecido en los RAC Parte Decimocuarta (Parte XIV) "Normas sobre Aeródromo, Aeropuertos y Helipuertos", en el RAC Parte XXII "Normas Generales de Implantación del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional", incluyendo, como mínimo, la revisión de los siguientes aspectos:

- Inspección visual de la (s) Plataforma(s) (superficies pavimentadas) y áreas de seguridad adyacentes.
- Verificando la presencia de:
 - Objetos extraños.
 - Presencia de contaminantes.
 - Presencia de obstrucciones.
 - Condición del sistema de drenaje.
 - Actividad de la fauna.
 - Estado de la señalización horizontal y vertical (letreros).
- Verificación acerca de la eficiencia en la operación de los puentes de embarque (en Aeropuertos que cuente con dicha facilidad).
- Vigilancia del procedimiento de guiado (Follow me) de las Aeronaves para su estacionamiento en Plataforma cuando sea pertinente (Visibilidad reducida).
- Verificación del tránsito seguro de los Pasajeros desde las posiciones remotas hacia la terminal y viceversa.
- Verificación de condiciones de transporte de la mercancías peligrosas

- Verificación del estado de funcionamiento, orden y aseo de las áreas de clasificación de equipaje.
- Control de la modalidad de operación de los vehículos de soporte de los servicios de Plataforma.
- Verificación de la condición de la iluminación de Plataforma.
- Verificación de la condición de la iluminación de obstáculos de aquellas construcciones próximas a la Plataforma.
- Durante las obras civiles en la infraestructura vertical, verificar que las áreas intervenidas se encuentran debidamente balizadas o señalizadas.
- Implantación de medidas de seguridad operacional preventivas durante el procedimiento de aprovisionamiento de combustible a las aeronaves.
- Control si Vehículos de servicios en Plataforma cuentan con sus revisiones técnicas correspondientes.

Realizar inspecciones a la(s) Plataforma(s) en casos de ocurrencia de incidentes, previo a la llegada o salida de un vuelo presidencial o en casos de ocurrencia de fenómenos naturales.

Los resultados de cada una de las inspecciones deben ser informadas inmediatamente al Centro de Control de Operaciones (CCO) y a los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS).

Implantación del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS), con base a la normatividad establecida por Autoridad aeronáutica (Parte XXII “Normas Generales de Implantación del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional”, derivada de su Programa Nacional de Seguridad Operacional (SSP), el citado SMS deberá contener como mínimo las siguientes actividades:

- Planificación
- Compromiso Administración con la Seguridad Operacional
- Organización de la Seguridad Operacional
- Identificación Peligros
- Gestión Riesgos
- Capacidad Investigación de accidentes e incidentes en la Plataforma
- Capacidad Análisis de la Seguridad Operacional
- Promoción Seguridad Operacional y Capacitación
- Documentación y Gestión Información Seguridad Operacional
- Vigilancia y Supervisión de la Seguridad Operacional

Mantenimiento de la limpieza de las Plataformas, asegurándose que sus superficies se mantengan libre de FOD y en general de cualquier contaminante que pueda afectar a las aeronaves, Pasajeros y vehículos que transitan en dicha área. En lugares predeterminados se deberán mantener depósitos exclusivos para FOD y otro exclusivos para otro tipo de residuos.

Zona de Operación de contacto de Helicópteros en Plataforma o en el Área Concesionada: En el caso de aquellos Aeropuertos que cuenten con Áreas de Contacto de Elevación Inicial (TLOF) y Áreas de Aproximación Final y de Despegue de un Helipuerto y estén emplazados en la Plataforma o en algún sector del Área Concesionada, el Concesionario deberá tomar las medidas para mantener la señalización de su superficie pavimentada correspondiente, acorde a los requisitos establecidos en los RAC - Parte XIV.

Respecto de la modalidad de operación de los Helicópteros y la atención de casos emergencias en la operación de dicho tipo de aeronave corresponde a Aerocivil. La Coordinación entre Aerocivil y el Concesionario es esencial en términos de los servicios de información aeronáutica y de lo establecido en el RAC Parte XXII “Normas Generales de Implantación del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional”

Especial énfasis en la Gestión de la Seguridad Operacional de los Procedimientos Operacionales de: Asignación de las Posiciones de Contacto y Remotas en la Plataforma Comercial (en aeropuertos que corresponda); Operación de Aeronaves en la Plataforma de Aviación General Operación y estacionamiento transitorio de Helicópteros en la Plataforma Comercial (en aeropuertos que corresponda); Operación de la Plataforma Comercial del Aeropuerto en condiciones de visibilidad reducida (en aeropuertos que corresponda); Ordenamiento de la plataforma de aviación general y áreas circunvecinas en términos de: Retiro de toda aeronave que este fuera de operación o inutilizada, asimismo, de aquellos equipos de apoyo o servicios a la aeronave en desuso (en aeropuertos que corresponda).

Subestación Eléctrica de los Aeropuertos

Operación

El Concesionario proporcionará la energía secundaria de respaldo necesaria, ante los cortes de la energía primaria o cuando le sea solicitado de forma expresa por la administración del Aeropuerto correspondiente, a las siguientes instalaciones:

- Dependencias de la Administración del **Aeropuerto**.
- Instalaciones de la Oficina Regional de Norte de Santander de Aerocivil en el **Aeropuerto Camilos Daza de Cúcuta**.
- Equipos e instalaciones necesarias para el funcionamiento de los Servicios de Navegación Aérea.
- Equipos e instalaciones necesarias para el funcionamiento del SEI.

El Concesionario mantendrá por lo menos un técnico electricista en turno a fin de velar por la continuidad de la entrega del servicio de energía eléctrica, tanto a nivel primario como secundario, durante el horario de Operación del Aeropuerto.

Respecto de la entrega de energía secundaria de respaldo a Aerocivil, ésta deberá dar fiel cumplimiento a lo establecido en el RAC Parte XIV Aeropuertos, Aeródromos y Helipuertos, punto 14.3.8.1 y 14.3.8.2 en su integridad, en su última versión vigente. De manera especial, el Concesionario deberá tener rigurosa observancia en el cumplimiento de los requisitos de la fuente secundaria de energía eléctrica, relativos al cumplimiento de los tiempos de conmutación.

El Concesionario realizará las modificaciones necesarias a la infraestructura a fin de que las dependencias que alberga a los sistemas y a los profesionales y técnicos tanto de Aerocivil como los del Concesionario operen con absoluta independencia. Lo anterior, no debe impedir un alto grado de complementariedad que debe primar entre dicho personal a la hora de asegurar la continuidad y regularidad operacional del Aeropuerto. Asimismo, debe realizar la independencia del suministro de energía primaria conforme a lo establecido en la Resolución CREG 122 de 2003 “Fronteras embebidas” con el objeto de garantizar la independencia de los servicios. Aerocivil será la frontera embebida y el Concesionario la Frontera principal.

El Concesionario en su Operación deberá evidenciar el cumplimiento de los indicadores de confiabilidad (99,99%) y disponibilidad (99,99%), asegurando con esto la continuidad y la regularidad en la proporción del servicio de energía primaria y secundaria y del equipamiento asociado. Lo anterior, deberá ser incluido en el Programa de Gestión de la Energía del Aeropuerto. Para todos los efectos deben descontarse los tiempos de cortes atribuibles a la Compañía proveedora de energía.

El Concesionario deberá velar para que durante cualquier corte de energía eléctrica principal, se mantenga con iluminación de emergencia las rutas de evacuación y de circulación en el interior de las terminales, principalmente las correspondientes a los accesos hacia las salas de embarque o desde la salida desde las salas de llegada. Lo

anterior, conforme a lo establecido en el Código Eléctrico Colombiano Norma NTC 2050, Capítulo 5 “Ambientes Especiales”.

El Concesionario se asegurará de la continuidad de prestación de Servicios de las Salas Centro de Operaciones de Emergencia (COE), del Centro de Control Operaciones (CCO) y del CCTV del Aeropuerto. Para lo anterior, estos servicios esenciales deben ser respaldados además de la energía secundaria con UPS.

La interventoría deberá vigilar el cumplimiento de estas obligaciones.

• **Vías Públicas de Acceso a los Aeropuertos**

La interventoría vigilara permanentemente que el Concesionario será responsable del Mantenimiento de las Vías de Acceso, de acuerdo con lo establecido en el Apéndice G (“Especificaciones Técnicas de Mantenimiento”).

El Concesionario deberá cooperar con la Autoridad competente bien sea el Ministerio de Transporte – INVIAS en el caso de las vías nacionales o la Entidad Departamental o Municipal si las Vías de Acceso son de competencias de estas Entidades. El Ministerio de Transporte en el control de tráfico vehicular y con los servicios de emergencia, para asegurar un flujo de tráfico vehicular tranquilo, seguro y eficiente en las Vías de Acceso.

La siguiente es una lista no taxativa de actividades de cooperación:

Reportar a las autoridades competentes cualquier incidente u observación de la cual se haya enterado, y que pueda interferir con las operaciones normales de Aeropuerto.

Hacer sugerencias a las autoridades competentes sobre la planificación del manejo de flujos de tráfico durante las Obras de Modernización.

Propender por que las Vías de Acceso a los Aeropuertos estén libres de cualquier obstrucción o congestión. En el caso de los aeropuertos SKBG y SKSM en cuyos casos en que dicha vía esté obstruía por filas de taxis, en espera de la recogida de los usuarios, el Concesionario deberá asignar zonas especiales para el estacionamiento temporal de este tipo de vehículos, de tal manera de evitar grandes concentraciones de este tipo de vehículos en zonas muy próximas a los andenes de las citadas terminales.

En los casos de aquellos Aeropuertos cuyo ingreso/salida esté próximo a zona de curvas según el trazado geométrico de la carreteras nacionales o interurbanas (Aeropuerto Yariguíes - Barrancabermeja) o asociado a una carretera interurbana (Aeropuerto Palo Negro-Bucaramanga), se deberá indicar a las Instituciones correspondientes, a fin de que planifiquen y diseñen los trazados de forma tal, que permitan disminuir los niveles de riesgo y congestión según corresponda de los usuarios de los citados aeropuertos.

• **Señalización de las Vías de Acceso a los Aeropuertos**

La interventoría vigilara permanentemente que el concesionario proporciones y mantenga disponible una señalización preventiva y segura en las Vías de Acceso de los Aeropuertos, conforme a las exigencias del Ministerio de Transporte o la Autoridad Competente, que facilite y asegure el movimiento del tráfico entrante y saliente, y que al mismo tiempo, permita la toma de decisiones en los puntos críticos de cruce y circulación de acuerdo a lo establecido en el Apéndice G (“Especificaciones Técnicas de Mantenimiento”).

Incluir los símbolos determinados por la Autoridad Competente y aquellos aceptados internacionalmente para identificar los servicios e instalaciones disponibles en el Aeropuerto (señalización aeroportuaria).

- **Servicios en los terminales de pasajeros.**

La interventoría garantizará que el Concesionario provea y mantenga disponibles las instalaciones, así como los servicios necesarios para el procesamiento de Pasajeros desde la entrada de las Terminales de Pasajeros hasta el abordaje de aeronaves y de la misma manera, desde la llegada a través del uso de las posiciones de contacto, o caminando desde las posiciones remotas, pasando por las salas de retiro de equipaje hasta la salida del aeropuerto en vehículos. Lo anterior, con observancia plena a los estándares que figuran en el Anexo 9 Facilitación de OACI. Así mismo, los correspondientes a la IATA, todos estos en su edición más actualizada y/o última enmienda vigente.

Mantener las instalaciones de las Terminales de Pasajeros limpias, aseadas, ventiladas y seguras en términos del cuidado de la integridad física de las personas y de su confortabilidad.

Mantener las instalaciones en las Terminales de Pasajeros iluminadas, según la recomendación IATA que figuran en el Manual de Referencia de Desarrollo Aeroportuario última edición vigente, o cualquiera que lo reemplace y evidencie un claro cumplimiento de los estándares nacionales e internacionales reconocidos por la Autoridad Aeronáutica.

Supervisar todas las actividades en las Terminales de Pasajeros para proveer los servicios correspondientes en forma eficiente a los usuarios del Aeropuerto.

Con base en lo establecido en el Apéndice D (“Especificaciones Técnicas de Diseño”) y las especificaciones establecidas en el Apéndice E (“Especificaciones Técnicas de Modernización”), el Concesionario debe cumplir con las responsabilidades relacionadas con los Servicios de las Terminales de Pasajeros que se encuentran en el Anexo 9 – “Facilitación” de OACI, última edición y enmienda vigente y en el Manual de Referencia de Desarrollo Aeroportuario de IATA cuando corresponda.

Observar y procurar el cumplimiento de los estándares nacionales y complementariamente los internacionales, respecto de las facilidades para la atención y circulación de personas con minusvalías físicas y de avanzada edad.

Dar cumplimiento respecto de la señalización con fines de facilitación aeroportuaria en términos de ubicación y guía o direccionamiento hacia o desde las diferentes áreas de tratamiento y servicios a los Pasajeros. Referencia Guía de Señales Internacionales para Orientación del Público en los Aeropuertos del OACI (Doc. 9636 – C/1114), en su edición más actualizada y/o enmienda vigente según corresponda.

- **Información para pasajeros. (FIDS y BIDS).**

La Interventoría deberá vigilar que el concesionario proporcione, opere y mantenga disponibles los sistemas FIDS y BIDS.

La Interventoría deberá Asegurar que los sistemas FIDS y BIDS proporcionen la información correcta, oportuna y relevante, y cumplan con los requerimientos técnicos mínimos, todo de acuerdo con lo establecido en el Apéndice E (“Especificaciones Técnicas de Modernización”) y según la recomendación IATA en la Sección Señalización del Manual de Referencia de Desarrollo Aeroportuario, última edición vigente, o cualquiera que lo reemplace.

Como mínimo por cada par de Counters se deberá contar con una pantalla FIDS. La Información que se proporcione en dichas pantallas siempre se deberá considerar los Logos que identifiquen tanto a la Concesionaria como el correspondiente a Aerocivil.

En el área de clasificación de equipaje, tanto en cada Banda de Salida como de cada Carrusel de Llegada deberán contar con su pantalla BIDS.

Los sistemas FIDS y BIDS no podrán estar fuera de servicio por más de 30 horas acumuladas al mes o en más de dos (2) ocasiones al mes. En caso de no cumplir con alguna de estas obligaciones, se causará la multa dispuesta en la Sección 8.2 del presente Apéndice.

Cuando los sistemas FIDS y BIDS se encuentren en servicio, al menos, el 95% de las pantallas deben estar en condiciones de funcionamiento en todo momento. En caso de no cumplir con esta condición, se causará la multa dispuesta en la Sección 8.2 del presente Apéndice y el interventor deberá iniciar trámite correspondiente.

•Servicios de Información al Público (Aeropuertos Grupo A)

La interventoría debe vigilar que el concesionario provea este Servicio mediante la operación de Puestos de Servicio de Información al Público atendidos por personal idóneo en los que se pueda dar respuesta a preguntas diversas, entre ellas sobre información de vuelos, servicios de transporte público terrestre, ubicación de restaurantes, tiendas, sanidad aeroportuaria, salas de espera, dispensadores automáticos, salas de abordaje/salida y hoteles, administración del aeropuerto, oficinas empresas aéreas y de las organizaciones de inspección del Estado, entre otros aspectos de interés. Así mismo, atender de manera especial los requerimientos derivados por quejas y reclamos por deficiencias en los servicios aeroportuarios y también por la recepción o entrega de especies extraviadas.

Asegurar que los servicios de información del Aeropuerto estén disponibles durante los periodos de mayor actividad de los Aeropuertos, los siete (7) días de cada semana, durante todo el año.

Los Puestos de Información al Público deberán estar en áreas claramente visibles y fácilmente identificables en cada uno de las Terminales de Pasajeros de los Aeropuertos.

Proveer y asignar una dependencia donde quede a buen y seguro recaudo las especies extraviadas. El Servicio de Información al Público debe ser proporcionado en idioma español e inglés.

•Servicios de Información al Público (Aeropuertos Grupo B)

Para los Aeropuertos que conforman el Grupo B, el Concesionario podrá capacitar como una modalidad alterna a un Punto de Atención dedicado, a cada una de las personas que proporcionan servicios en los terminales como pueden ser el personal de Seguridad Aeroportuaria, o el de supervisión de terminales para que ellos estén en condiciones de proporcionar respuestas precisas, respecto de ubicación de los distintos servicios aeroportuarios al interior de la Terminal de Pasajeros.

Proveer y asignar una dependencia donde quede a buen y seguro recaudo las especies extraviadas.

Señalización.

La Interventoría deberá garantizar que se proporcione, opere y mantenga disponible la señalización necesaria dentro de las Terminales de Pasajeros, que facilite de manera efectiva la ubicación y direccionamiento de los flujos

de movimientos de los usuarios tanto en su tránsito al interior de las Terminales de Pasajeros, como hacia o desde los parqueaderos y vialidades acceso/salida, la ubicación y las vías evacuación en casos de emergencia de los Pasajeros entrantes y salientes y Acompañantes. Así mismo, la señalización de los Puntos de Reunión Predeterminados en casos de evacuación por emergencia, ubicados tanto en el lado tierra como en las áreas próximas a las terminales por el lado de la Plataforma. Todo lo anterior, en el marco de lo establecido en el Plan de Emergencias del SEI de Aerocivil y en el Plan de Emergencias Estructurales del Concesionario.

En el Apéndice D ("Especificaciones Técnicas de Diseño), se encuentran las especificaciones mínimas de la señalización que deberá ser implementada por el Concesionario.

Igualmente, se deberá implementar la señalización preventiva para el acceso a áreas restringidas (salas de abordaje, torre de control, oficinas de los servicios de tránsito aéreo, en los cerramientos perimetrales, acceso a Plataformas, entre otras).

Incluir los símbolos internacionales para identificar los servicios emplazados en las terminales (sanitarios, sanidad aeroportuaria, restaurantes, teléfonos, cajeros automáticos, áreas de counters, salas de embarque/arribo, control de seguridad AVSEC, servicios de transporte público, salones VIP/CIP, servicios comerciales, entre otros puntos).

Asegurar que la señalización esté emplazada, disponible y claramente visible para los usuarios del aeropuerto, y que permita el eficiente direccionamiento de los flujos de circulación hacia los diferentes puntos.

Evitar la sobre exposición o contaminación visual en el Aeropuerto. Velar por la debida complementación entre la información con fines de facilitación con aquellas con fines publicitarios, de seguridad y de emergencia.

- **Sistema público de sonido (PAS).**

La interventoría deberá realizar seguimiento permanente a que el concesionario proporcione, opere y mantenga disponible el sistema de anuncios públicos por altoparlantes.

Asegurar que los anuncios sean audibles, muy bien modulados y comprensibles en todas las áreas de las Terminales de Pasajeros.

Asegurar que los anuncios sean realizados únicamente por personal autorizado.

Con la finalidad de velar por impedir la contaminación audible, se deberán emitir sólo aquellos mensajes estrictamente necesarios, velando en todo momento por mantener una atmosfera de quietud, principalmente en las salas de espera para el embarque o abordaje.

Asegurar que este servicio sea utilizado para proporcionar información correcta, específica y relevante.

