

AERONAUTICA CIVIL
Unidad Administrativa Especial

**CONCESION DE LA ADMINISTRACION
Y EXPLOTACION DEL AEROPUERTO
"RAFAEL NUÑEZ"
DISTRITO ESPECIAL DE CARTAGENA DE INDIAS
(DEPARTAMENTO DE BOLIVAR)**

(VOLUMEN 1)



SECCION 1

CONDICIONES DE LA LICITACION

Y DEL CONTRATO

ÍNDICE

SECCIÓN 1: CONDICIONES GENERALES DE LA LICITACIÓN Y DE LA PROPUESTA

	PAGINA
DEFINICIONES DEL PLIEGO	5
I. CONDICIONES GENERALES DE LA LICITACIÓN	
1.1. OBJETO	12
1.2. RÉGIMEN JURÍDICO APLICABLE	12
1.3. RÉGIMEN FISCAL APLICABLE	13
1.4. IDIOMA OFICIAL	13
1.5. DOCUMENTOS DE LA LICITACIÓN	13
1.6. CALENDARIO DE LA LICITACIÓN Y DE LA FIRMA E INICIACIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN	14
1.6.1. Apertura de la licitación	14
1.6.2. Adquisición y consulta del pliego	14
1.6.3. Audiencia	14
1.6.4. Aclaraciones y adendos al pliego de condiciones	15
1.6.5. Visitas	15
1.6.6. Cierre de la licitación y apertura de las propuestas	16
1.6.7. Prórroga de la fecha de cierre	16
1.6.8. Plazo para la adjudicación del contrato	16
1.6.9. Solicitud de aclaraciones y explicaciones de la propuesta	17

1.6.10.	Firma e inicio de la ejecución del contrato	17
---------	---	----

II. REQUERIMIENTOS Y CONTENIDO DE LA PROPUESTA

2.1	CONDICIONES PREVIAS A LA PRESENTACIÓN DE LA PROPUESTA	18
2.1.1	Cancelación del valor del pliego de condiciones	18
2.1.2	Prohibiciones, inhabilidades e incompatibilidades	19
2.2	FORMA DE PRESENTACIÓN DE LA PROPUESTA	19
2.3	BASES PARA LA ELABORACIÓN DE LA PROPUESTA	21
2.3.1	Régimen tarifario	21
2.3.2	Continuación de relaciones contractuales vigentes	23
2.3.3	Asignación de áreas especiales	23
2.3.4	Acceso a compañías de servicios a la aviación	24
2.3.5	Contraprestación a la Aerocivil por la concesión del aeropuerto y forma de pago	25
2.3.6	Inversiones de capital durante la vigencia de la concesión	26
2.3.6.1	Inversiones obligatorias	26
2.3.6.1.1	Reacondicionamiento	28
2.3.6.2	Inversiones de capital adicionales	29
2.3.7	Plan Maestro Aeroportuario	30
2.3.8	Plan de protección ambiental	31
2.4.	SECCIONES DE LA PROPUESTA	31
2.5.	CONTENIDO DE LAS SECCIONES DE LA PROPUESTA	32
2.5.1	Pre-requisitos esenciales	32
2.5.1.1	Carta de presentación	32
2.5.1.2	Certificaciones	32
2.5.1.3	Estructura del concesionario	34
2.5.1.4	Garantía de seriedad de la propuesta	36
2.5.1.5	Recibo de pago del valor de los pliegos	37
2.5.2	Condiciones técnico-comerciales	37
2.5.2.1	Experiencia del proponente	37

2.5.2.1.1	Experiencia específica	37
2.5.2.1.2	Experiencia general	38
2.5.2.1.3	Experiencia del personal directivo que estará a cargo del Aeropuerto	38
2.5.2.2	Estructura organizacional	38
2.5.2.3	Estructura y niveles tarifarios	39
2.5.2.4	Esquema financiero	39
2.5.2.4.1	Proyección de ingresos	39
2.5.2.4.2	Proyección de costos	41
2.5.2.4.3	Estados financieros proforma	41
2.5.2.4.4	Flujo de caja	42
2.5.2.5	Plan de mantenimiento y mejoras	42
2.5.2.6.	Plan de operación y seguridad aeroportuaria	42
2.5.3	Oferta económica	43

III. METODOLOGÍA DE EVALUACIÓN

3.1	ETAPAS DEL PROCESO DE EVALUACIÓN	44
3.2	CRITERIOS DE SELECCIÓN	44
3.3	EVALUACIÓN TÉCNICO - COMERCIAL	45
3.4	VERIFICACIÓN DE LA OFERTA ECONÓMICA	46