La información que se proporcione al público a través de este sistema, deberá además de considerar una referencia tanto al Concesionario como a la Autoridad Aeronáutica.

En los aeropuertos SKBG, SKCC y SKSM, se debe asegurar que los especialistas a cargo del servicio tengan dominio del inglés a nivel conversación.

- **Mostradores de registros de tickets (Counters).**

Aeropuertos Grupo A

El Concesionario podrá celebrar contratos con las líneas aéreas de Pasajeros para la utilización de los mostradores de registro de Pasajeros. No obstante lo anterior, éste deberá reservar al menos 2 mostradores en el Aeropuerto SKBG y 1 mostrador en los aeropuertos SKSM y SKCC del Grupo A, para que sean utilizados por aerolíneas de Pasajeros que manejen mensualmente un volumen de Pasajeros inferior al cinco por ciento (5%) del total de los Pasajeros del aeropuerto correspondiente.

Cada par de mostradores estará asociado a una balanza ubicada en sector medio de cada par para el medir el peso del equipaje.

El Concesionario deberá ofrecer a las Aerolíneas de Pasajeros al menos dos opciones de pago por el uso de los mostradores de registro de Pasajeros:

1. Un valor fijo por la utilización de la infraestructura.
2. Un cobro por Pasajero embarcado o por fracciones de tiempo, siempre que el mismo se atienda bajo los principios de neutralidad y no discriminación de las líneas aéreas de Pasajeros que sirven los aeropuertos de este grupo.

Aeropuertos Grupo B

El Concesionario podrá celebrar contratos con las líneas aéreas de Pasajeros para la utilización de los mostradores de registro de Pasajeros. Cada par de mostradores estará asociado a una balanza ubicada en sector medio de cada par para el medir el peso del equipaje.

El Concesionario deberá ofrecer a las Aerolíneas de Pasajeros al menos dos opciones de pago por el uso de los mostradores de registro de Pasajeros:

1. Un valor fijo por la utilización de la infraestructura.
2. Un cobro por Pasajero embarcado o por fracciones de tiempo, siempre que el mismo se atienda bajo los principios de neutralidad y no discriminación de las líneas aéreas de Pasajeros que sirven los Aeropuertos de este grupo.

b. Interventoría – Servicios a los pasajeros.

- **Servicios e Instalaciones para Pasajeros con minusvalías y de edad avanzada.**

Revisar el cumplimiento por parte del Concesionario que proporcione, opere y mantenga disponibles los servicios e instalaciones acondicionadas para el tratamiento de personas con minusvalías físicas, como mínimo y sin limitarse a rampas, posiciones de estacionamiento de vehículos especiales en frente de los andenes, teléfonos especiales en términos de altura de cabina e identificaciones de botones, instalaciones sanitarias con barras de soporte laterales, en cumplimiento a lo dispuesto en el Apéndice D (“Especificaciones Técnicas de Diseño”).

Cumplir con la normatividad colombiana vigente sobre el libre acceso y movilidad de personas con minusvalías físicas en los Terminales de Pasajeros y Carga y a todos los servicios que en ellos se presten.

De igual manera, cumplir con las normas establecidas en el Anexo 9 Facilitación de OACI, en su edición y enmienda más actualizada, en sus Capítulos pertinentes y deberá considerar además, las recomendaciones internacionales provenientes de ACI (Airports and Persons with Disabilities, en su última Edición).

- **Servicios de Telecomunicaciones**

Asegurar la prestación gratuita del servicio de Internet inalámbrico en cada una de las Terminales de Pasajeros, este servicio se proporcionará a una velocidad no inferior a aquella señalada por la Comisión de Regulación de Comunicaciones como mínima para ser considerada como acceso de banda ancha.

El sistema deberá permitir la conexión simultánea de un número de terminales equivalente a por lo menos una quinta parte (1/5) de los Pasajeros entrantes y salientes en hora punta.

- **Servicios de carros de equipaje.**

La Interventoría deberá verificar que el Concesionario proporcione directa o indirectamente el servicio de carros en forma gratuita para el equipaje de Pasajeros, por lo menos en las salas de reclamo de equipaje, en los estacionamientos, y en los accesos a las Terminales de Pasajeros. El número mínimo de carros en las áreas señaladas equivaldrá como mínimo al 30% del coeficiente de ocupación de la aeronave de mayor capacidad que opera en el aeropuerto.

Diseñar e implementar un procedimiento que asegure la Disponibilidad y el retorno eficiente de los carros de equipaje en los lugares asignados, inclusive mediante el cobro de los carros para equipaje no devueltos.

- **Artículos perdidos y encontrados.**

La interventoría deberá verificar que se proporcione e identifique el emplazamiento del servicio y un área de entrega y reclamo de artículos perdidos y encontrados en cada una de las Terminales de Pasajeros.

Diseñar e implementar un procedimiento para el manejo de artículos perdidos y encontrados y comunicarlo a los Tenedores de Espacio.

Retornar los artículos perdidos y encontrados sólo cuando los propietarios puedan comprobar satisfactoriamente su condición a través de la identificación o descripción exacta del artículo perdido.

Mantener los artículos encontrados, que no aparenten presentar riesgos de seguridad, en el área de artículos perdidos y encontrados, por un periodo de hasta sesenta (60) Días Calendario. Vencido este periodo, el Concesionario coordinará con la Policía en cuya jurisdicción esté emplazado el Aeropuerto y colocará a su disposición dichos artículos. Para lo anterior, elaborará el inventario y entrega de los respectivos artículos.

Informará inmediatamente a las autoridades de seguridad competentes sobre todos los artículos perdidos y encontrados, que aparenten presentar riesgos de seguridad y verificará que la autoridad competente intervenga en el menor tiempo posible.

- **Áreas comunes de espera.**

La interventoría deberá verificar que el concesionario provea y mantenga disponibles las áreas comunes con la silletería adecuada y en buen estado, para atender la afluencia de usuarios del Aeropuerto, de conformidad con lo establecido en el Apéndice D “Especificaciones Técnicas de Diseño) y cumpliendo, además, con las especificaciones contenidas en el Apéndice E (“Especificaciones Técnicas de Modernización”).

Asegurar que los asientos en las áreas comunes estén siempre limpios, funcionales y libres de riesgo o peligro para la integridad física de los usuarios.

Asegurar una debida compatibilidad entre la mantenimiento de espacios o áreas suficientes para la circulación de flujos de Pasajeros, sus zonas de espera y descanso con el desarrollo y funcionamiento de las áreas comerciales, estas últimas no deberían interferir en el desarrollo de los aspectos previamente descritos.

Asegurar que las áreas cuenten con pantallas FIDS, emplazados en un número y ubicación tal que permita una cobertura efectiva, ya sea con base en las distancias entre los puntos de salida y llegada de Pasajeros y considerando además, aquellos sectores de mayor concentración de las personas como pueden ser por ejemplo, las áreas comerciales, los puestos de control AVSEC o las áreas de espera del arribo o llegada de Pasajeros.

•Sanitarios

La interventoría deberá verificar que el concesionario provea y mantenga disponibles instalaciones sanitarias acorde a un nivel de servicio en el cual se asegure una continuidad, limpieza y agradable ambiente en su entorno y en general en los Terminales de Pasajeros, además, que sean accesibles a todos los usuarios del Aeropuerto – incluyendo a las personas con minusvalías físicas, de edad avanzada y niños y que cumplan con lo establecido en el Apéndice E (“Especificaciones Técnicas de Modernización”).

Asegurar que los sanitarios estén siempre equipados con los elementos básicos de aseo, tales como papel higiénico, jabón, papel para secado de manos y secadores automáticos.

Asegurar que los sanitarios estén siempre aseados, muy bien ventilados, con temporizadores que eliminen los malos olores y libres de cualquier riesgo o peligro de infección para los usuarios.

En el caso de la atención a los bebés, tanto en los servicios sanitarios de mujeres como de hombre, se deberá contar con instalaciones para el cambio de bebés con su lavamanos correspondiente.

•Servicios Médicos - Sanidad Aeroportuaria

Garantizar que el concesionario provea los servicios médicos de acuerdo con el Anexo 9 – Facilitación y el RAC Parte XIV “Aeródromos, Aeropuertos y Helipuertos”, (17.5.2) Manual de Servicios Aeroportuarios, OACI Doc 9137, Parte 1, Cap.7 y Parte 8, Cap.16. Así mismo, los servicios provistos deberán atender a lo dispuesto en el Reglamento Internacional Sanitario RIS emitido por la Organización Mundial de la Salud OMS, el Decreto 1601 de 1984, Protocolos Médicos y/o Administrativos, el Manual de Operaciones Aeroportuarias de Aerocivil y la Resolución 3509 del 2001 de Aerocivil-Clasificación de Aeropuertos. Adicionalmente, el Concesionario deberá cumplir con lo establecido en el Decreto 1011 del 2006 y en la Resolución 1043 de 2006 de Ministerio de Protección Social, y en las normas que los modifiquen o sustituyan.

Diseñar e implementar procedimientos para la administración y atención de Pasajeros, empleados y demás usuarios de los Aeropuertos que presenten emergencias médicas.

Participar con sus capacidades en el Plan de Emergencias del Aeropuerto de responsabilidad del Servicio SEI y en el Plan de Emergencias Estructurales del Aeropuerto a cargo éste último del Concesionario.

Coordinar con la Secretaría de Salud de cada uno de los municipios el control sanitario y la vigilancia epidemiológica.

Proveer y mantener en cada uno de los Aeropuertos una consulta prioritaria, con lavamanos o baño, una sala de procedimientos menores con mesón y dos lavaplatos. Sala de espera con baño. La consulta prioritaria deberá incluir los equipos y medicamentos básicos para atender emergencias, de acuerdo con los protocolos de equipos médicos y medicamentos para atender emergencias y urgencias aeroportuarias, y dando cumplimiento a lo establecido en el Decreto 1601 de 1984 del Ministerio de Protección Social y aquellas normas que lo modifiquen, la complementen o reemplacen. Ver Apéndice E (“Especificaciones Técnicas de Modernización”).

Proveer de personal idóneo debidamente certificado para el manejo de la ambulancia, a la luz de la normatividad del Ministerio de Protección Social y Aerocivil.

Gestionar la habilitación del servicio dando alcance a l decreto 1011 del 2006 y resolución 1043 de 2006 del Ministerio de la Protección social.

Cumplir e implementar los protocolos, manuales y demás documentos que la Aerocivil requiera de acuerdo a las normas vigentes.

Cumplir con los perfiles de los profesionales de la Salud (médicos v enfermeras) establecidos por la Aerocivil de acuerdo a la clasificación de aeropuertos.

Los servicios de Sanidad Aeroportuaria prestarán como mínimo el servicio de consulta médica, de estabilización y observación de pacientes, inyectología, toma de electrocardiogramas, glucométrías, curaciones, suturas y micro nebulizaciones. Asimismo, como el Servicio de Transporte Asistencial Básico (Ambulancia).

- **Escaleras Eléctricas y Ascensores en los Aeropuertos Grupo A**

Verificar que el concesionario proporcione, opere y mantenga disponibles las escaleras eléctricas y ascensores de acuerdo con lo establecido en el Apéndice D (“Especificaciones Técnicas de Diseño”) y con las especificaciones establecidas en el Apéndice E (“Especificaciones Técnicas de Modernización”).

En relación a la Escaleras Eléctricas, ésta deberán contar con sistema de parada (stop) de emergencia y que este claramente visible, señalizado y fácil de operar.

En el caso de los Ascensores deberán contar con aquellas facilidades (sistema Braille) que permita ser operados por personas no videntes.

Las escaleras eléctricas y ascensores no podrán estar fuera de servicio por más de 120 horas acumuladas en un año. En el caso de no cumplir con esta obligación, se causará la multa dispuesta en la Sección 8.2 del presente Apéndice. Y sus indicadores de integridad y Confiabilidad deberán ser de un 95%.

En el caso del Aeropuerto Yariguíes – Barrancabermeja (SKEJ), se deberá ubicar e implementar una plataforma básica que permita el movimiento vertical de personas con minusvalías físicas y edad avanzada que deban acceder desde nivel 1 al nivel 2 (sector Servicios Comerciales). La plataforma de ascenso y bajada no podrá estar fuera de servicio por más de 120 horas acumuladas en un año. En el caso de no cumplir con esta obligación, se causará la multa dispuesta en la Sección 8.2 del presente Apéndice. Y sus indicadores de integridad y Confiabilidad deberán ser de un 95%.

Proporcionar, operar y mantener disponibles las escaleras eléctricas y ascensores de acuerdo con lo establecido en el Apéndice D (“Especificaciones Técnicas de Diseño”) y con las especificaciones establecidas en el Apéndice E (“Especificaciones Técnicas de Modernización”).

- **Equipos de Revisión de Seguridad de Aviación Civil (AVSEC)**

Proporcionar, operar y mantener disponibles los equipos de escáneres de seguridad tales como equipos de rayos x, unidades de rastreo de detección de explosivos, arcos de control y detección de metales de paso, circuito cerrado de televisión de acuerdo con lo establecido en el Apéndice C (“Especificaciones Seguridad Aeroportuaria”).

En el evento de daños o fallas de los equipos de escáneres de seguridad, el Concesionario tendrá 30 minutos para implementar los procedimientos manuales necesarios para mantener el eficiente y continuo procesamiento de Control e Inspección de Pasajeros. De igual manera se procederá respecto del equipaje facturado.

Los problemas con los equipos deberán ser resueltos en un período máximo de 24 horas. Si el problema requiere un mayor plazo para su reparación, el Concesionario deberá dar una explicación escrita sobre la demora al Interventor y a las empresas aéreas correspondientes.

Los equipos de escáneres de seguridad no podrán estar fuera de servicio por más de 120 horas acumuladas en un año.

En caso de no cumplir con alguna de estas obligaciones, se causará la multa dispuesta en la Sección 8.2. del presente Apéndice.

Sus indicadores de Disponibilidad, integridad y Confiabilidad deberán ser de un 95%.

•Puentes de Abordaje de Pasajeros (Posiciones de Contacto)

Asegurar que estas instalaciones y equipos asociados Apéndice D (“Especificaciones Técnicas de Diseño”) estén siempre disponibles para las Aerolíneas, y con las especificaciones establecidas en el Apéndice E (“Especificaciones Técnicas de Modernización”).

Sus indicadores de Disponibilidad, integridad y Confiabilidad deberán evidenciar un indicador mínimo de 95%.

En el caso de falla total deberá proceder con el Procedimiento Manual de Operación de Embarque / Desembarque, para tal proceso deberá agotar las instancias para que este sea lo más eficiente posible, de tal forma que la brecha transitoria en términos de calidad de servicio se evidencie el menor impacto posible.

En caso de no cumplir con alguna de estas obligaciones, se causará la multa dispuesta en la Sección 8.2. del Apéndice.

El Concesionario tomará las medidas para desarrollar los programas de capacitación y recurrentes asociados al personal de las líneas aéreas designados para efectuar la operación de los Puentes de Abordaje (Embarque). Este proceso de capacitación deberá considerar las Fases de Instrucción teórica y práctico. Al término de dichas fases, se deberá implementar un período de habilitación a fin de otorgar la Autorización de operación correspondiente.

•Embarque/Desembarque desde Posiciones Remotas

Asegurar que el abordaje a las aeronaves que se encuentran estacionadas en posiciones remotas se lleve a cabo utilizando una zona de tránsito de Pasajeros, desde la Terminal de Pasajeros a la aeronave y viceversa, delimitada (señalizada o balizada) por la Línea Aérea. Este procedimiento deberá ser supervisado por el Concesionario.

En los casos de los Aeropuertos SKVD, SKEJ y SKRH el Concesionario instalará pasillos techados a fin de asegurar y facilitar el traslado entre la Terminal y la Aeronaves y viceversa. Estos pasillos deberán ser emplazados en sectores adyacentes a la Plataforma y áreas colindantes, en frente de la Terminal de Pasajeros. La altura y emplazamiento de estos pasillos deberá ser aprobada por la Autoridad Aeronáutica previamente. Estos pasillos deberán asegurar que se proteja a los Pasajeros de las precipitaciones, altas temperaturas, y cualquier otro factor que atente en contra la integridad física de los mismo, como la seguridad operacional, en su tránsito desde la aeronave al Terminal de Pasajeros o viceversa. Así, mismo, éste debe evitar el tránsito de los Pasajeros por cualquier sector de la Plataforma. Las especificaciones mínimas figuran en el Apéndice D (“Especificaciones Técnicas de Diseño”).

En los casos de los Aeropuertos SKCC y SKBG, el proceso de embarque/desembarque hacia o desde las posiciones remotas, deberá ser realizado mediante la utilización de un bus en cada aeropuerto, cuya capacidad será de 40 Pasajeros. Dichos buses deberán considerar las facilidades pertinentes para el transporte de Pasajeros con minusvalías físicas que utilicen silla de ruedas.

•Salas de Espera para el Abordaje

Proporcionar y mantener disponible un número suficiente de asientos para los Pasajeros en las salas de espera para el abordaje de acuerdo al Nivel de Servicio establecido para cada de los Aeropuertos. En el caso de cada sala dispuesta para el abordaje, dicho número de asientos deberá cubrir las necesidades del 60% de aquella aeronave con mayor capacidad de asientos que opere en el Aeropuerto y cuya sala le haya sido asignada, según el tipo de aeronave, de conformidad con lo señalado en el Apéndice E (“Especificaciones Técnicas de Modernización”).
Asegurar que los asientos para Pasajeros estén siempre limpios, funcionales y libres de cualquier riesgo o peligro que pueda desestabilizar a los usuarios y pueda comprometer su integridad física.

Los asientos deberán contar con superficies y respaldo blando.

La disposición de asientos deberá obedecer a una configuración tal, que permita por una parte, no interferir en la comodidad del Pasajero manteniendo la debida distancia entre ellos, y por la otra, hacer eficiente el espacio disponible para la movilidad y el flujo de tránsito de los Pasajeros.

Las salas de abordaje deberán contar con servicios higiénicos.

En el caso de los asientos dispuestos en la áreas de circulación general, estos no necesariamente deberán ser superficies y respaldo blando.

- **Sistema de sonido en salas de abordaje.**

Proveer y mantener disponible el sistema de sonido en las salas de abordaje de acuerdo con lo establecido en el Apéndice D (“Especificaciones Técnicas de Diseño”) y con las especificaciones establecidas en el Apéndice E (“Especificaciones Técnicas de Modernización”).

Asegurar que el sistema de sonido en las salas de abordaje se pueda escuchar de manera clara, y con la densidad y volumen adecuados para toda el área de salas de abordaje.

Asegurar que el sistema de sonido en las salas de abordaje pueda interconectarse con el sistema de sonido de cada una de las áreas respectivas de embarque si la Aerolínea lo requiere.

Verificar que los indicadores de Disponibilidad, integridad y Confiabilidad deberán evidenciar un 95%.

- **Señalización de puertas de abordaje.**

La Interventoría debe verificar que el concesionario suministre y mantenga disponible el sistema de señalización en las puertas de abordaje para facilitar el movimiento y ubicación de parte de los Pasajeros. Cada uno de los counters de atención asociado a cada de las puertas deberá contar con pantalla (FIDS), y que puedan contener como información mínima, identificación de línea aérea, n° vuelo, destino y hora de salida. Sin perjuicio de lo anterior, también se podrá incorporar la entrega como mínimo la información comercial y turística ligada la región donde se encuentra emplazado cada uno de los Aeropuertos.

- **Pasajeros en Tránsito (Aeropuertos con este tipo de proceso)**

Asegurar que las áreas para prestar servicios a Pasajeros en tránsito y Pasajeros en conexión estén siempre disponibles y funcionando, con los debidos acondicionamientos y procedimientos de seguridad para mantener estas Áreas Restringidas de acuerdo con lo estipulado en el Apéndice D (“Especificaciones Técnicas de Diseño”).

Si el caso o situación lo amerita proveer y mantener disponibles mostradores para el procesamiento de Pasajeros en tránsito o en conexión.

Proporcionar la señalización suficiente para facilitar la ubicación de Pasajeros en tránsito o en conexión cuando corresponda.

Manejo de Equipaje

- **Sistema de Manejo de Equipaje**

Asegurar que los equipos e instalaciones para el manejo de equipaje en el Aeropuerto estén disponibles y funcionando de acuerdo con las necesidades de la Operación y con lo estipulado en el Apéndice D (“Especificaciones Técnicas de Diseño”) y cumpliendo, además, con las especificaciones contenidas en el Apéndice E (“Especificaciones Técnicas de Modernización”).

Proveer y mantener disponible el sistema de manejo (bandas colectoras) de equipaje y las áreas de clasificación de equipaje respectivas.

Asignar bandas de equipaje de llegada a los vuelos entrantes para lograr una Operación eficiente por parte de los usuarios del sistema.

Asegurar que los requerimientos de seguridad de revisión de equipajes facturado cumpla con la regulación vigente Apéndice C (“Especificaciones Técnicas de Seguridad”).

Asegurar que el sistema de equipajes facturado pueda ser operado manualmente en caso de presentarse fallas técnicas o mecánicas, en el sistema de transporte de equipaje en concordancia con el Parte Décimo Séptima (RAC 17).

Para el equipaje saliente, proveerá y mantendrá disponible el sistema de bandas transportadoras de equipaje, según se estipula en el Apéndice D (“Especificaciones Técnicas de Diseño”), y cumpliendo con las especificaciones contenidas en el Apéndice E (“Especificaciones Técnicas de Modernización”). Las bandas de salida de equipaje deben considerar que su operación en el área de clasificación de equipaje se complemente con el funcionamiento de las máquinas de revisión de rayos X para el equipaje facturado.

En relación a la circulación de carros de transporte de equipaje, se deberán asegurar que tanto en las áreas de aproximación como en aquellas correspondientes a la circulación de dicho carros, sea en el ingreso o salida del área, estén debidamente señalizadas siendo restrictivo además, que en términos de velocidad no se deberá transitar a velocidades superiores a 10 kph.

El sistema no podrá estar fuera de servicio por más de 120 horas en un año. En caso de no cumplir con esta obligación, se causará la multa prevista en la Sección 8.2 del presente Apéndice.

Sus indicadores de Disponibilidad, integridad y Confiabilidad deberán evidenciar un 95% como estándar mínimo.

Bandas (Colectoras) de Salida de Equipaje (Área de Clasificación de Equipaje)

Asegurar el buen estado de funcionamiento de las líneas de banda de equipaje y que éstas estén dispuesta de forma que facilite el movimiento del equipaje que luego de ser pesado continúe el circuito hacia su clasificación y carga en la aeronave. Ver Apéndice D (“Especificaciones Técnicas de Diseño”).

El sistema no podrá estar fuera de servicio por más de 120 horas en un año. En caso de no cumplir con esta obligación, se causará la multa prevista en la Sección 8.2 del presente Apéndice.

Sus indicadores de Disponibilidad, integridad y Confiabilidad deberán evidenciar un 95%.

En el área se deberá proveer la señalización de prevención de riesgos, como son entre otras, no fumar, velocidades máximas de circulación permitida, señalización de las vías de circulación peatonal, uso de las fajas en el personal que carga/descarga el equipaje, uso de chalecos reflectivos, porte de la identificación AVSEC, tractores remolcadores de carros de equipaje con sus “beacon” activados.

El sistema deberá ser alarmado (sonido y luz) cada vez al inicio del funcionamiento de la banda.

Bandas de Retiro de Equipaje (Área de Llegada)

Proveer y mantener disponibles áreas con la facilidad de flexibilizar su adaptación de un área para atención llegada nacional a internacional y viceversa, de tal manera, de poder facilitar el tratamiento eventual por separado en la atención de los flujos de llegada internacional y nacional. Ver Apéndice D (“Especificaciones Técnicas de Diseño”).

Asegurar que el área de reclamo de equipaje sea segura y no tenga acumulación de equipaje olvidado de forma tal que bloquee las áreas de tránsito de Pasajeros.

Asegurar que las áreas de reclamo de equipaje cuenten con las pantallas dinámicas FIDS.

Proporcionar señalización suficiente para la orientación de Pasajeros en las áreas de reclamo de equipaje.

Manejar el flujo de Pasajeros en estas áreas en términos de facilitar la revisión de pasaportes y mercancías. Lo anterior, a objeto dar cumplimiento al rol de los servicios de DIAN y el DAS y que dichas Instituciones cuenten con las instalaciones y facilidades asociadas a dicho proceso.

El sistema no podrá estar fuera de servicio por más de 120 horas en un año. En caso de no cumplir con esta obligación, se causará la multa prevista en la Sección 8.2 del presente Apéndice.

Sus indicadores de Disponibilidad, integridad y Confiabilidad deberán evidenciar un 95%.

Asegurar la Disponibilidad en el sector de los servicios higiénicos o sanitarios para el personal participante de dichos procesos.

En el área se deberá proveer la señalización de prevención de riesgos, como son entre otras, no fumar, velocidad, señalización de las vías de circulación peatonal, uso de las fajas en el personal que carga el equipaje, uso de chalecos reflectivos, porte de la identificación AVSEC y mientras se transite en dicha zona, el tractor remolcador de carros de equipaje en el proceso de llegada deberá activar su “beacon”.

El sistema deberá ser alarmado (sonido y beacon) previo al inicio del funcionamiento de la banda.

Área de Recepción de Pasajeros

Proveer y mantener disponibles las áreas de recepción de Pasajeros que estén siempre limpias y no presenten riesgos para el público.

Asegurar que las áreas de recepción de Pasajeros cuenten con sus pantallas dinámicas FIDS y sistemas de telecomunicaciones adecuados.

Asegurar la Disponibilidad en el área de los respectivos servicios higiénicos.

Asignación de Puertas y Posiciones de Estacionamiento, Posiciones de contacto y Posiciones Remotas

Implementar y divulgar regularmente un programa diario para la asignación de puertas y posiciones de estacionamiento de contacto y remoto según corresponda de aeronaves y que facilite y asegure de esta manera el desarrollo de las operaciones en las áreas pertinentes en forma segura y eficiente.

Proporcionar al ATS y Líneas Aéreas la programación diaria sobre la asignación de posiciones de estacionamientos de contacto y remotas.

El programa de asignación de puertas y posiciones de aeronaves debe basarse en criterios transparentes, eficientes y no discriminatorios.

Para implementar el programa de asignación de puertas y posiciones, el Concesionario deberá coordinar con las Aerolíneas que operan en el Aeropuerto.

El Concesionario deberá presentar a consideración de la Agencia o el Interventor el Programa de Asignación de Puesto de Estacionamiento de Aeronaves. En dicho programa, se establecerán los Criterios de Asignación

correspondientes. El procedimiento derivado de dicho programa deberá ser incorporado al Plan Operativo de cada uno de los Aeropuertos.

Aseo y limpieza del Área Concesionada de los Aeropuertos

Proveer directa o indirectamente el servicio de aseo en el Área Concesionada de acuerdo con lo establecido en el Apéndice G (“Especificaciones Técnicas de Mantenimiento”).

Diseñar e implementar un programa de aseo y limpieza que cumpla por lo menos con las especificaciones contenidas en los contratos de aseo cedidos al Concesionario.

Proporcionar y asegurar la continuidad de los insumos necesarios para el equipamiento de los servicios higiénicos.

Minimizar las molestias causadas a los usuarios por la ejecución de los servicios de aseo y limpieza. Por lo anterior, velará procurará de que las actividades de aseo profundo sean ejecutadas en la horas de menor presencia de personas en las terminales o posterior al término de las actividades de operación del aeropuerto. Durante las horas punta se asegurará de mantener el nivel insumos, el correcto funcionamiento de los equipos sanitarios y la solución de emergencias por el mal funcionamiento de algunos de los equipos que forman parte de dicho servicio.

Asegurar que los proveedores de servicios de aseo minimicen los riesgos para los usuarios del Aeropuerto durante la prestación del servicio. Para lo anterior, utilizará las señalizaciones de prevención a fin de delimitar el área que se está interviniendo por labores de limpieza.

En el caso del corte del suministro de agua, se deberá tomar las medidas para mantener la continuidad de este servicio público esencial.

En el caso de corte del suministro de energía eléctrica se deberá velar por la continuidad de la prestación de dicho servicio, mediante la implantación de iluminación de emergencia en las áreas críticas o sensibles de la Terminal de Pasajeros y la Terminal de Carga.

Las áreas verdes contiguas al cerramiento, lado interior deberán permanecer despejadas (mínimo 3.00 mts.), asegurándose que los trabajos de rocería y limpieza periódica, garantizando la mantenimiento de una altura máxima del pasto de 30 cms. Así mismo, despejadas de árboles, y objetos evitando con esto, por una parte, la intrusión de personas o especies de la fauna provenientes del entorno y por la otra, la ocurrencia de incendios de pastizales.

Respecto de los sistemas de drenajes de aguas lluvias existentes en el Área Concesionada, el Concesionario velará porque dichos sistemas estén limpios y libres de obstrucción.

- **Medio Ambiente**

Los servicios relacionados con medio ambiente se proveerán de acuerdo con lo establecido en el Apéndice H (“Aspectos Ambientales”).

- **Seguridad Aeroportuaria**

Los servicios relacionados con la Seguridad Aeroportuaria se proveerán de acuerdo con lo establecido en el Apéndice C (“Especificaciones Técnicas de Seguridad Aeroportuaria”).

- **Respuestas de Emergencia**

Participar en las acciones pertinentes que le competan en los casos que tengan lugar emergencias de aeronaves según los roles de participación que le sea delegada por Aerocivil en sus respectivos Planes de Emergencia. En el caso de la ocurrencia de emergencias por actos de interferencia ilícita a las instalaciones o Pasajeros o a la carga se procederá de acuerdo con lo establecido en el Apéndice C (“Especificaciones Técnicas de Seguridad Aeroportuaria”).

En cuanto a la revisión de la aeronave por la posible presencia de un artefacto explosivo en su interior, el Concesionario deberá coordinar con los Servicios de Navegación Aérea para proceder al traslado de la aeronave al Puesto de Estacionamiento Aislado de Aeronaves o Punto Z, así como la coordinación con el Explotador de Aeronave y entidades de control del desembarque de Pasajeros, tripulación y todos los equipajes para la inspección nuevamente de la aeronave, del equipaje, tripulación y Pasajeros previo a volver embarcar.

- **Centro de Operaciones de Emergencia (COE)**

Su finalidad es la de hacer frente a cualquier emergencia dentro de las instalaciones de cada uno de los Aeropuertos o aquellas que sean de orden aeronáutico dentro del radio de cobertura del aeródromo (8 kilómetros). Tiene injerencia en la toma de decisiones y en la concertación y coordinación tanto en de las organizaciones internas como las de apoyo externo. Las operaciones de una emergencia deben ser ordenadas y coordinada según los objetivos estipulados en los Planes de Emergencia de SEI de Aerocivil, en el Plan de Seguridad contra actos de interferencia ilícita, en el Plan de Emergencia Estructurales y en el Plan de Contingencia de responsabilidad del Concesionario según corresponda.

- **Ubicación física:**

El Concesionario tendrá como responsabilidad el establecer y mantener en condiciones de operación un Centro de Operaciones de Emergencia (COE) en cada uno de los Aeropuertos, éste será ubicado en aquellas áreas adyacentes al Centro de Control de Operaciones (CCO) del Concesionario. Estas instalaciones deberán estar dotadas con los equipos tecnológicos (equipo multimedia/comunicaciones/PC) e instalaciones provistas de la dotación física y documental, y mobiliario pertinente acorde al número de representantes tanto de los organismos internos del aeropuerto, como de aquellos de apoyo externo. Las características físicas del COE serán aquellas descritas en el Apéndice E ("Especificaciones Técnicas de Modernización).

- **Responsable de habilitación y administración del COE**

Es el Gerente o Administrador del Aeropuerto o un funcionario designado por las citadas Autoridades Aeroportuarias de Aerocivil.

- **Tipos de Emergencias en Instalaciones y Edificios del Área Concesionada a ser atendidas y coordinadas en el COE.**

En este tipo de emergencias se consideran todos aquellos incidentes que presentan riesgo o peligro para las aeronaves, ayudas de Navegaciones Aérea, instalaciones o edificaciones del aeropuerto y/o sus ocupantes entre los cuales se pueden señalar:

- a. Emergencias de Aeronaves
- b. Interferencias Ilícitas
- c. Incendios en la Infraestructura vertical
- d. Inundaciones
- e. Sismos
- f. Condiciones climáticas severas
- g. Colapso estructural
- h. Hundimiento
- i. Caídas de árboles u otros elementos en altura

- j. Caída de líneas eléctricas
- k. Explosiones
- l. Derrame sustancias peligrosas
- m. Incendios incontrolados de pastizales del Área Concesionada.

Para las operaciones de emergencia el Concesionario deberá elaborar un Plan Emergencias Estructurales en el Área Concesionada. Dicho Plan deberá ser efectivamente coordinado con la Unidad SEI de cada uno de los Aeropuertos y con las Unidades de Bomberos de la Ciudad. Al respecto, para la atención de este tipo de emergencias, realizará las gestiones necesarias para suscribir los Protocolos pertinentes con los Bomberos de la Ciudad. Por otra parte, el Concesionario deberá suscribir los Protocolos de Acuerdos con el Servicio SEI de Aerocivil, según los formatos previsto para tal efecto y aprobados por dicha Autoridad Aeronáutica, esto con el fin de delimitar claramente las funciones y responsabilidades correspondientes tanto del SEI como del Concesionario.

El COE deberá contar con las capacidades que permitan captar la señal proveniente de las Cámaras CCTV para los fines de seguridad (security), y de aquellos equipos, cuya finalidad sea la de controlar y monitorear la operación de la Plataforma, en términos del cumplimiento de los estándares de seguridad operacional.

Dicho Centro, así mismo, debe permitir la permanencia en escucha de las comunicaciones en frecuencia de control terrestre y aéreo de la torre de control. Adicionalmente, deberá contar con las líneas telefónicas que permitan la conexión instantánea con el ATS, la Policía, Bomberos, Hospitales, Organizaciones de Aerocivil y de las Gobernaciones pertinentes y Municipios.

- **Sistemas de Información Administrativa**

Implementar y mantener un sitio Web con la información relevante de los Aeropuertos, tanto desde la perspectiva de una Red Aeroportuaria del Nororiente, como desde la perspectiva del funcionamiento individual de cada uno de los Aeropuertos que componen dicha Red Aeroportuaria.

Mantener, entre otros, los siguientes sistemas de información administrativa:

- Organización del Concesionario a nivel corporativo y a nivel de cada uno de los Aeropuertos.
- Visualización dinámica en el sitio web del quehacer operacional, de mantenimiento y de gestión ambiental (incluido las actividades de responsabilidad social corporativa) en el Área Concesionada.
- Base de datos operacionales por cada uno de los Aeropuertos, proveyendo información sobre estadísticas de tráfico (movimiento aeronaves, Pasajeros y carga), estas estadísticas de tráfico deberán ser publicadas como mínimo con una periodicidad trimestral en la página Web del Concesionario. De igual manera, respecto de los datos de seguridad operacional (nº de incidentes ocurridos en la Plataforma). Record relativos al nivel cumplimiento en términos de puntualidad de itinerarios por parte de las líneas aéreas regulares.
- Información relativas a la condiciones de operación de cada uno de los aeropuertos, principalmente, lo relacionado con las condiciones meteorológicas imperantes.
- Formato de registro on line para hacer presente de parte de los Usuarios, aquellas sugerencias o reclamos relativos al funcionamiento del Área Concesionada.
- Sistema de Administración de Mantenimiento, descrito en el Apéndice G (“Especificaciones Técnicas de Mantenimiento”).
- Divulgación de las consideraciones más relevante respecto de las Obras de Modernización.
- Implementar Información actualizada de Guía al Pasajero y que considere en otros aspectos pertinentes: Planos Esquemáticos de ubicación de cada una de las plantas de las Terminales Aéreas, líneas aéreas que operan el aeropuerto y sus itinerarios de vuelos asociados, derechos y obligaciones de los Pasajeros, descripción de los servicios comerciales y transporte público que tienen cada uno de los Aeropuertos, entre otra información de interés.

✓ **Centro de Control de Operaciones (CCO) Aeropuertos Grupo A**

Este centro tiene como finalidad facilitar, coordinar, supervisar y vigilar el funcionamiento general del Área Concesionada, verificando minuto a minuto el estatus de Operación de cada uno de los servicios, del equipamiento y en general de los activos físicos del Área Concesionada.

Este centro deberá estar conformado por los servicios de Operación y Control del PAS / FIDS/BIDS – del CCTV y Control de Alarmas de Incendios – de la asignación de posiciones de estacionamiento. Los operadores estarán apoyados por sistemas de comunicaciones y una red informática que les permita dejar constancia de los registros de actuación de cada uno de los servicios y activos físicos asociado al Área Concesionada.

Serán funciones del CCO entre las más importantes:

Proveer, operar y mantener, por lo menos, los siguientes sistemas dentro del centro de control de operaciones:

- Operación y Monitoreo del sistema FIDS/BIDS/PAS.
- Sistema de monitoreo de seguridad del Área Concesionada y del perímetro de cada uno de los Aeropuertos.
- Administración del Sistema de monitoreo de Control AVSEC - CCTV.
- Asignación de las posiciones de estacionamientos de aeronaves.
- Sistema de administración y estatus de funcionamiento de cada una de las capacidades/equipamiento electromecánico, plantas de aguas y tratamiento asociadas a cada uno de los Aeropuertos.
- Operación del Sistema de comunicaciones local y de Coordinación entre los Aeropuertos que conforman la Red de Aeropuertos del Nororiente.
- De Coordinación con la torre de control del aeródromo sobre aquellas actividades como pueden ser entre otras, la asignación de las posiciones de estacionamientos de aeronaves.
- Control del funcionamiento del sistema de monitoreo de los sistemas de detección y alarmas de incendios del Aeropuerto.
- Sistema de reporte y atención de Accidentes e Incidentes en el Área Concesionada.
- Sistema público de sonido.
- Sistema de control de acceso.
- Control de los Sistemas de Climatización
- Sistema de Gestión de Clientes (Recepción de Reclamos / Sugerencias, Recepción de Bultos Extraviados, de Coordinación con los Puestos de Información al Público)
- De coordinación ante la ocurrencia de situaciones de emergencia.