IV. GARANTÍAS

4.1	GARANTÍA DE SERIEDAD	47
4.2	GARANTÍA ÚNICA DE CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DEL CONTRATO	48

V. PERÍODO DE CONCESIÓN

5.1	DURACIÓN	49
-----	----------	----

5.2	PRÓRROGA	49
VI.	RESPONSABILIDADES DE LA AEROCIVIL	50
VII.	RESPONSABILIDADES DEL CONCESIONARIO	52

DEFINICIONES DEL PLIEGO

Para la adecuada interpretación de este pliego, los siguientes términos tendrán el significado que se les atribuye a continuación, salvo que en otras partes del pliego se les atribuya expresamente un significado distinto. Los términos que no sean expresamente definidos, deberán entenderse de acuerdo con el sentido que les confiera el lenguaje técnico respectivo o por su significado y sentido naturales y obvios, de conformidad con su uso general.

ADJUDICATARIO O CONCESIONARIO.- El oferente al cual se le adjudique la presente licitación y firmante del contrato de concesión.

AEROCIVIL.- Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, entidad especializada de carácter técnico adscrita al Ministerio de Transporte, con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio independiente. Esta Unidad Administrativa Especial es el resultado de la fusión del Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil (DAAC) y el Fondo Aeronáutico Nacional (FAN). Por consiguiente, si en algún documento aún aparecen tales denominaciones, deberá siempre entenderse como Aerocivil.

AEROLÍNEAS.- Empresas debidamente autorizadas cuyo objeto principal es la prestación del servicio público de transporte aéreo de personas, correo o carga.

AEROPUERTO.- Aeródromo RAFAEL NUÑEZ ubicado en el Distrito Especial de Cartagena de Indias, dotado de instalaciones y servicios para el tráfico de aviones nacional e internacional, el cual presta servicio principalmente a la ciudad de Cartagena. Siempre que en este pliego se haga referencia al Aeropuerto, se entenderán incluídas todas las instalaciones aeroportuarias y zonas accesorias.

AUTORIDAD COMPETENTE.- Aquellas que tienen a su cargo, en virtud de la Constitución y de la ley y de convenios especiales celebrados con la Aerocivil, la obligación y las atribuciones necesarias para garantizar la seguridad en el Aeropuerto, así como la seguridad aérea. Igualmente, las responsables del manejo de asuntos aduaneros y de inmigración.

AYUDAS VISUALES DE APROXIMACIÓN.- Comprende todos los elementos visuales de señalización, marcación e iluminación que facilitan la aproximación y el aterrizaje de las aeronaves. Actualmente el Aeropuerto cuenta con las siguientes:

- a) Luces de umbral en ambas cabeceras
- b) Luces papi en ambas cabeceras
- c) Luces de borde de pista de aterrizaje
- d) Luces de taxeo
- e) Tee de viento
- f) Señal indicadora de la dirección del viento con su respectiva iluminación en ambas cabeceras
- g) Faro giratorio

COMPAÑÍAS DE SERVICIOS A LA AVIACIÓN.- Se refiere a las empresas que prestan diversos servicios de apoyo a las aerolíneas en los aeropuertos. Estas empresas son comúnmente conocidas como operadores de base fija y sus servicios se clasifican en tres clases:

- a) Servicios de ayuda y apoyo a los pasajeros: incluyen servicios de comida a bordo y de manejo de basuras y desperdicios. Así mismo, se incluyen los servicios de manejo de pasajes y otros similares.
- b) Servicios de ayuda y apoyo a las aeronaves: incluyen el reaprovisionamiento de combustible, servicios de baño, de limpieza interna y externa, mantenimiento de las aeronaves, facilidades de hangar y otros similares.
- c) Servicios a la carga : incluyen la tramitación, manipulación y despacho de la carga.

CONDICIONES EFICIENTES DE SERVICIO: Son las condiciones mínimas de seguridad y de servicio aeroportuarios establecidas en los presentes documentos y en los reglamentos de la OACI. En ausencia de aquellas y de éstos, las determinadas por la Aerocivil con base en los parámetros definidos por el Comité al cual se refieren las cláusulas trigésima tercera y quincuagésima séptima de la minuta anexa.

CONTRAPRESTACIÓN.- Será la suma única que pagará el concesionario por el derecho de explotación del Aeropuerto, de acuerdo con lo previsto en el numeral 2.3.5.

CONTRATO DE CONCESIÓN O EL CONTRATO.- Se entenderá como el contrato que será suscrito entre la Aerocivil y el concesionario como resultado del presente proceso licitatorio.