▪ **Desarrollo de las Áreas de Control de Funcionamiento de Activos y Soporte Logístico del COE y del CCO.**

En el caso de los Aeropuertos Grupo B. La plataforma de funcionamiento y control del CCO debe ser similar, no obstante, éste será tripulado por un mínimo de dos especialistas.

✓ **Gestión Social**

Las acciones sociales del Concesionario tendrán en cuenta a las Comunidades Circunvecinas a los Aeropuertos:

- Reconocer las formas organizativas de las comunidades ubicadas en los entornos de cada Aeropuerto.
- Propender por la participación de mano de obra no calificada de las comunidades vecinas para el desarrollo de Obras de Modernización, en los términos que se establezca en el Contrato y sus Apéndices.
- Mantener relaciones amistosas e integradas bajo un concepto de responsabilidad social corporativa o empresarial (RSE o RSC).
- Mantener comunicación regular con las autoridades distritales o municipales, comerciales e industriales, y residentes del área aledaña al Aeropuerto sobre servicios del Aeropuerto.
- Establecer las funciones para manejar relaciones públicas con la comunidad.
- Proveer y coordinar las actividades de Gestión Social, en concordancia con la Política Social establecida por la Dirección Central de la Concesionaria.

✓ **Servicios Públicos**

El Concesionario debe garantizar la prestación de los servicios de energía, agua potable y alcantarillado en el Área Concesión.

En cuanto al servicio de energía, el Concesionario será responsable del pago por el consumo de la Red Eléctrica Aeroportuaria (REAP) del Área Concesionada, definida en el Apéndice D ("Especificaciones Técnicas de Diseño).

El Concesionario velará por el buen funcionamiento de los sistemas y equipos asociados a la operación de la Planta de Aguas y Plantas de Tratamiento de Aguas Residuales como el caso de los aeropuertos SKBG, SKEJ, y en particular por las Plantas de Tratamiento Aguas Residuales en el caso de los aeropuertos SKSM y SKCC.

El caso del corte suministro o falla presentada en los servicios públicos, el Concesionario deberá aplicar un Plan de Contingencia a fin de enfrentar en la mejor forma posible la falla y así, asegurar la continuidad y regularidad de los servicios en el Área Concesionada. Este plan deberá contener como mínimo los siguientes puntos:

Objetivo

- Organización
- Funciones y Responsabilidades
- Estrategia
- Acciones
- Procedimientos Alternos
- Registro Post. Actuación
- Anexos

✓ **Manejo de Mercancías Peligrosas**

Asegurarse que el personal de seguridad AVSEC que labora para los Aeropuertos, cuente con los cursos, habilitaciones y competencias mínimos exigidas por el RAC 18, esto con la finalidad de garantizar un tratamiento seguro de las mercancías mientras transitan o permanecen temporalmente en cada Aeropuerto.

En coordinación con Aerocivil monitorear el sector, modalidad almacenamiento y etiquetado de las mercancías al interior de las Bodegas de Carga, debidamente identificados y descritos en el Parte Decimoctava del RAC.

Propender porque los Explotadores de Aeronaves den cumplimiento a lo establecido por Aerocivil para el embalaje, manejo y almacenamiento.

✓ **Manejo de Bienes en Cuarentena**

Verificar que se provea y mantenga un área cuando corresponda para la Carga en Cuarentena, conjuntamente con su parqueadero.

Cumplir con las disposiciones de la parte decimoctava del RAC.

Facilitar que el ICA cumpla sus funciones en cuanto al manejo de bienes en cuarentena.

✓ **Servicios No Asociados a los Ingresos Regulados**

Los Servicios no Asociados a los Ingresos Regulados se listan de manera no taxativa en esta sección junto con las condiciones mínimas que deberá vigilar la interventoría que cumpla el Concesionario para su prestación. Así mismo, se establece la contraprestación que recibirá el Concesionario por la prestación de cada uno de ellos. En caso de no establecerse contraprestación específica para alguno de los Servicios No Asociados a los Ingresos Regulados, se entenderá que el Concesionario podrá fijarla de acuerdo con las normas de libre mercado.

En todo caso, el Concesionario no ejecutará ni permitirá que se ejecuten por parte de los proveedores de los Servicios no Asociados a los Ingresos Regulados prácticas, actos o acuerdos que sean considerados restrictivos a la libre competencia por las Leyes 155 de 1959 y 1340 de 2009, el Decreto 2153 de 1992 y las normas que los complementen, modifiquen o reemplacen.

Cuando La Agencia tenga fundados motivos para considerar que existen prácticas, actos, convenios, procedimientos o sistemas que sean considerados restrictivos a la libre competencia por las Leyes 155 de 1959, 1340 de 2009, el Decreto 2153 de 1992 y las normas que los complementen, modifiquen o reemplacen, La Agencia podrá: i) exigirle al Concesionario que las corrija en un plazo no superior a treinta (30) Días Hábiles, ii) fijar los criterios para que el Concesionario seleccione al tercero que deberá prestar el servicio en que se estén presentando dichas conductas restrictivas de la competencia.

El Concesionario deberá ofrecer a los Tenedores de Espacio de los Servicios No Asociados a los ingresos Regulados cuyas instalaciones se vean afectadas por el desarrollo descrito en el Apéndice D (“Especificaciones Técnicas de Diseño”), por lo menos, la misma cantidad de área que ocupaban en el área afectada, y en las mismas condiciones económicas, hasta el vencimiento de los respectivos contratos.

A continuación, se listan las obligaciones mínimas que deberá verificar el interventor que cumpla el Concesionario en la prestación de los Servicios No Asociados a los Ingresos Regulados.

✓ **Áreas para Aerolíneas de Pasajeros**

Vigilar que la asignación de las áreas destinadas a las aerolíneas de Pasajeros, deberá atender a los principios de neutralidad y no discriminación, de tal manera que el Concesionario efectúe las asignaciones de áreas bajo la premisa de la administración de un bien escaso de uso público.

En ningún caso podrá efectuarse discriminación de precios en el cobro de las áreas destinadas a las aerolíneas de Pasajeros. El Concesionario contará con un plazo de dos (2) años a partir de la suscripción del Acta de Entrega de

cada uno de los Aeropuertos para normalizar el valor cobrado a las aerolíneas de Pasajeros por el uso del espacio al interior de las Terminales de Pasajeros de los Aeropuertos, de conformidad con lo señalado en el Contrato de Concesión y en el presente Apéndice.

Las obligaciones generales del Concesionario con respecto a las áreas para Aerolíneas de Pasajeros se establecen a continuación:

✓ **Áreas Esenciales**

- Se consideran áreas esenciales para las aerolíneas de Pasajeros las siguientes:
- Mostradores de registro de Pasajeros
- Mostradores en Salas de Abordaje
- Estaciones Automáticas de Extensión e.Tickets
- Oficinas de soporte para los mostradores de registro de Pasajeros (“back office”)
- Mostradores para venta de tiquetes.

El área mínima destinada a “Back Office” será la necesaria para cubrir las posiciones y deberes administrativo asociados, determinadas por la empresa aérea acorde a su número de vuelos y volumen diario de atención de pasajero.

En ningún caso, el Concesionario podrá negar a una aerolínea de Pasajeros el acceso y uso de las áreas esenciales anteriormente señaladas, siempre que Aerocivil aprobare la operación de dicha aerolínea en el Aeropuerto correspondiente. En todo caso, y hasta tanto la regulación colombiana permita lo contrario, Aerocivil aprobará la operación de nuevas aerolíneas en los Aeropuertos. En caso de que tales áreas no existieran, podrá desarrollarlas mediante Obras Complementarias. En este caso en particular, las Obras Complementarias podrán ser costeadas por la aerolínea que requiera de áreas esenciales, o ejecutadas directamente por éstas en caso de no existir acuerdo con el Concesionario respecto de las Obras Complementarias.

✓ **Contraprestación por la Explotación de Áreas para Aerolíneas de Pasajeros**

Vigilar que los contratos que celebre el Concesionario con las Aerolíneas para la asignación de áreas se deben basar en los siguientes parámetros:

El precio base de cálculo para la contraprestación debida por las aerolíneas de Pasajeros al Concesionario por el uso de áreas disponibles en los Aeropuertos, será calculado con base en el promedio simple del avalúo comercial que sea efectuado por el Instituto Agustín Codazzi y por la lonja de propiedad raíz de Santander, Norte de Santander, Cesar, Guajira y Magdalena (según corresponda) o Fedelonjas, respecto del valor por arrendamiento del metro cuadrado con destinación comercial en el área de mayor valorización de los municipios a los cuales sirve cada uno de los Aeropuertos. Estos avalúos deberán ser contratados por el Concesionario durante la Etapa Previa.

Una vez establecido este precio base, el Concesionario adecuará de manera uniforme y no discriminatoria, la contraprestación percibida de parte de las aerolíneas de Pasajeros, en el plazo al que se refiere el numeral anterior, y aplicará este precio base a los nuevos contratos que suscriba con aerolíneas de Pasajeros.

El precio base será aumentado dentro de los diez (10) primeros Días Calendario de cada año, de acuerdo con la variación en el IPC certificada por el DANE para el año inmediatamente anterior.

✓ **Servicios Generales de Carga**

Vigilar que se Administre y mantengan las Terminales de Carga.

Elaborar el Procedimiento de Uso de áreas de la Terminal de Carga el cual, como mínimo, deberá considerar, de conformidad con la normatividad aplicable en Colombia y con los estándares internacionales lo siguiente:

Disposiciones Generales

- Descripción de la administración de la Terminal de Carga
- Regulaciones de seguridad operacional, seguridad a la aviación, manipulación y transporte de mercancías peligrosas y actividades de paletizaje, enmallado, estacionamientos de equipos y vehículos de soporte cuya responsabilidad es del Operadores de Carga.

Descripción de proceso y de la modalidad de control de los de las actividades y responsabilidades asociadas de sus Representantes que en cada caso se señalan, ya sea desde la perspectiva de la seguridad operacional (safety) como de la seguridad a la aviación (security).

Modalidad de Tratamiento Carga de Exportación

- Agentes de Carga
- Operador Línea Aérea
- Agentes de Aduana
- Exportadores
- Operador Empresas paletizaje y tratamiento Frío
- Supervisor de la Terminal de Carga (Concesionario)

Modalidad de Tratamiento Carga de Importación

- Operador Línea Aérea
- Agentes de Aduana
- Importadores
- Operador Empresas Tratamiento Carga Importación
- Agentes de Carga
- Supervisor de la Terminal de Carga (Concesionario)

Modalidad de Tratamiento Courier

- Operador Línea Aérea
- Agentes de Carga
- Agentes de Aduana
- Importadores/Exportadores

- Operador Empresas Tratamiento Carga
- Supervisor de la Terminal de Carga (Concesionario)

Manejo carga a base de pallets (cuando corresponda)

Modalidad de Circulación y Estacionamiento transitorio de Vehículos de Carga para descarga o carga de las mercancías en los sectores próximos a las Bodegas o Almacenes de Carga.

El reglamento de operación del área de Terminales de Carga deberá ser presentado por el Concesionario a Aerocivil o La Agencia antes del vencimiento del tercer (3) mes contado a partir de la suscripción del Acta de Inicio de Ejecución, para ser aprobado por La Agencia, previo concepto del Interventor, dentro de los quince (15) Días Hábiles siguientes a su entrega.

Diseñar e implementar procedimientos que permitan controlar el tráfico de vehículos de la Parte Pública (Lado Tierra) y su acceso a los servicios de las Terminales de Carga.

Asegurar que se asignen áreas específicas en las Terminales de Carga para servicios de soporte de la Operación de carga aérea de acuerdo al volumen de carga de cada uno de los Aeropuertos.

El Concesionario no podrá recibir contraprestación por la prestación de servicios de aseo, iluminación, señalización, seguridad y cerramientos en las Zonas de Transferencia o en el Área de Consolidación de Carga, ni por el acceso de los camiones a dichas zonas y áreas.

✓ **Entrega de espacios del Concesionario a los Operadores de Carga Aérea**

El Contrato de Concesión no contempla la realización de Obras de Modernización en las Terminales de Carga. No obstante lo anterior, el Concesionario podrá proponer a La Agencia la ampliación de las Terminales de Carga bajo el esquema de Obras Voluntarias al que se refiere la Cláusula 29 del Contrato de Concesión, o mediante la ejecución de las obras requeridas por parte de los Tenedores de Espacio de dichas Terminales de Carga.

De conformidad con lo anterior, el Concesionario podrá celebrar contratos respecto de las áreas de las Terminales de Carga, bajo cualquiera de las siguientes modalidades:

- Entrega del área para la construcción y operación por parte del Tenedor de Espacio.
- Entrega del área para la remodelación y operación por parte del Tenedor de Espacio.
- Entrega del área para la operación por parte del Tenedor de Espacio.

Los contratos que celebre el Concesionario con los Operadores de Carga deberán incluir como mínimo las siguientes obligaciones:

- Separación de los flujos de la carga de importación y exportación (cuando corresponda).
- Habilitar un área específica para almacenamiento de la carga rotulada como mercancía peligrosa.
- Proveer almacenamiento para carga de corto período.
- Aplicación de la normatividad proveniente de Aerocivil, de Policía Nacional, del Departamento Administrativo de Seguridad (DAS), de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), del Instituto Colombiano Agropecuario (ICA) y del Departamento Administrativo de Medio Ambiente (DAMA) y de la Secretaría Distrital de Salud y debida consideración de las recomendaciones internacionales provenientes de OACI, IATA y ACI.
- Explotación del Área de Espera o Estacionamiento de Camiones o similares de acuerdo a las reglamento de operación del área de las Terminales de Carga establecido por el Concesionario.

- Provisión del equipo necesario para el manejo y almacenamiento de la carga.
- Asegurar la destinación de un área específica para el manejo del correo de acuerdo a los requerimientos locales e internacionales establecidos para tal efecto.
- Asegurar que los Operadores de Carga no entregarán total o parcialmente a un tercero el servicio y área asociadas.

✓ **Servicio Público de Transporte**

Vigilar que se garanticen las condiciones en términos de seguridad de tránsito y Confiabilidad (seguridad personal de los Usuarios) para la adecuada prestación de los servicios públicos de transporte en el Área Concesionada, cuya base de operación salida/llegada esté en el Aeropuerto

Garantizar que la prestación de dicho servicio se proporcione con los estándares técnicos (revisión técnica) que se exige para los vehículos públicos de transporte de Pasajeros.

Proporcionar y mantener un área operacional (de línea de espera) para los proveedores de servicio público de transporte. Esto con el propósito de evitar aglomeraciones en las Vías de Acceso.

Los vehículos a ser considerados como proveedores de servicios de transporte no podrán tener una antigüedad superior a cinco (5) años.

✓ **Servicios en la Plataforma**

• **Servicios de soporte a aeronaves en tierra (“Ground Handling”)**

Entre los diferentes tipos de servicios que deben prestarse por Terceros distintos del Concesionario en cada uno de los Aeropuertos, se encuentran los siguientes:

Asistencia de Pasajeros, Asistencia al equipaje, Asistencia a la carga y correo, Asistencia de limpieza y servicios a la aeronave, Asistencia de mantenimiento en línea, Servicio de energía auxiliar a la aeronave, Servicio de catering, Servicio de remolque de aeronaves (“push back”).

Cuando el Concesionario actúe como Operador de Carga, podrá prestar para sí mismo el servicio de asistencia a la carga y correos.

Adicionalmente, el Concesionario podrá prestar el Servicio de energía auxiliar y aire acondicionado a las aeronaves, sólo si la energía y es provista desde Puentes de Abordaje que estén habilitados para ello, de acuerdo con lo establecido en el Apéndice D (“Especificaciones Técnicas de Diseño”) y en el Apéndice E (“Especificaciones Técnicas de Modernización”).

• **Abastecimiento de Combustible a Aeronaves**

El Concesionario:

Vigilará que se garantice la prestación del servicio de abastecimiento de combustible a aeronaves, entregando el uso del espacio necesario en el Área Concesionada a las empresas que se dedican al suministro de combustible.

Supervisará que las operaciones de suministro de combustible cumplan con el RAC Parte Cuarta y con lo establecido en el RAC Parte Decimocuarta, o las normas que las modifiquen o sustituyan.

No obstante la obligación de facilitación establecida en el párrafo anterior, el Concesionario será ajeno a las relaciones comerciales entre los Explotadores de Aeronaves y las compañías que suministran combustible, y no se compromete a asegurar el efectivo suministro de combustible, por ejemplo, en casos de cesación de pagos por parte de las Aerolíneas.

Puede suscribir contratos por la cesión de espacio a las compañías que proveen el combustible para aeronaves en los Aeropuertos a cambio de una contraprestación mensual.

Puede cobrar a las compañías que proveen combustible en los Aeropuertos, una tarifa por el volumen de galones que se proveen a las Aeronaves.

Si debido a las Obras de Modernización o por la necesidad de dar cumplimiento a los Estándares Nacionales o Internacionales respecto de las distancias mínimas entre las zonas de estanques de combustibles y vialidades con alta densidad de tráfico de vehículos o con edificaciones con de alta densidad de ocupación, haya que trasladar las instalaciones de almacenamiento o distribución de combustible actualmente existentes en los Aeropuertos, corresponderá a la empresa proveedora asumir los gastos de traslado pertinente de sus instalaciones. Respecto de este último punto se propone revisar el Documento de la IATA – Airport Development Reference Manual (ADRM), Sección M3.2, en su última edición actualizada.

En tal caso Aerocivil asignará al Proveedor por lo menos la misma superficie que ocupaba en el área afectada.

Con la finalidad de facilitar la explotación flexible y eficiente de las Plataformas en términos de gestión y asignación de posiciones de estacionamiento y que en ésta se opere, conforme a los requerimientos de seguridad y eficiencia operacional, el Proveedor de Combustible deberá en los aeropuertos SKEJ, SKRH y SKVP proporcionar el combustible mediante el uso de Camiones Hidrantes.

- **Hangares para el Mantenimiento de Aeronaves**

El Concesionario:

Puede construir directamente en los Aeropuertos donde se genere la demanda los nuevos hangares de mantenimiento de aeronaves mediante el mecanismo de Obras Voluntarias, o podrá acordar la construcción de dichos hangares con los futuros Tenedores de Espacio de estas áreas.

En el caso de los aeropuertos de SKBG y SKVP, deberá ofrecer a los Tenedores de Espacio de los hangares cuyas instalaciones se vean afectadas por el desarrollo descrito en el Apéndice E (“Especificaciones Técnicas de Modernización”), la misma cantidad de área de hangar que ocupaban en el área afectada, y en las mismas condiciones económicas, hasta el vencimiento de los respectivos contratos.

Para asignar las áreas restantes, deberá iniciar procesos de subasta abierta y competitiva para la asignación de dichas áreas.

Cualquier construcción o ampliación para la generación de nuevas capacidades en infraestructura sea vertical (Hangares, Edificios, Talleres) o horizontal (Plataforma y vialidades internas), en lo correspondientes a sus Anteproyectos Referenciales, Proyectos y Diseños deberán ser sometidos a la aprobación de la Dirección de Desarrollo Aeroportuario de Aerocivil.

- **Servicios No Aeroportuarios**

Estos servicios se listan en esta sección junto a las condiciones mínimas que deberá cumplir el Concesionario para su prestación y cobro. Así mismo, se establece que la contraprestación que recibirá por la prestación de cada uno de ellos, podrá fijarla de acuerdo con las Normas de Libre Mercado.

El Concesionario no ejecutará ni permitirá que se ejecuten por parte de los proveedores de los Servicios No Aeroportuarios prácticas, actos o acuerdos que sean considerados restrictivos a la libre competencia por las Leyes 155 de 1959 y 1340 de 2009, el Decreto 2153 de 1992 y las normas que los complementen, modifiquen o reemplacen.

El Concesionario ofrecerá a los Tenedores de Espacio de los Servicios No Aeroportuarios cuyas instalaciones se vean afectadas por el desarrollo de las obras, por lo menos, la misma cantidad de área que ocupaban en el área afectada, de acuerdo con la normatividad colombiana vigente sobre la materia. No obstante, el Concesionario podrá incluir áreas o poner término a contratos con Tenedores de Espacio en beneficio de un adecuado nivel de servicio y de la seguridad de los Pasajeros y usuarios de las Terminales de Pasajeros.

A continuación, se listan los servicios y obligaciones mínimas asociadas que deberá cumplir el Concesionario en la prestación de los Servicios No Aeroportuarios.

- **Servicios Comerciales del Aeropuerto**

Son aquellos servicios que el Concesionario está autorizado a prestar, directa o indirectamente, para la Explotación Comercial de los Aeropuertos. Entre estos servicios se encuentran:

- Venta de artículos libres de impuesto (“Duty Free Shops”) en aquellos Aeropuertos Internacionales;
- Venta de alimentos y bebidas;
- Venta de bienes de consumo, souvenirs y similares;
- Arriendo de servicios de comunicaciones privadas;
- Servicios privados de hotelería y turismo;
- Artículos de bazar, boutiques, artesanías;
- Ventas de libros, periódicos y revistas;
- Servicios financieros;
- Cesión de áreas para publicidad y propaganda;
- Cesión de áreas para estacionamiento de vehículos;
- Casas de cambio de moneda;
- Alquiler de vehículos;
- Farmacias;
- Servicio de comunicaciones;
- Agencias de Turismo;
- Salones CIP/VIP;
- Sellado de equipaje;
- Otros que proponga el Concesionario.

El interventor deberá vigilar el cumplimiento de las obligaciones del Concesionario en cuanto a los Servicios Comerciales del Aeropuerto son las siguientes:

Velar por el cumplimiento de las disposiciones pertinentes sobre la venta de bebidas alcohólicas.

Velar por el cumplimiento de las disposiciones pertinentes sobre la instalación de antenas.

Garantizar la prestación de la más amplia gama de servicios con el objeto de atender cabalmente la mayor cantidad de necesidades de los usuarios.

Coordinar las actividades comerciales para que no afecten de manera negativa el buen funcionamiento del Aeropuerto.

Establecer, vigilar el cumplimiento de los estándares mínimos de calidad de servicio en la entrega de los servicios comerciales asociados.

Diseñar y practicar evaluaciones anuales sobre la percepción de los clientes de los servicios comerciales señalados y proporcionados en los Aeropuertos.

Disponer que los diseños y ambientaciones de las cada uno de las dependencias donde se proporcionan los servicios comerciales ya listados, obedezcan a patrones mínimos impuestos por el Concesionario.

Garantizar el establecimiento de precios de nivel competitivo, bajo en concepto de precio de mercado.

El Concesionario tendrá derecho a percibir como ingresos por estos servicios comerciales, las contraprestaciones establecidas en los Contratos Cedidos. Los Contratos Cedidos se podrán renegociar, o a la terminación de los mismos, se podrán suscribir nuevos contratos con proveedores de Servicios No Asociados a los Ingresos Regulados.

El Concesionario deberá verificar que cada espacio que se disponga para la prestación de los servicios comerciales, se localice en aquellos sectores que no afecten o dificulten el nivel de servicio IATA mínimo establecido para cada Aeropuerto, principalmente, los correspondientes a las salas de embarque y sus áreas de circulación y rutas de evacuación asociadas. Previo a la disposición de los espacios comerciales, el Concesionario deberá entregar al Interventor, el estudio de verificación del nivel de servicio con el layout asociado. En este esquema, se debe graficar cada uno de los espacios comerciales proyectados con la designación del tipo de servicio comercial que se prestará en cada uno de ellos. La Agencia podrá rechazar las localizaciones que afecten los niveles de servicio IATA exigidos en cada Aeropuerto.

Las siguientes son condiciones aplicables a algunos Servicios No Asociados a los Ingresos Regulados, que requieren de condiciones particulares.

- **Servicios de Telecomunicaciones**

Vigilar que el Concesionario asegure la prestación de servicios de telecomunicaciones, ya sea de manera directa, o a través de servicios contratados con terceros.

Estos servicios de telecomunicaciones deberán incluir teléfonos públicos, internet, fax, entre otros.

Se deberá implementar en las áreas públicas como mínimo una caseta con alturas según los estándares internacionales que sea accesible a personas con minusvalías físicas que se trasladan en sillas de ruedas o para personas muy bajas o de avanzada edad.

- **Estacionamiento Público**

Vigilar que el concesionario proporcione el servicio de estacionamiento público, directamente o a través de terceros, el cual deberá funcionar de acuerdo a los horarios de funcionamiento de los Aeropuertos. En el caso de los servicios

de custodia de vehículos, este será oportunamente pactado entre los usuarios de dicho servicio y el Prestador del servicio.

Este servicio considerará la incorporación de tecnologías emergentes en términos de gestión del servicio, principalmente, para dar un buen soporte de fluidez y regularidad en las horas punta y de mayor concentración de vehículos que acceden y salen hacia o desde el estacionamiento. También deberá considerar las facilidades que permitan la cancelación de los tickets en Gabinetes o Estación de auto atención habilitados en el interior de las Terminales.

La iluminación y los dispositivos de seguridad en los estacionamientos públicos (es decir teléfonos, botones de pánico, etc.) deben funcionar de acuerdo a los horarios de funcionamiento de los Aeropuertos durante los siete (7) días de la semana.

Asegurar que se respeten las tarifas establecidas según la normatividad vigente.

En el caso eventual de congestión en la salidas, ya sea, por mal funcionamiento de los sistemas informáticos y/o electromecánicos o porque el sistema de cobro manual no resulta eficiente, originando con esto, una fila igual o superior a diez vehículos, deberá proceder a levantar la Barrera y dejar libre la salida y acceso de los vehículos según corresponda.

- **Estacionamiento de Empleados**

Vigilar que el concesionario proporcione y mantenga, directa o indirectamente, un área de estacionamiento para los empleados del Concesionario, de las Aerolíneas, de los Operadores de Carga, de Aerocivil, de la Agencia de las Autoridades de Seguridad del Aeropuerto, de las Organizaciones de Inspección Gubernamental y en general, de los Tenedores de Espacio.

El estacionamiento de empleados debe funcionar de acuerdo a los horarios de funcionamiento de los aeropuertos, durante los siete (7) días de la semana.

La iluminación y dispositivos de seguridad en el estacionamiento de empleados (es decir teléfonos, botones de pánico, etc.) deben funcionar de acuerdo a los horarios de funcionamiento de los Aeropuertos.

- ✓ **Estacionamiento para Vehículos de Servicio Público de Transporte de Pasajeros (Individual/Colectivo)**

Vigilar que el concesionario garantice la prestación del servicio de transporte de acuerdo a los horarios de funcionamiento de los aeropuertos durante los siete (7) días de la semana.

Administrar y mantener, directa o indirectamente, el Parqueadero de Buses y Taxis.

Asignar los espacios en la bahía de llegada/salida de Pasajeros para recoger/dejar Pasajeros.

Asignar espacios para las áreas de espera de taxis, que incluyan instalaciones de teléfonos, centros de despacho y control de filas.

Asignar un área de uso permanente y debidamente señalizada en frente de la Terminales, tanto en el nivel llegada como salida para que facilite la dejada/retirada de aquellos usuarios con minusvalías físicas o personas de avanzada edad, asimismo, en lo correspondiente al estacionamiento de vehículos de emergencias (ambulancias).

- **Servicio de Maleteros**

Vigilar que el concesionario asegure que la prestación del servicio de maleteros se realice de forma ordenada, regular, eficiente y cortés.

Asegurar que la línea de carros portaequipaje siempre este con el número suficiente de carros portaequipaje que permita satisfacer la demanda en horas de mayor actividad.

En el evento en que el Concesionario pretenda prestar el servicio de maleteros de manera directa, los empleados contratados para la prestación del servicio deberán contar con experiencia como maleteros aeroportuarios.

En el caso en que el Concesionario decida prestar el servicio de maleteros de manera indirecta, deberá considerar varias propuestas, para lo cual tendrá en cuenta como factor de selección la contratación por parte del operador del servicio de los actuales maleteros de los Aeropuertos.

- **Publicidad Exterior e Interior**

El Concesionario le corresponderá dar cumplimiento a las disposiciones reglamentarias respecto de este tipo de publicidad emanada de las Autoridades pertinentes.

El Concesionario velará porque el emplazamiento de la publicidad exterior no dificulte las operaciones aéreas en términos de constituirse en obstáculos en las áreas de aproximación a las pistas o en la fase del ascenso inicial de las mismas. Así mismo se asegurará que este no cause una dificultad en la visual de las tripulaciones, por motivos de reflejar brillos perturbadores o simplemente luces peligrosas o emisiones láser.

El Concesionario dará estricto cumplimiento a los estándares relativos o direccionados a evitar la contaminación visual que se puede generar principalmente por el emplazamiento de la publicidad caminera.

La publicidad interior deberá se emplazada en aquellos lugares en los que no se dificulte la visualización de la señalización oficial con fines de Facilitación de la Terminal, ni el acceso y la identificación de los servicios propios del Aeropuerto, como son los correspondientes a la Facilitación del Pasajeros (Ref. Anexo 9 Facilitación de OACI), tales como counters, las oficinas de atención e información al público, áreas de control AVSEC / DIAN / DAS e ICA, entre otras. La publicidad se deberá ubicar paralela al flujo circulación de los pasajeros, dejando las áreas que enfrentan al pasajero o dispuesta por sobre sus cabezas, libres para la disposición de señalización propia al direccionamiento de flujo y ubicación.

La Agencia podrá exigir rectificaciones al emplazamiento de la publicidad, las cuales deberán ser acatadas por el Concesionario para dar cumplimiento a las obligaciones planteadas en este Apéndice y en el Contrato de Concesión.

c. Interventoría – Mantenimiento:

El interventor deberá velar por el cumplimiento de las siguientes obligaciones mínimas del concesionario:

Mantener, conservar, rehabilitar, reponer y/o reparar los bienes entregados al Concesionario, así como los construidos, provistos e instalados por el Concesionario en virtud del cumplimiento del Contrato, de tal manera que

estos presenten las condiciones de operación señaladas en el Apéndice de Especificaciones Técnicas de Operación y en el presente Apéndice y en el Contrato.

Minimizar las interrupciones e interferencias en la prestación de todos los servicios estipulados en el Contrato cuando se realicen las actividades de mantenimiento, asegurando el normal cumplimiento de la prestación de los servicios de acuerdo con lo señalado en las Especificaciones Técnicas de Operación.

Inspeccionar y monitorear regularmente el estado de conservación y las condiciones de operación de todos los Bienes de la Concesión, de conformidad con lo dispuesto en este Apéndice y de acuerdo con las recomendaciones de uso técnico de cada bien, dadas por las normativas respectivas y las recomendaciones de los fabricantes en el caso de los equipamientos, aún en el caso en que no se haya explicitado en el Apéndice de mantenimiento

Realizar las reparaciones programadas y de emergencia, en los tiempos especificados en el Plan de Mantenimiento, cumpliendo el objetivo de recuperar los bienes a su estándar de servicio de acuerdo a lo previsto en el Contrato y el Apéndice F- Especificaciones Técnicas de Operación.

Reemplazar los Bienes de la Concesión cuando estos agoten su vida útil o presenten condiciones de operación que impidan el cumplimiento de los estándares señalados las Especificaciones Técnicas de Operación y/o en las especificaciones del fabricante.

Reemplazar los Bienes de la Concesión cuando estos sean objeto de hurto, destrucción o pérdida, independiente de las causas que la originen, con bienes de igual o superiores características constructivas y operacionales, sin perjuicio de lo previsto en el Contrato respecto de los riesgos no asegurables, en aquellos casos en que la destrucción o pérdida tenga por origen este tipo de eventos.

Mantener los Bienes de la Concesión de acuerdo con lo establecido en el Manual de Servicios de Aeropuerto, Parte 9, Prácticas de Mantenimiento de Aeropuertos de OACI, incluyendo, pero sin limitarse a las siguientes áreas, instalaciones y equipos:

- Rutas de acceso a los cercos perimetrales
- Cercos perimetrales
- Señalizaciones dentro del **Área Concesionada**.
- Pavimentos del **Área Concesionada**, de acuerdo con el manual de
- Diseño del Pavimento de OACI.
- Sistemas y redes eléctricas
- Taludes y áreas sin pavimentar
- Sistema de acueducto, alcantarillado y drenaje
- Redes de evacuación de residuos líquidos de hangares y plataformas.
- Edificios
- Equipos electromecánicos
- Vehículos
- Plantas de tratamiento de Agua
- Áreas verdes.

Mantener un adecuado inventario de suministros y repuestos que permita que las reparaciones de los Bienes de la Concesión se hagan en los tiempos previstos.

Disponer de los recursos humanos, logísticos y herramientas para garantizar el mantenimiento de los Bienes de la Concesión y sus requerimientos operacionales de acuerdo a las exigencias establecidas en el Contrato de Concesión y las Especificaciones Técnicas de Operación.

Informar al Interventor los programas de actividades de mantenimiento, a lo más el último Día Hábil de la semana anterior a la ejecución de las actividades.

Informar al Interventor las situaciones de riesgo que signifiquen las actividades de mantenimiento, indicando las medidas a adoptar para la mitigación de tales riesgos de acuerdo con lo previsto en el Apéndice de mantenimiento y en el Plan de Mantenimiento.

Tomar todas las medidas informativas y de señalización previo a la realización de las actividades de mantenimiento, que permitan prevenir y proteger a los usuarios de los Aeropuertos.

Proveer de los implementos de seguridad a sus trabajadores, de acuerdo con la normativa laboral.

Establecer el Sistema de Manejo de Mantenimiento de los Aeropuertos (AMMS por sus siglas en inglés), de acuerdo con lo establecido en este Apéndice.

El Plan de Mantenimiento deberá cumplir como mínimo con lo establecido en:

- El Manual de Servicios Aeroportuarios (Documento 9137-AN/898
- Manual de Servicios de Aeropuertos de la OACI, Parte 9 Prácticas sobre mantenimiento de Aeropuertos).
- Reglamentos Aeronáuticos de Colombia – Parte Décimo Cuarta Aeródromos- Anexo 14, Volumen I OACI.
- Circular (C.I.) N° 004 del 30.10.09 de Aerocivil “Procedimiento para el Mantenimiento de las Terminales Aeroportuarias”.

El Plan de Mantenimiento debe incluir, pero sin limitarse a los siguientes componentes, a las siguientes instalaciones y equipos y sin limitación, a las incluidas en el Apéndice de mantenimiento:

- **Mantenimiento de los Edificios de los Aeropuertos**

Las edificaciones presentes en el Área Concesionada dependen de quien ostenta la tenencia de la edificación.

- Para edificios y/o espacios cuyo uso ha sido entregado a terceras personas diferentes del Concesionario, en virtud de Contratos Cedidos, el Concesionario debe asumir las obligaciones de mantenimiento que tenía Aerocivil de acuerdo con el respectivo contrato.
- Para edificios y/o espacios construidos por el Concesionario y cuyo uso está entregado a terceras personas, mediante la suscripción de contratos para la operación o la explotación comercial, el Concesionario deberá proveer el Mantenimiento de Dueño del mismo, y asegurar mediante los contratos que sean suscritos para la tenencia, que los tenedores de los espacios realizarán el Mantenimiento de Tenedor.
- Para edificios y/o espacios usados por el Concesionario, este deberá proveer tanto el Mantenimiento de Dueño como el Mantenimiento de Tenedor.
- Para edificios y/o espacios entregados a Aerocivil y a Autoridades de Seguridad del Aeropuerto, en los cuales no se realizan actividades relacionadas directamente con el procesamiento de Pasajeros, el Concesionario será responsable por el Mantenimiento de Dueño y Aerocivil o la respectiva Autoridad de Seguridad serán responsables del Mantenimiento de Tenedor.

- En los espacios entregados a las Autoridades de Seguridad del Aeropuerto para el procesamiento de Pasajeros, en cualquiera de los Terminales de Pasajeros de los Aeropuertos, tales como mostradores de inspección, el Concesionario deberá proveer el Mantenimiento de Dueño y el Mantenimiento de Tenedor.

Para el control de tales mantenimientos la Interventoría deberá contar con un cronograma de las edificaciones, de los contratos efectuados, su vigencia actual y plazo de vencimiento y las obligaciones de cada uno de los Arrendatarios. Y efectuar las verificaciones, los seguimientos y controles de acuerdo a las obligaciones establecidas en el Contrato de Concesión y del el contrato de Interventoría que resulte del presente proceso, como en los pliegos de condiciones de los mismos.

- **Mantenimiento de los edificios terminales de pasajeros.**

Será obligación del Concesionario efectuar el mantenimiento de los Terminales de Pasajeros, sus sistemas y equipos, para garantizar una permanente limpieza y condiciones óptimas de operación y funcionamiento, de acuerdo con las Especificaciones Técnicas de Operación.

Para efectos de las labores de mantenimiento que deberán ser ejecutadas por el **Concesionario**, se consideran como sistemas de los terminales de pasajeros, entre otros, los siguientes:

- Sistemas estructurales
- Sistemas mecánicos
- Sistemas de iluminación y eléctricos
- Sistemas de comunicaciones
- Sistemas de ventilación
- Sistemas de protección contra incendios
- Sistemas de equipajes
- Sistemas FIDS y BIDS
- Puentes de abordaje
- Elevadores y escaleras eléctricas
- Equipos y sistemas de seguridad

El mantenimiento que deberá ser ejecutado por el Concesionario sobre los sistemas anteriormente señalados y sobre cualquier otro sistema mecánico o informático que haya sido dispuesto en las Terminales de Pasajeros para la operación de los mismos, deberá corresponder al recomendado por el fabricante del sistema y en todo caso, no podrá ser inferior a lo establecido en el Plan de Mantenimiento.

Para el mantenimiento de las obras civiles y las terminaciones de los edificios terminales el Plan de Mantenimiento deberá considerar como actividades de conservación preventiva y correctiva a lo menos las siguientes:

- Reparación y/o cambio total o parcial de techumbre.
- Pintura total o parcial del interior y exterior del edificio.
- Reposición y/o reparación parcial o total de revestimientos de muros y tabiques, tanto los exteriores como los interiores.
- Reparación rutinaria, periódica y mayor de pavimentos tanto exteriores como interiores, incluyendo su demarcación.
- Reparación y/o reposición parcial o total de cielos.
- Reposición y reparación de artefactos sanitarios, grifería y otros accesorios.
- Reposición de vidrios, puertas, ventanas, pisos y alfombra.
- Reposición y reparación de alcantarillado, agua potable y gas.

- Reposición de bisagras, cierra puertas, chapas, y otros elementos de importancia en el buen funcionamiento de puertas y ventanas.

El Concesionario deberá actualizar los equipos de acuerdo con cambios en la normatividad, en los casos que corresponda.

El Concesionario deberá implementar en el Plan de Mantenimiento, la metodología para la atención y solución de los requerimientos de reparaciones de emergencia para sistemas y obras de los terminales, indicando las condiciones y plazos a cumplir.

La labor de Interventoría incluye adicionalmente, la revisión de la metodología y los tiempos de respuesta para atender y solucionar los requerimientos de reparaciones de emergencia para instalaciones, sistemas y/o equipos necesarios para el procesamiento de pasajeros, efectuar las verificaciones, los seguimientos y controles de acuerdo a las obligaciones establecidas en el Contrato de Concesión y en el contrato de Interventoría que resulte del presente proceso, como en los pliegos de condiciones de los mismos.

✓ **Mantenimiento de vías, caminos, estacionamientos y plataformas de estacionamiento de aviones**

El Concesionario realizará patrullaje diario para detectar y solucionar cualquier interferencia que dificulte el libre tránsito de vehículos por los caminos, vías interiores y estacionamientos que se encuentran dentro del Área Concesionada, y en las plataformas de estacionamiento de aviones.

El Concesionario será responsable, a su entero cargo y costo, de la conservación o mantenimiento rutinario y correctivo de los pavimentos de las vías de circulación interior, los estacionamientos de vehículos, los caminos perimetrales adyacentes a los cercos perimetrales y las plataformas de estacionamiento de aviones.

El Concesionario deberá implementar un Sistema de Administración de Pavimentos basado en el indicador PCI (Pavement Condition Index) desarrollado por el U.S. Army Corporation of Engineers y el software Micropaver. El Sistema de Administración de Pavimentos incluirá todos los pavimentos rígidos y flexibles del aeropuerto dentro del Área Concesionada. Dicho sistema deberá considerar el seguimiento diario de las condiciones funcionales de estas estructuras, a objeto que el Concesionario adopte oportunamente las acciones que sean necesarias para mantener la operación normal, segura y eficiente de los Aeropuertos.

El sistema de administración de pavimentos deberá proporcionar anualmente, a lo menos, la información que se enumera a continuación:

- Inventario del Pavimento y su Condición: con la identificación de todas las áreas pavimentadas dentro del Área Concesionada, por uso, tipo, funcionalidad, edad, condición o estado.
- Proyección del Estado de los Pavimentos: Es preciso que el sistema de administración de pavimentos sea capaz de proyectar la condición futura de cualquier sección del pavimento.
- Programa localizado preventivo de mantenimiento y reparación: que se basa en los deterioros existentes y el tipo de reparación que se ejecutará.

Los tipos de mantenimiento que debe ejecutar el Concesionario en las vías de circulación y estacionamientos de vehículos al interior del aeropuerto, y en las plataformas de estacionamiento de aviones dentro del Área Concesionada, serán:

Localizado de Emergencia: Corresponde a la reparación de los deterioros existentes, para mantener el pavimento operativo en forma segura. Se aplica a todos los pavimentos, cualquiera sea el valor del PCI del sector donde se ubique el deterioro.

- Localizado Preventivo: Se define como el conjunto de actividades de reparación de los deterioros existentes, no importando el lugar donde se ubiquen, efectuadas con el objetivo principal de detener la tasa de deterioro del PCI. Se aplica a todos los pavimentos que se encuentren sobre el PCI Crítico ($PCI \geq 55$).
- Global Preventivo: Este tipo de mantenimiento se aplica a sectores completos de pavimento con el objetivo principal de demorar o hacer más lenta la tasa de deterioro del pavimento. Se incluyen los tratamientos superficiales para los pavimentos asfálticos y el sello de juntas para los pavimentos rígidos. Se aplica a los pavimentos que se encuentren sobre el PCI Crítico ($PCI \geq 55$).

Adicionalmente, el Concesionario será responsable de anexar al Sistema de Administración de pavimentos señalado anteriormente, un capítulo referido al mantenimiento de los caminos no pavimentados dentro del Área Concesionada, estableciendo las actividades de conservación rutinaria, de emergencia y mayor para ese tipo de caminos, de acuerdo con la normativa del Instituto Nacional de Vías.

Si durante la concesión resultare necesario ejecutar obras de mantenimiento mayor en estas áreas, como resultado de la evaluación del estado de los pavimentos efectuada mediante el Sistema de Administración de Pavimentos y su complemento para caminos no pavimentados, el Concesionario deberá ejecutar, a su entera responsabilidad, cargo y costo, todas las obras de mantenimiento mayor o correctivas requeridas para llevar el estándar de los caminos y plataformas de estacionamiento de aviones, al menos, a las condiciones en que se encontraban al momento de finalizar la Etapa de Modernización.

Sin perjuicio de lo anterior, en general, se consideran entre otros los siguientes trabajos:

- Bacheo en hormigón espesor total.
- Bacheo en hormigón en espesor parcial.
- Sello de grietas en pavimento de hormigón.
- Bacheo asfáltico profundo en pavimento asfáltico.
- Bacheo asfáltico superficial en pavimento asfáltico.
- Sello de grietas en pavimento asfáltico.
- Sello de juntas en pavimentos de hormigón.
- Bacheo superficial en caminos de tierra
- Reperfilado mecánico en caminos de ripio

Los trabajos de conservación para las plataformas de estacionamiento de aviones, vías de circulación interior, estacionamientos de vehículos y caminos perimetrales, incluirán adicionalmente: limpieza, reposición de material y readecuación de superficie de bermas, rehabilitación de cunetas y obras de drenaje, pintura de señalización, limpieza y reposición de señales y demarcación de pavimentos.

Adicionalmente, el **Concesionario** deberá realizar el mantenimiento permanente de las luminarias de las plataformas de estacionamiento de aviones y la iluminación de las vías de tránsito de vehículos.

✓ **Mantenimiento de las zonas de espacio público**

El Concesionario deberá mantener todas las zonas de espacio público y mobiliario urbano que se encuentren dentro del Área Concesionada, en condiciones confiables de operación de acuerdo con el Apéndice de Especificaciones

Técnicas de Operación, de tal manera que mantengan las características una vez recibidas las obras mediante la suscripción de las respectivas actas de verificación.

El Concesionario deberá realizar, por lo menos las siguientes actividades:

- Realizar patrullas, por lo menos una vez cada día para asegurar la correcta inspección y corrección de todas las circunstancias y condiciones físicas que afecten el normal uso de los espacios públicos.
- Mantener las zonas de espacio público y el mobiliario de uso urbano que está dentro del Área Concesionada en condiciones operacionales iguales a las que se disponen al final de la Etapa de Modernización, durante toda la Etapa Final.
- Realizar mantenimiento preventivo de los sistemas de drenaje de aguas y residuos líquidos, compuestos por tubos de desagüe, canales, zanjas, alcantarillas y sistemas de bombeo si los hubiera, pozos de aguas residuales y Planta de tratamiento de aguas residuales, a lo menos cada 6 meses.

Para el mantenimiento de las zonas y elementos de espacio público se debe tener presente las siguientes actividades e ítems generales como condición mínima:

- Reparar y/o reemplazar la señalización horizontal y vertical.
- Reparar los problemas de drenaje, incluyendo taponamientos, erosión y fallas en la capacidad de cunetas y canaletas.
- Limpiar y remover los desperdicios.
- Mantener el Área concesionada libre de agua residual e impedir la formación de sedimentos.
- Reparar los daños de las estructuras.
- Remover los graffiti.
- Reemplazar las luces de los sistemas de iluminación, que presenten mal funcionamiento.
- Reemplazar sardineles y bordillos en caso de rotura, fractura o Fisuramiento
- Regar, fertilizar, fumigar y mantener los árboles, arbustos y plantas en perfecto estado fito sanitario.
- Reemplazar árboles y arbustos muertos o destruidos.

✓ **Mantenimiento de sistemas eléctricos**

El Concesionario deberá, en lo que se refiere a los sistemas eléctricos que se encuentran dentro del Área Concesionada, inspeccionar, mantener y reemplazar los componentes del sistema eléctrico de acuerdo con lo establecido por OACI en el Manual de Servicios de Aeropuerto, Capítulo 3, Mantenimiento del sistema Eléctrico del Aeropuerto.

Las anteriores labores deben incluir al menos lo siguiente:

- Subestaciones principales de distribución y transformador de los terminales.
- Cajas de control de interruptores y de transmisión
- Ductos, alambrado y cableado.
- Cajas de fusibles y tacos.
- Paneles de control y unidades de monitoreo
- Sistema de energía de reserva para emergencias.

El Concesionario deberá asegurarse que el sistema de emergencia esté disponible en todo momento.

Para la iluminación de plataforma, se deberá implementar un Programa de Mantenimiento que permita disponer permanentemente los niveles de iluminación predeterminados, establecidos por el proyecto y las especificaciones del proveedor de las luminarias. El señalado programa debe tener en cuenta además, el periodo de renovación de las luces de acuerdo a su ciclo de vida y considerar la limpieza periódica requerida para la prestación de la intensidad lumínica de acuerdo con las especificaciones del proyecto.

✓ **Mantenimiento de áreas no pavimentadas**

Para el mantenimiento de las áreas no pavimentadas que forman parte del Área Concesionada, el Concesionario deberá cumplir con lo dispuesto en el Manual de Servicios de Aeropuerto de OACI, Parte 9, Prácticas de Mantenimiento de Aeropuerto, Capítulo 6, mantenimiento de Áreas No Pavimentadas.

Adicionalmente, deberá establecer procedimientos de mantenimiento de taludes para evitar la erosión y asegurar su estabilidad, con métodos tales como la aplicación de geotextiles, construcción de fosos y contrafosos, u otras actividades que se evalúen como necesarias.

✓ **Mantenimiento de equipos y vehículos**

El Concesionario debe realizar las acciones necesarias para mantener sus equipos y vehículos permanentemente en condiciones de servicio.

El **Concesionario** deberá realizar inspecciones de los vehículos y equipos que forman parte de los bienes de la concesión, de acuerdo con sus características técnicas y según lo establecido en el documento OACI DOC 9137 Manual de Servicios de Aeropuerto, Parte 9, Prácticas de Mantenimiento de Aeropuerto, Capítulo 8, Mantenimiento del Equipo y los Vehículos, así como proveer espacio para el mantenimiento de los mismos.

✓ **Mantenimiento de cierres de perímetro**

Es obligación del **Concesionario** proporcionar, operar y mantener los cierres del perímetro de los Aeropuertos, en concordancia con lo establecido en el Apéndice C, Especificaciones Técnicas de Seguridad Aeroportuaria. Al respecto el **Concesionario** debe ejecutar las siguientes actividades:

- Mantener la integridad de la línea del perímetro de cada uno de los Aeropuertos, reparando, restaurando, instalando o sustituyendo cerramientos y puertas de seguridad dentro de las siguientes veinticuatro (24) horas después de haberse presentado el daño o deficiencia, en aquellos sectores que sean de su responsabilidad.
- Adquirir y construir los cerramientos perimetrales faltantes en malla eslabonada, acorde con las especificaciones técnicas establecidas, con altura mínima de 2.00 o 2.30 metros según las limitaciones de obstáculos conceptuado por la **Aerocivil** y cuatro (4) hiladas de alambre en la parte superior; dotados de señalización.
- Ejecutar inmediatamente las medidas necesarias para reparar cercas y puertas de seguridad, o corregir temporalmente la situación, hasta que se pueda hacer una reparación permanente.
- Ejecutar la rocería de las áreas verdes aledañas a lo largo de los cerramientos en un ancho de 1.00 metro, manteniendo en todo momento esa superficie limpia y libre de obstáculos, para facilitar las operaciones de seguridad aeroportuaria, patrullaje y prevención de intrusión.

✓ **Mantenimiento de equipamiento de seguridad**

El **Concesionario** deberá ejecutar el mantenimiento y reposición de los equipamientos de seguridad, en concordancia con lo establecido en el Apéndice C, Especificaciones Técnicas de Seguridad Aeroportuaria, adjuntos J y K.

Sistema de manejo del mantenimiento

✓ **Aspectos Generales**

El Concesionario deberá disponer de un sistema computarizado de Manejo de Mantenimiento e Inventario de los Aeropuertos. Este software deberá ser consistente con las directrices que La Agencia establezca respecto de su propio software para la Gestión de la Información de la Infraestructura de las Concesiones Aeroportuarias.

Este sistema debe proveer al menos los siguientes requerimientos de información:

- Cronograma de ejecución de obras
- Control de la ejecución de los planes de mantenimiento
- Manejo de la bitácora de registro histórico de la ejecución de las labores de mantenimiento en el tiempo.
- Reportes trimestrales de inventario de elementos por aeropuerto
- Reportes trimestrales de estado general de elementos por aeropuerto
- Reportes trimestrales de estado general de elementos por tipo en todos los aeropuertos
- Ficha tipo de mantenimiento de cada componente
- Procedimientos de seguridad industrial
- Periodicidad de mantenimiento preventivo y correctivo de cada componente
- Soporte y recursos técnicos disponibles para la ejecución del Plan de Mantenimiento.
- Contar con expedientes actualizados de mantenimiento y operación de equipamientos clave.
- Mantener dichos expedientes por un período de al menos 6 años a partir de su producción y hasta un año después del término de la Concesión.

El **Concesionario** deberá entregar al Interventor un Informe Mensual, con la información y evaluación del cumplimiento del Plan de Mantenimiento conforme a las obligaciones establecidas en este apéndice. Adicionalmente, deberá informar de materias específicas cada vez que el **Interventor** lo solicite.

• **Sistema de Inventario**

El **Concesionario** deberá mantener el inventario listado de todos los **Bienes de la Concesión** que opere y posea, así como el registro de las actividades de mantenimiento y reparación de daños de dichos bienes.

Este inventario debe ser actualizado de acuerdo con lo estipulado en el **Contrato de Concesión**.

• **Procedimientos de Inspección**

El **Concesionario** deberá elaborar un programa de inspección de acuerdo con los principios y procedimientos establecidos en el Manual de Servicios del Aeropuerto OACI (Doc. 9137), Parte 8, Servicios Operacionales de Aeropuertos, Capítulo 3 Inspecciones de Servicios de Aeropuertos.

Programas de Trabajo

El **Concesionario** deberá elaborar un programa de mantenimiento preventivo basado en las recomendaciones de los fabricantes de los equipos, el cual permita minimizar los fallos de los sistemas.

Para cumplir con ello, deberá realizar las siguientes actividades:

- Verificar los niveles de servicio exigidos en el Contrato
- Utilizar métodos y tecnologías probadas que apunten a la mejora de la confiabilidad y seguridad de los sistemas y sus componentes
- Programar y coordinar el mantenimiento preventivo en aquellas horas de menor uso de los sistemas e instalaciones.
- Establecer procedimientos de control del trabajo de contratistas de mantenimiento.
- Registrar los trabajos de mantenimiento realizados, con hora de inicio, personal encargado, duración y descripción del trabajo.
- Establecer la priorización del mantenimiento de acuerdo con la importancia del sistema o componente en el servicio a los usuarios.
- Revisar el registro mensual de actividades generando retroalimentación que permita el mejoramiento continuo.

d. Interventoría – Sistema de gestión de calidad.

Vigilar y controlar la obligación del Concesionario estipulada en el Normas ISO 9000 (Sistema de Gestión de Calidad) - 9001(Calidad/Cliente), ISO 9004 (Perspectivas), ISO 14001 (Sistema de Gestión Ambiental), OSHAS 18001 (Sistema de Administración de Seguridad y Salud Ocupacional), BASC (Sistema Integral de Gestión y Administración de las Seguridad y Control) previstas en el Apéndice H Aspectos Ambientales y mantenga tales certificaciones hasta la terminación del Contrato de Concesión sujeto a la implantación del Sistema Integrado de Gestión (SIG), según los términos señalados en la Cláusula 14 del Contrato de Concesión y lo consignado en el Punto 7 del Apéndice F – Especificaciones Técnicas de Operación con el que cuenten los Aeropuertos Camilo Daza de Cúcuta, Palonegro de Bucaramanga, Yariguies de Barrancabermeja, Alfonso López de Valledupar, Simón Bolívar de Santa Marta y el Almirante Padilla de Riohacha. En el caso de los Aeropuertos Camilo Daza y Palonegro, éstos ya ostentan la Certificación de procesos en ISO 14000, por lo tanto se debe a lo menos, mantener el estatus de certificación actual; en sus últimas versiones,

Igualmente deberá verificar el cumplimiento de las obligaciones contenidas en estas normas. De lo anterior se hará una revisión constante y se coordinara con la Agencia Nacional de Infraestructura y el Concesionario un Plan de Contingencia en caso de posibles eventualidades.

• **Satisfacción del cliente.**

La interventoría tendrá que vigilar y supervisar que el Concesionario cumpla con la continua medición de la satisfacción del cliente de acuerdo con los requisitos establecidos en las normas aplicables y lo señalado en el contrato de concesión.

Para lo cual deberá realizar un adecuado seguimiento de las obligaciones del concesionario en materia de satisfacción al usuario, y a partir de esto, evidenciar las posibles fallas que el concesionario está teniendo.

• **Sistemas de información biométrica.**

Vigilar y verificar que el Concesionario cumpla con la función de colaborar con las entidades del gobierno en la disponibilidad oportuna de los espacios, con las características y requisitos que le sean solicitados. Realizar evaluaciones a las entidades y los procedimientos sobre el servicio y áreas prestadas con el fin de saber si se cumplieron con los requisitos solicitados.

- **Sitio WEB de los aeropuertos.**

Verificar que el Concesionario mantenga un sitio WEB del aeropuerto, proporcionando y difundiendo la información relevante sobre el mismo, de igual forma verificar que se apliquen las normas tecnológicas vigentes y asegurar los niveles de seguridad del sitio por parte del Concesionario.

e. Interventoría – gestión de aspectos e impactos ambientales.

La interventoría deberá vigilar el cumplimiento de las siguientes obligaciones ambientales del concesionario:

- ✓ **Obligaciones Generales del Concesionario**

El Concesionario debe estar alerta con relación a los diferentes aspectos e impactos Ambientales que puedan asociarse a la explotación del Área Concesionada de los Aeropuertos (Adjunto A) al Apéndice de Especificaciones Técnicas de Operación, de modo que sea posible actuar en forma oportuna, rápida y efectiva para controlar y minimizar sus efectos, manteniendo la armonía entre la Operación de cada una de las Áreas Concesionadas de los Aeropuertos y las actividades desarrolladas en cada una de sus áreas circunvecinas. En tal contexto, el Concesionario deberá cumplir con las siguientes obligaciones generales en la ejecución del Contrato:

- Cumplir con las obligaciones contenidas en los Planes de Manejo Ambiental aprobados y adoptados por la Autoridad Ambiental competente y particularmente con los Programas que hacen parte de dicho Plan de manejo Ambiental, en tanto tales obligaciones le hayan sido cedidas en los términos previstos en el Contrato de Concesión.
- Cumplir con las obligaciones ambientales contenidas en las resoluciones de aprobación de los Planes de Manejo Ambiental y los autos de seguimiento ambiental de las Autoridades Ambientales en cada uno de los Aeropuertos, en tanto éstas le hayan sido cedidas en los términos previstos en el Contrato de Concesión.

- El Plan de Manejo Ambiental de cada uno de los Aeropuertos debe considerar los aspectos descritos en el presente Apéndice y en el caso de aquellos no señalados, el Concesionario deberá cumplir la normatividad vigente en Colombia sobre la materia. Así mismo, deberá adoptar en los que sea aplicable al Área Concesionada y a sus actividades, el contenido del Reglamento Técnico para el sector de Agua Potable y Saneamiento Básico del 2000 (RAS 2000), o las normas que lo adicionen, modifiquen o sustituyan.

Dicho Plan de Manejo se presentará al mismo tiempo y bajo las mismas condiciones del Plan de Operativo, y estará sujeto a las mismas condiciones de aprobación y actualización señaladas en el Apéndice F- Especificaciones Técnicas de Operación.

- Dar estricto cumplimiento a los programas de monitoreo del aire y ruido, agua potable, Aguas Residuales, aguas lluvias y aguas industriales, aun cuando tales monitoreos deban realizarse por fuera del Área Concesionada, caso en el cual establecerá la correspondiente coordinación con La Agencia de acuerdo a la periodicidad establecida en los Planes de Manejo Ambiental de cada aeropuerto. Respecto de los datos resultantes de los programas de monitoreos del aire y ruido relacionado con la operación de las aeronaves, dichos datos serán entregados a La Agencia, Institución que procederá a su estudio y análisis.

- Cumplir con los Planes de Gestión Social que le sean cedidos al Concesionario como parte de los Planes de Manejo Ambiental.
- Informar de forma inmediata a las Autoridades Ambientales y a La Agencia sobre cualquier emergencia ambiental que tenga lugar en el Área Concesionada de los Aeropuertos.
- Cumplir con el Reglamento Aeronáuticos de Colombia y recomendaciones OACI respectivamente, en relación al manejo de mercancías peligrosas, de manera especial, lo contenido en el Doc 9284-AN/905 Instrucciones Técnicas para el Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por vía Aérea.
- Obtener y mantener las vigencias asociadas a los Permisos ambientales, autorizaciones ambientales de emisiones de efluentes atmosféricos, de efluentes líquidos y de residuos sólidos, y tramitar aquellos que se requieran para el uso y/o aprovechamiento de los recursos naturales.
- Velar por el cumplimiento de las normas ambientales por parte de los Tenedores de Espacio.
- Presentar los Informes Anuales de Gestión Ambiental desde una perspectiva del quehacer corporativo y por cada uno de los Aeropuertos que conforman la Red Aeroportuaria del Nororiente, los que deberán permitir evidenciar el avance en el cumplimiento de sus obligaciones ambientales y su metodología de revisión.
- Dar cumplimiento al Doc. Parte 11 del RAC en lo que resulte aplicable al Área Concesionada y las normas que la complementen o sustituyan.
- Designar un funcionario a nivel corporativo encargado de gestionar la coordinación con La Agencia y con las Autoridades Ambientales y sanitarias competentes.
- Implementar, en coordinación con las autoridades sanitarias, programas de desinfección, desratización, desinsectación u otros controles de plagas en cada una de las Áreas Concesionadas de los Aeropuertos que forman parte de la Concesión.
- Dar cumplimiento a lo dispuesto en las siguientes guías adoptadas mediante la Resolución 1023 de julio 28 de 2005 del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, o cualquier norma que la adicione, reemplace o modifique, en lo que resulte aplicable a las labores de Modernización, la Operación, Mantenimiento, Explotación Comercial y Administración del Área Concesionada de cada uno de los Aeropuertos durante el período de Concesión de conformidad con lo previsto en el respectivo Contrato:
 - Guía ambiental para la construcción de obras mayores y menores de infraestructura aeroportuaria emplazada en el Área Concesionada.
 - Guía ambiental para la operación, mantenimiento y funcionamiento general de los Aeropuertos.

No se entenderán como obligatorias las estipulaciones contenidas en las guías ambientales anteriormente referidas, cuando las mismas se fundamenten en normas derogadas para la fecha de suscripción del **Contrato de Concesión**.

- Presentar Informes de Gestión Semestral para la verificación del avance en el cumplimiento de las obligaciones ambientales por cada uno de los Aeropuertos.
- Obtener la certificación ISO 14000 en aquellos Aeropuertos (SKSM, SKEJ, SKVP y SKRH) que no se encuentran certificados bajo dicho estándar, en un plazo máximo de cinco (5) años a partir de la fecha de

suscripción del Acta de Inicio de Ejecución, y mantener tal certificación hasta la terminación del Contrato de Concesión. Lo anterior, deberá estar sujeto a la implantación del Sistema Integrado de Gestión (SIG), según los términos señalados en el Punto 7 del Apéndice F – Especificaciones Técnicas de Operación.

- Respecto de la gestión ambiental, anualmente se deberá publicar en el sitio web corporativo, por cada uno de los Aeropuertos los avances obtenidos en la gestión de cada uno de los aspectos ambientales bajo su responsabilidad, debiendo informar de manera especial, acerca del nivel de cumplimiento de los indicadores de desempeño ambiental asociados a la gestión.
- En el evento en que, como consecuencia del incumplimiento de las obligaciones ambientales del Concesionario se presenten fenómenos de contaminación o daños al medio ambiente dentro o fuera del Área Concesionada, el Concesionario deberá asumir los costos asociados a la descontaminación o a la reparación de los daños causados al medio ambiente, sin perjuicio de las consecuencias previstas en el Contrato de Concesión para los eventos de incumplimiento de sus obligaciones ambientales.
- El Concesionario se obliga a mantener indemne a La Agencia por concepto de las sanciones que le sean impuestas a ésta por parte de las autoridades ambientales de Colombia, cuando quiera que tales sanciones tengan por causa actos, hechos u omisiones imputables al Concesionario. Igualmente, el Concesionario mantendrá indemne a La Agencia por cualquier denuncia, demanda, querrela, acción popular o colectiva, cuando la misma se funde en actos, hechos u omisiones del Concesionario.

f. Interventoría gestión de aspectos e impactos ambientales

La interventoría vigilara el cumplimiento de los siguientes aspectos e impactos ambientales:

✓ **Calidad del Aire**

El **Concesionario** cumplirá con la legislación ambiental nacional establecida en la Res. 0601 de abril de 2006, mediante la cual se establece la Norma de Calidad del Aire o Nivel de Inmisión para todo el territorio nacional de condiciones de referencia, establecida por el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial y las normas que la deroguen, sustituyan o modifiquen.

El Concesionario, debe dar un cumplimiento estricto al programa de monitoreo de la calidad del aire derivadas de las actividades de fuentes fijas y móviles de cada uno de los Aeropuertos y que operen dentro del Área Concesionada.

El Concesionario mantendrá la calidad del aire en los términos de la norma citada en la viñeta precedente, garantizando con esto que la actividad aeroportuaria desarrollada por éste con ocasión del Contrato de Concesión, se efectuará sin generar efectos negativos en el aire y consecuentemente no represente un impacto negativo de la salud humana en las comunidades circunvecinas.

El Concesionario cumplirá con los programas de monitoreo de la calidad del aire, para lo cual una vez se suscriba el Acta de Entrega de cada uno de los Aeropuertos, procederá a levantar los inventarios y a efectuar las valoraciones bases, correspondientes de los diferentes tipos de emisiones atmosféricas generados por las fuentes móviles o fijas. Dichos inventarios deberán ser valorados anualmente a fin de evidenciar las disminuciones anualmente asumidas mediante sus indicadores de desempeño ambiental. En relación a la toma y registro de datos de los distintos tipos de emisiones provenientes de la operación de las aeronaves, deberán ser entregados a La Agencia para su estudio y análisis correspondiente.

El Concesionario deberá tomar las acciones asociadas con este aspecto cuando ocurran las siguientes actividades durante las etapas que en cada caso señalan:

Obras de Modernización

- Instalación de faenas
- Construcción obra gruesa
- Transporte de materiales, insumos y personal Mantenimiento de las áreas intervenidas lo suficientemente ventiladas, causando el mínimo de impacto en las personas y en los equipos.
- Horarios de trabajo en horas de mínima demanda y tránsito por áreas adyacentes a las áreas intervenidas
- Limpieza continua de las áreas intervenidas

Operación de la Concesión

- Tráfico vehículos Movimiento de carga debidamente cubierta a fin de evitar la suspensión de partículas o caída de material de construcción
- Áreas de tránsito de vehículos suficientemente húmeda a fin de evitar al máximo posible la contaminación por polvo o partículas en suspensión.
- Transporte de materiales
- Limpieza final

✓ Ruido

El Concesionario debe dar cumplimiento a las normas de emisión atmosféricas por ruido (interno / externo) para el Área Concesionada de cada uno de los Aeropuertos, las cuales están definidas en la Res. 0627 de 7 de abril de 2006 (Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial).

El Concesionario, debe dar un cumplimiento estricto al programa de monitoreo de los niveles de ruido derivado de las actividades de fuentes fijas y móviles de los Aeropuertos. Para lo anterior, una vez suscrita el Acta de Entrega de cada uno de los Aeropuertos, deberá proceder a levantar los inventarios y efectuar las valoraciones bases correspondientes. Los monitoreos deberán ser valorados según la periodicidad definida en los Planes de Manejo Ambiental correspondientes, esto permitirá evidenciar anualmente las reducciones sucesivas. En relación a la toma y registro de datos de los niveles de ruidos provenientes de los distintos tipos de aeronaves, deberán ser entregados a La Agencia para su estudio y análisis correspondiente. El Concesionario deberá, para el levantamiento de datos y tratamiento de los mismos, utilizar el establecimiento de las curvas o contornos de ruidos diseñados y utilizadas por la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos (USA – FAA). En el caso de que el concesionario estime más efectivo otro método de medición, éste lo pondrá a consideración de La Agencia para su aprobación.

Los diseños y características constructivas de los Terminales de Pasajeros deben considerar la debida atenuación de los niveles de ruidos productos de las operaciones aéreas y que pueden impactar negativamente a los usuarios y personal que labora en dichas instalaciones.

El Concesionario deberá tomar una serie de acciones relacionadas con este aspecto cuando ocurran las siguientes actividades durante las etapas que en cada caso señalan:

Obras de Modernización

- Instalación de faenas
- Construcción obra gruesa
- Transporte de materiales, insumos y personal
- Prever que la utilización de maquinaria, equipos y herramientas cause el menor impacto posible, principalmente en las horas de mayor ocupación de la terminales de pasajeros

Operación de la Concesión

- Tráfico vehículos
- Seguridad operacional durante el movimiento de insumos o materiales de la obras por las áreas próximas a las plataformas y posiciones de estacionamiento de aeronaves.

✓ Manejo de Desechos

El **Concesionario** deberá ejecutar las siguientes medidas en materia de manejo de desechos:

- Cumplimiento de la normatividad nacional y recomendaciones internacionales sobre la recolección, selección, transporte, almacenamiento temporal, tratamiento y disposición final de los residuos generados en cada uno de los Aeropuertos.
- El Concesionario deberá diseñar, elaborar e implementar un Plan de Gestión Integral de Residuos Sólidos, para lo cual una vez suscrita en Acta de Entrega de cada uno de los Aeropuertos procederá valorar según las periodicidades definidas en los Planes de Manejo Ambiental, a fin de evidenciar anualmente las disminuciones comprometidas en los indicadores de desempeño ambiental.
- Aplicará las prácticas internacionalmente reconocidas para el tratamiento de desechos con contenido de materia orgánica o restos asociados, provenientes de los vuelos internacionales.

Durante la Etapa de Modernización del Área Concesionada de los aeropuertos, se deberá tener especial cuidado con el tratamiento de los escombros derivados de las obras de modernización, para esto, se deben tomar las medidas necesarias para evitar la acumulación de dicho material y ser derivados de manera rápida a los botaderos autorizados.

- Cumplimiento de las normas relacionadas con la disposición de desechos en los Planes de Manejo Ambiental de cada Aeropuerto, en tanto éstas le hayan sido cedidas.
- Asegurar una gestión apropiada de los desechos sólidos y líquidos, sustancias tóxicas y químicas de acuerdo con la normatividad vigente. Para tal gestión, se deberá desarrollar el programa de clasificación de desechos o residuos, en donde se definirá e implementará, el espacio destinado para el almacenamiento temporal de cada clasificación determinada, éstos deberán estar ubicados en aquellos lugares donde resulte más efectivo, tomando en consideración el lugar de emisión del respectivo residuo. El **Concesionario** deberá coordinar con los responsables de la disposición final de residuos, para que en dicho proceso se respete la cadena de clasificación desde la fuente de origen a la disposición final.
- Adopción de medidas que permitan una reducción de la proporción de aquellos residuos que deban ser enviados a disposición final, ya sea mediante el reciclaje o a través de cualquier otro tipo de aprovechamiento. En esta modalidad de gestión de residuos se involucrará a los Tenedores de Espacio.

Para esto, el Concesionario deberá incluir en los contratos suscritos con éstos, las obligaciones correspondientes, de acuerdo con el Plan Ambiental que sea aprobado por Aerocivil.

- Mantener una permanente coordinación y control frente a las entidades o personas encargadas de recolección y disposición final de residuos, para que este servicio sea prestado en forma oportuna, regular y efectiva en cada uno de los Aeropuertos.

- Diseñar e implementar las medidas necesarias para que la disposición final de los residuos sólidos producidos en cada uno de los Aeropuertos se realice por lo menos, una vez cada Día Calendario.
- Remediar cualquier situación de exceso de desechos dentro de las 24 horas siguientes a la identificación de la situación.
- Mantener una permanente coordinación con las entidades o personas encargadas de la recolección y disposición final de residuos, para que este servicio sea prestado de manera oportuna y diligente.

✓ **Manejo de Materiales Peligrosos**

El manejo de materiales peligrosos por parte del **Concesionario** deberá ser efectuado de conformidad con lo señalado en el documento Doc. 9284-AN/905 de OACI, cuyas recomendaciones serán adoptadas como obligaciones a ser cumplidas por el **Concesionario**. En adición a lo previsto en dicho documento, el **Concesionario** deberá cumplir con las siguientes obligaciones:

- Diseñar e implementar procedimientos para almacenar, disponer y desechar los materiales peligrosos de acuerdo con las leyes, regulaciones y demás estándares vigentes aplicables, incluyendo la destinación de áreas especiales para el almacenamiento de líquidos inflamables y de otras sustancias peligrosas.
- Reducir al mínimo el riesgo de que combustible, glicol, PCBs u otros agentes contaminantes y/o peligrosos, se incorporen en el sistema natural de agua debido a precipitaciones excesivas.

✓ **Manejo del Agua**

Sin perjuicio de las obligaciones que de manera específica se establecen en los Planes de Manejo Ambiental en materia de manejo del agua, serán obligaciones del Concesionario las siguientes:

- Garantizar la prestación del servicio de agua potable. Y ante una falla de corte inesperado deberá adoptar el plan de contingencia correspondiente a fin de asegurar la continuidad del servicio.
- Garantizar la potabilización del agua en cada uno de los Aeropuertos de acuerdo a la normatividad ambiental vigente.
- Operar, supervisar y mantener a nivel de cada uno de los Aeropuertos en forma óptima los tanques de almacenamiento de agua potable, para lo cual, entre otras actividades, debe realizar monitoreos del agua potable almacenada que permita la realización de una adecuada vigilancia de los sistemas de tratamiento y distribución del agua potable, pruebas o muestreos de calidad del agua, para estos efectos deberá suministrar los datos necesarios para comparar con los valores establecidos en las normas ambientales vigentes.
- Realizar como mínimo mensualmente los monitoreos del agua potable, subterráneas y superficiales, de conformidad con lo previsto en el Plan de Manejo Ambiental.

Reparar cualquier escape o filtración en las tuberías y desagües dentro del **Área Concesionada** en un plazo máximo de veinticuatro (24) horas, contadas a partir de haber detectado el problema. Si lo anterior no es posible por razones técnicas, deberán tomarse las medidas necesarias que minimicen los efectos sobre el medio ambiente. En este caso, el **Concesionario** deberá informar al **Interventor** de tal hecho, con el debido soporte, estableciendo la fecha en la que solucionará el problema, la cual deberá ser cumplida.

- Garantizar el mantenimiento preventivo y correctivo de la infraestructura y redes hidráulicas, sanitarias y de alcantarillado que se encuentren en el Área Concesionada para que dichos sistemas conserven un óptimo nivel de funcionamiento.
- Supervisar y mantener todos los sistemas de administración de contaminación del agua para satisfacer las leyes, regulaciones y demás estándares aplicables.
- Diseñar e implementar programas tendientes a racionalizar el consumo de agua potable.
- Controlar que la presión de la línea de alimentación de agua, en el punto final de consumo este acorde a los requerimientos eventuales, para el aprovisionamiento de la red de agua para la atención de emergencia por ocurrencia de incendio estructural o de accidente o incidente de aviación.
- Supervisar y mantener todos los sistemas de tratamiento de agua potable, Aguas Residuales e industriales de acuerdo con la normatividad vigente aplicable.
- Realizar el programa de monitoreo de agua potable, residuales e industriales, superficiales y aguas subterráneas dentro del Área Concesionada de cada Aeropuerto de acuerdo a la periodicidad y puntos establecidos en el Plan de Manejo Ambiental y requerimientos ambientales de las Autoridades pertinentes.
- Garantizar el mantenimiento preventivo y correctivo de los sistemas de tratamiento de agua potable, de Aguas Residuales e industriales en cada uno de los Aeropuertos.
- El Concesionario deberá tomar una serie de acciones relacionadas con este aspecto cuando ocurran las siguientes actividades durante las etapas que en cada caso señalan:

Etapas de Modernización

- En la Instalación de faenas velar por el uso racional del agua y dotar debidamente según la cantidad de trabajadores un número suficiente de estaciones o baños químicos · Evitar el daño de las redes de agua y de alcantarillado, por tal motivo previo al inicio de la intervención de las áreas, deberá tener plena claridad de la geometría de las trazados de dichas redes.

Operación de la Concesión

- Mantenimiento de los Servicios Básicos
- Aplicación de Plan de Contingencia ante corte suministro de los Servicios Básicos
- Ante la necesidad de cortes programados, éstos se deberán llevar a cabo durante las horas de madrugada.
- Asegurar que los equipos y el servicio de lavado de aeronaves estén ubicados en zonas apropiadas para minimizar el Impacto ambiental.
- Implementar separadores aceite y agua según los volúmenes necesarios de tratar.
- Supervisar y mantener todos los separadores de aceite y agua para cumplir con las leyes, regulaciones y demás estándares aplicables.

- El Concesionario deberá independizar el cobro de los servicios públicos como es el caso de energía eléctrica, agua potable y alcantarillado en los diferentes aeropuertos concesionados. Asimismo, asociado a este aspecto deberá implementar un Plan de Uso Racional de los Recursos no Renovables, el cual debe ser sometido previamente a la aprobación de La Agencia.

Supervisión y Control del Suministro de Combustible de Aeronaves

El Concesionario deberá ejecutar las siguientes medidas:

- Facilitar y disponer las áreas específicas para el almacenamiento de combustibles, lubricantes y otros productos especiales, así como para todas las operaciones y mantenimiento o reparación de los equipos. Estas áreas estarán aisladas y debidamente confinadas para controlar cualquier derrame y contarán provistas de redes especiales, con trampas de grasas incluidas. De recolección de residuos de combustibles y lubricantes. La distancia de emplazamiento de estas áreas y cualquier edificación con alta densidad de ocupación o carreteras de alta densidad tráfico será como mínimo de 100 mts.

En lo pertinente se deberá revisar el Documento de la IATA – Airport Development Reference Manual (ADRM), Sección M3.2, en su versión más reciente.

- Periódicamente el **Concesionario** deberá verificar el estado y condición operacional y de mantenimiento de las instalaciones de combustibles y lubricantes.
- Verificar permanentemente que el (los) Proveedor(es) del Servicio de Combustible tomen las medidas necesarias a fin de prevenir o evitar el derrame de combustibles. En los casos de derrame, el Proveedor procederá técnicamente y en forma efectiva con los procedimientos de limpieza correspondientes.
- Monitorear los tanques y tuberías de almacenamiento y distribución de combustible del (los) Proveedor(es) del Servicio de Combustible, a fin de determinar si éstas cumplen con las leyes, regulaciones y demás estándares aplicables, en especial, las contenidas en el Decreto 283 de 1990, el Decreto 1521 de 1998, el Decreto 4299 de 2005, y todas las normas que las modifiquen, complementen o reemplacen.
- Monitorear, de acuerdo a las normas mencionadas en el párrafo anterior, directamente, o a través del operador que suministra combustible, el uso y la cantidad de producto almacenado en los diversos tanques, para conciliar el inventario e identificar filtraciones lo más pronto posible.
- Incluir en el Plan Ambiental un plan de contingencia para apoyar las actividades del SEI por limpieza por derrames de combustibles.
- Durante el abastecimiento de combustible, el vehículo cisterna deberá parquear de forma tal que permita una salida rápida en caso de presentarse alguna emergencia. Respecto de abastecimiento de combustible con pasajeros a bordo, las actividades de aprovisionamiento deberán ser apoyadas con la presencia vigilante de carro SEI.

✓ **Reducción del Peligro por Fauna (Área Concesionada)**

El Concesionario deberá ejecutar las siguientes medidas:

- Implementar un sistema de prevención del peligro aviario y de la Fauna del Área Concesionada, siguiendo las directrices generales y recomendaciones contenidas en el Plan Nacional de Limitación de Fauna en aeropuertos, elaborado por Aerocivil.

En mérito de lo anterior, actualizar e implementar para cada uno de los Aeropuertos el *Programa de Reducción de Impactos con Fauna* del Área Concesionada, el cual deberá ser presentado a la Aeronáutica Civil para su revisión y aprobación.

Se obliga a dar continuidad a los Programas de Reducción de Impactos con Fauna en lo corresponda al Área Concesionada y en este sentido a cada una de las actividades que se mencionaba a continuación:

- Designación del personal responsable del Plan o Hacer parte activa del Comité Aeroportuario de Prevención del Peligro Aviario
- Diagnóstico y análisis del riesgo
- Evaluación e implementación de los procedimientos de intervención inmediata en coordinación con La Agencia.
- Sistemas de notificación de incidentes
- Programas de capacitación y sensibilización
- Documentación y control de datos
- Estos Programas una vez aprobado por la Autoridad Aeronáutica se deberán incorporar el Plan Operativo del Área Concesionada de cada Aeropuerto y también, en el Manual de Aeródromo en el caso del Área Concesionada de los Aeropuertos Internacionales.
- En la implementación del Programa de Reducción de Impactos con Fauna, en el Área Concesionada de cada aeropuerto debe además:
 - Designar el personal responsable de coordinar la implementación del Programa de Reducción de Impactos con Fauna en el Área Concesionada, de acuerdo a los criterios establecidos en el Plan Nacional de Limitación de Fauna en aeropuertos.
 - Realizar estudios que permitan identificar los factores de riesgo del Área Concesionada de cada aeropuerto.
 - Evaluar la modificación de las áreas aeroportuarias del Área Concesionada, de tal manera que se reduzca el atractivo para la fauna, así como garantizar las medidas necesarias para evitar que en dicha área se desarrollen actividades que puedan constituirse como un foco de atracción de aves.
- De ser necesario activar medidas de dispersión inmediatas que desalienten la presencia de Fauna, minimizando el riesgo de impacto.
- Apoyar dentro del Programa la correcta y oportuna notificación de incidentes con Fauna en el Área Concesionada de cada aeropuerto, de conformidad con los procedimientos establecidos en el Plan Nacional de Limitación de Fauna en coordinación con La Agencia y contar con una la elaboración de estudios.
- Participar activamente de las actividades de los Comités Aeroportuarios de Peligro Aviario y Fauna.

- Participar en las inspecciones de áreas aledañas a las Áreas Concesionadas de cada uno de los Aeropuertos identificando la existencia de actividades potencialmente atractivas de Fauna peligrosa para la aviación, y que puedan poner en riesgo la seguridad de las operaciones aéreas, y realizar conjuntamente con la Aeronáutica Civil la gestión ante las autoridades competentes para el control y seguimiento de dichas actividades.
- Desarrollar programas de capacitación que instruyan al personal aeroportuario que ejerce sus actividades en el Área Concesionada sobre el peligro aviario y de la Fauna.
- Contar con un sistema de documentación y control de datos que soporten la gestión desarrollada en cada uno de los programas del *Programa de Reducción de Impactos con Fauna*, que brinde facilidad para su consulta y revisión.
- Acatar las orientaciones, normas y directrices emanadas desde el Comité Nacional de Peligro Aviario y Fauna en lo atinente al Área Concesionada de los Aeropuertos.

✓ **Control de Erosión y Manejo Paisajístico**

El Concesionario deberá dar cumplimiento a las recomendaciones establecidas en el manejo de la erosión, implementación de acciones de revegetación, control geotécnico que hace parte de los Planes de Manejo Ambiental del Área Concesionada de cada uno de los aeropuertos.

El Concesionario deberá planificar, diseñar e implementar un manejo paisajístico dentro del Área Concesionada de cada uno de los Aeropuertos.

✓ **Energías Renovables**

El Concesionario, estudiará y de encontrarlas procedentes, diseñará e implementará aquellas iniciativas que permitan la utilización de fuentes limpias de generadoras de energía, como es el caso de la Energía Solar. Los estudios pertinentes deberán ser presentados previamente a La Agencia.

MATRIZ REponsABILIDAD AMBIENTAL

ORGANIZACIÓN	AEROCVIL	CONCESIONARIO
ASPECTOS / IMPACTOS		
Ruido Aeronáutico (Aeronaves)	X	-
Contaminación Atmosférica (Aeronaves)	X	-
Contaminación Atmosférica (Vehículos)	-	X
Residuos Sólidos	-	X
Residuos Líquidos	-	X
Racionalización Consumo (Agua y Electricidad)	X	X
Impactos Obras Modernización	-	X
Fauna (Área Movimiento)	X	
Fauna (Área Concesionada)	-	X
Erosión (Área Movimiento)	X	-
Erosión (Área Concesionada)	-	X
Responsabilidad Social Organización (Área Movimiento)	X	X
Responsabilidad Social Organización (Área Concesionada)	X	X
Implantación ISO 14.000	-	X

Funciones Generales

Las Funciones Generales y específicas que son responsabilidad del Interventor corresponden a las relacionadas sin excepción en el Apéndice Requerimientos Técnicos.

- **Informes.**

El Interventor deberá presentar informes mensuales de la gestión realizada, sin perjuicio de los demás informes que le solicite la Agencia Nacional de Infraestructura – Vicepresidencia de Gestión Contractual - Grupo Interno de Trabajo Aeroportuario.

Los informes mensuales deberán contener como mínimo, y sin limitarse lo siguiente:

- Nombre del Interventor.
- Informe ejecutivo.
- Etapa en que se encuentra el Contrato.
- Descripción de cumplimiento de las obligaciones del Concesionario, las que dependerán de la etapa en que se encuentre el Contrato.
- Manifestación de cumplimiento o incumplimiento en los plazos y términos previstos en el Contrato de concesión.
- Requerimientos de informes solicitados al Concesionario.
- Estado de las garantías otorgadas por el Concesionario.
- Detalle de actividades y obligaciones cumplidas por el Interventor, conforme a las obligaciones previstas en el contrato de interventoría y contrato de concesión.
- Recomendaciones del Interventor a la Agencia Nacional de Infraestructura.
- Acreditación de cumplimiento de Aportes Parafiscales y de Seguridad Social por parte del Interventor, Concesionario y de los subcontratistas de este.

- La gestión y actividades correspondientes al control de operación y mantenimiento del terminal aéreo.
- El estado de las obras ejecutadas o en ejecución dentro de las obras de Modernización. Teniendo en cuenta los aspectos técnicos, sociales, ambientales, prediales, económicos y financieros, este informe deberá reportar en forma clara el avance físico de las obras en ejecución.
- Todas las decisiones de la interventoría respecto a ejecución de obras.
- Relación descriptiva del personal del Interventor que haya laborado durante el período mensual respectivo, personal que no podrá ser diferente al aprobado por la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA (a menos que su cambio haya sido debidamente efectuado y autorizado conforme al presente Contrato), ni inferior, en número, calidad y dedicación, al que se obliga a utilizar de conformidad con el presente Contrato y sus Apéndices. Acreditación de cumplimiento de Aportes Parafiscales y de Seguridad Social por parte del personal del Interventor, para lo cual deberá anexar la Planilla Integrada de Liquidación de Aportes Parafiscales, la cual podrá ser verificada por el supervisor de la Agencia Nacional de Infraestructura las veces que lo estime conveniente. Adicional a lo anterior, el supervisor del contrato designado por la Agencia Nacional de Infraestructura podrá exigir a lo largo del contrato de Interventoría todas las veces que lo considere conveniente, los contratos, ordenes de servicio, cuentas de cobro u otros documentos, de la totalidad del personal, que demuestren la remuneración y la relación existente entre el Interventor y el miembro de su equipo, bajo las cuales se están prestando los servicios de consultoría por parte del mencionado personal.
- Una relación descriptiva de los recursos físicos empleados durante el período mensual respectivo, considerando los recursos ofrecidos en la propuesta y la justificación sobre cualquier variación significativa en la utilización de los recursos físicos frente a meses previos.
- Observaciones y generalidades consideradas por el Interventor, que no puedan ser catalogadas dentro de las generalidades anteriormente establecidas.
- Conclusiones y Recomendaciones del Interventor a la Agencia Nacional de Infraestructura, y acciones correctivas y/o preventivas a implementar en todos los aspectos de la ejecución del contrato (administrativo, financiero, técnico, ambiental, social, predial, jurídico, operación, mantenimiento, etc.).
- Relación de toda la correspondencia asociada a la interventoría (entrada y salida) que le permita a la Agencia Nacional de Infraestructura mantener control sobre los requerimientos escritos, cumplir los plazos de respuesta y actuar según lo acordado.
- Relación sobre la atención de las solicitudes, quejas y reclamos presentados por la ciudadanía que tengan como objeto algún tema atinente a las obligaciones del contratista y del interventor, así como las correspondientes respuestas.

No obstante lo anterior, el Interventor podrá incluir información adicional tendiente a cumplir con sus obligaciones en relación con la ejecución de Contrato de Concesión. Estos informes mensuales deberán presentarse dentro de los primeros cinco (5) días hábiles de cada mes, a la Vicepresidencia de Gestión Contractual y será requisito indispensable la aprobación de este informe para el pago mensual al Interventor.

El informe mensual deberá estar acompañado de la respectiva factura de cobro y los soportes de la misma, para efectos del pago correspondiente.

Procedimiento para la aprobación de documentos y de las demás solicitudes

Cuando no se haya establecido ningún procedimiento específico en el contrato de Interventoría o en el contrato de Concesión y sus Apéndices, y en el evento en que surja la obligación a cargo del Interventor de entregar a la Agencia Nacional de Infraestructura actas, informes y en general cualquier documento, deberá agotarse el siguiente procedimiento para la aprobación correspondiente:

- El Interventor deberá entregar un ejemplar impreso y uno en medio magnético a la Agencia Nacional de Infraestructura del Informe o documento correspondiente, dentro de los términos fijados para el efecto.

- Dentro de los diez (10) días hábiles contados a partir del día siguiente al recibo del Informe, la Agencia Nacional de Infraestructura, previo el análisis y el estudio correspondiente, presentará por escrito al Interventor las observaciones y recomendaciones que considere pertinentes para efecto de aprobar los documentos presentados. Vencido éste término sin que haya un pronunciamiento escrito por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura, se entenderá que el Informe correspondiente fue aprobado en los términos presentados por el Interventor, esta condición aplica para los informes mensuales que deben ser presentados por el Interventor.
- Si dentro del término señalado en el literal anterior, la Agencia Nacional de Infraestructura le solicita por escrito al Interventor que aclare, modifique y/o corrija el Informe o documento presentado, el Interventor dentro de los cinco (5) días hábiles contados a partir del día siguiente del recibo de la solicitud de aclaración, modificación y/o corrección, deberá entregar un ejemplar impreso y en medio magnético a la Agencia Nacional de Infraestructura del Informe respectivo incluyendo las observaciones presentadas por este.
- Previo el análisis correspondiente y dentro de los cinco (5) días hábiles contados a partir del día siguiente del recibo de los documentos que contengan las observaciones presentadas, la Agencia Nacional de Infraestructura los aprobará. En caso contrario, procederá conforme lo establecido en la cláusula de multas establecida en el contrato de Interventoría. Vencido éste término sin que haya un pronunciamiento escrito por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura, se entenderá que los documentos en cuestión fueron aprobados por éste en los términos presentados por el Interventor.
- Todas las solicitudes que la Agencia Nacional de Infraestructura y el Interventor eleven entre sí, deberán ser resueltas dentro de los diez (10) días hábiles contados a partir del día siguiente a su recibo. Lo anterior, sin perjuicio de lo establecido en el numeral 16 del artículo 25 de la Ley 80 de 1993, respecto de las solicitudes que presente el Interventor en relación con aspectos derivados de la ejecución del Contrato de Interventoría.

3) PLAN DE CARGAS

El Interventor podrá organizar el equipo de trabajo, de acuerdo con su experiencia y su estructura administrativa; sin embargo, existe un personal profesional, técnico y administrativo para la ejecución del contrato, que está relacionado en el documento de Apéndice Requerimientos Técnicos y que deberá ser presentado por el proponente adjudicatario dentro de los plazos y condiciones en los pliegos del presente proceso. Este personal deberá mantenerse a lo largo de la ejecución del contrato de Interventoría. Las dedicaciones y personal mínimo señalados consideran la ejecución de la interventoría integral para el área actual, sus ampliaciones futuras y horario operacional.

4) RECURSOS NECESARIOS PARA LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO

La ejecución del Contrato requiere la aprobación y coordinación de recursos humanos y físicos por parte del Interventor. El Interventor deberá en todo momento contar con los recursos humanos y físicos en cantidad, capacidad y disponibilidad suficientes para dar cumplimiento a sus obligaciones contractuales.

a. Recursos Humanos.

Los recursos humanos se componen de todo el personal que el Interventor pudiera requerir para cumplir con sus obligaciones completa, oportuna y cabalmente.

El Interventor en su propuesta debe presentar un equipo de profesionales, el cual va a ser objeto de verificación por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura. Dicho equipo de trabajo debe mantenerse vinculado durante el plazo de la correspondiente Interventoría en las condiciones establecidas por parte del proponente en su propuesta. Los requisitos para el personal profesional, técnico y administrativo necesario para el desarrollo de la Interventoría se establecen en el documento Apéndice requerimientos técnicos

b. Recursos Físicos

El Interventor deberá proveer los recursos físicos necesarios para desarrollar sus obligaciones contractuales. Estos recursos deben contemplar como mínimo los siguientes aspectos:

- **Campamentos, Oficinas e instalaciones:**

Será obligación del Interventor, por cuenta propia y/o alquiler, conseguir y mantener en operación los campamentos, oficinas e instalaciones que se requieran, incluido el pago de los servicios públicos de las oficinas dispuestas en los aeropuertos para ejercer su labor de interventoría. Así como mantener las instalaciones de las oficinas, según sea aplicable.

- **Equipos de Topografía:**

El Interventor deberá mantener como mínimo las comisiones de topografía establecidas en los estudios previos (presupuesto oficial) durante la ejecución del Contrato de Interventoría, incluidos equipos de última tecnología (estaciones totales, niveles de precisión, GPS, etc.), para las labores de verificación y medición necesarias en campo durante la ejecución de las obras del plan de obras de Modernización y mantenimiento.

- **Equipos de cómputo:**

El Interventor deberá proveer los equipos de cómputo de última generación necesarios para el desarrollo de sus funciones, incluyendo computadores de escritorio, computadores portátiles, servidores, scanners, fotocopiadoras, impresoras, etc. Los equipos de computación deberán poseer tecnología de comunicación en línea con la Agencia Nacional de Infraestructura y el Concesionario.

- **Equipos de comunicaciones:**

El Interventor deberá proveer los equipos de comunicaciones necesarios para la transmisión de voz y datos de los profesionales integrantes de su equipo de trabajo, para comunicarse con el Concesionario y la Agencia Nacional de Infraestructura,

Se deberá garantizar todo el tiempo la comunicación móvil con el supervisor del proyecto en la Agencia Nacional de Infraestructura.

- **Equipos de laboratorio:**

El Interventor deberá realizar todos los ensayos de campo y laboratorio que considere necesarios, para cumplir con sus obligaciones contractuales, de acuerdo con las metodologías normalizadas por el INVIAS, ICONTEC, ASHHTO. La frecuencia y el tipo de ensayos de laboratorio sobre los materiales de construcción de rampas, calles de rodaje, plataformas, edificaciones y/o estructuras serán realizados de acuerdo con la frecuencia establecida en las normas y/o el contrato de concesión, las buenas prácticas de la ingeniería y según solicitud de la Agencia Nacional de Infraestructura, de tal manera que los resultados que arrojen sirvan para que el Interventor evalúe oportunamente el cumplimiento del Concesionario.

Los laboratorios en donde se realicen los ensayos deben contar con todas las certificaciones de calibración de sus equipos, de dichas certificaciones se anexarán a los resultados de los ensayos. Adicionalmente, estos certificados

de calibración deben ser emitidos por las autoridades legales colombianas o en quien ellas deleguen, por ejemplo superintendencia de industria y comercio.

Para los materiales o insumos de construcción, el Interventor deberá exigir al concesionario la presentación del certificado de conformidad de producto en los términos establecidos en el Decreto 2269 de 1993 del Ministerio de desarrollo, de igual forma el Interventor deberá verificar la trazabilidad y calidad del producto efectivamente instalado.

- **Vehículos:**

Alquiler o adquisición de los vehículos que la interventoría considere necesarios para cumplir con sus funciones, para los cuales deberá relacionarse la marca, modelo, tipo y capacidad. Los mismos deberán ser vehículos modelo 2012 o posterior, el color de los vehículos será blanco y tendrá identificaciones de la Agencia Nacional de Infraestructura y de la interventoría de acuerdo a lo solicitado posteriormente por la Agencia.