CONTROL DE TRAFICO AÉREO EN RUTA.- Infraestructura de instalaciones y de personal para suministrar, según sea el caso, servicios de información de vuelo, alerta, asesoramiento de tránsito aéreo, control de tránsito aéreo, control de área y control de aproximación, a todas las

aeronaves que se hallan en vuelo y las que circulan por el área de maniobras del Aeropuerto con la finalidad de evitar colisiones y acelerar y mantener ordenadamente el movimiento del tránsito aéreo.

DTF.- Se entenderá como la tasa de captación en pesos colombianos de certificados de depósitos a treinta (30) días, cotizada para una fecha determinada por el Banco de la República en su oficina principal de Santafé de Bogotá, D. C. a las 11:00 am, hora colombiana, previendo que si esta tasa dejara de estar disponible, otra tasa comparable deberá ser adoptada por las partes del contrato.

FECHA DE ENTREGA DEL AEROPUERTO.- Será la fecha en que culminen las labores de inventario de todas las instalaciones, bienes y equipos del Aeropuerto y se suscriba el acta de entrega correspondiente (a la que se le anexará el inventario), a partir de la cual se iniciará el término de la concesión y el concesionario asumirá plenamente sus obligaciones.

INDICE DE PRECIOS AL CONSUMIDOR COLOMBIANO o IPC.- Será el Índice de Precios al Consumidor colombiano, publicado por el DANE (Departamento Administrativo Nacional de Estadística), previendo que, si este índice dejara de estar disponible, un índice comparable deberá ser acordado por las partes.

INSTALACIONES AEROPORTUARIAS.- Comprende los terminales de pasajeros y carga, pistas, calles de rodaje e interconexión, rampa y plataformas e incluyen el equipo de rampa y demás vehículos aeroportuarios y el estacionamiento para automóviles.

INVERSIONES DE CAPITAL ADICIONALES.- Se refiere a las inversiones distintas de las inversiones obligatorias que realizará el concesionario a su propio costo para expansiones adicionales de la capacidad aeroportuaria, de acuerdo con lo definido en el numeral 2.3.6.2.

INVERSIONES OBLIGATORIAS.- Se refiere a las inversiones que deberá hacer el concesionario durante la vigencia de la concesión, por un monto determinado que corresponde al treinta por ciento (30%) del valor de la contraprestación, de acuerdo con lo especificado en los numerales 2.3.5., literal a) y 2.3.6.1. Dichas inversiones no están destinadas a generar aumento de ingresos para el concesionario por expansión de la capacidad o por explotaciones comerciales del Aeropuerto sino a llevarlo a condiciones eficientes de servicio y a garantizar la seguridad aeroportuaria.

LICITACIÓN.- Se entenderá como la convocatoria pública abierta por la Aerocivil mediante la Resolución número 06689 del 23 de octubre de 1995

OACI.- Organización de la Aviación Civil Internacional, de la cual Colombia es miembro activo.

PISTA.- Terreno especialmente acondicionado para el despegue y aterrizaje de aviones que comprende:

- a) El pavimento estructural que soporta la carga de las aeronaves.
- b) La margen adyacente al pavimento estructural, diseñada para resistir la erosión generada por las aeronaves de propulsión y para acomodar equipo de mantenimiento y patrullaje.
- c) La calle que incluye el pavimento estructural, la margen adyacente y el área limpia, drenada y afirmada que puede soportar equipos de rescate e incendios bajo condiciones normales, así como aeronaves que se deslicen fuera del pavimento.
- d) La placa de amortiguación, pavimentada o afirmada, diseñada para prevenir la erosión de las zonas adyacentes a la cabecera y el final de la pista sujetas a constante y repetida descarga de propulsión.
- e) El área de zona de seguridad final de pista para reducir los accidentes de aeronaves que sobrepasan o no alcanzan la pista.
- f) Calle de rodaje, interconexión y salida construidas para minimizar la ocupación de la pista por aeronaves en vía de despegue y aterrizaje.

PLAN DE HIGIENE Y SEGURIDAD INDUSTRIAL: El plan cuyo diseño y aplicación son de responsabilidad del concesionario de conformidad con lo establecido en las disposiciones vigentes.

✓ **PLAN DE INVERSIONES DE CAPITAL ADICIONALES:** Es el plan propuesto por iniciativa de cualquiera de las partes y definido de común acuerdo para la realización de inversiones de capital destinadas a la expansión de la capacidad de la administración y explotación económica del Aeropuerto. Dicho plan estará contenido dentro del Plan Maestro Aeroportuario.

✓ **PLAN DE INVERSIONES OBLIGATORIAS.-** Se refiere al plan que deberá elaborar el concesionario con el fin de especificar las inversiones obligatorias que deberá efectuar durante la vigencia del contrato, de acuerdo con lo previsto en los numerales 2.3.6.1, 2.3.6.1.1. y 2.3.7

✓ **PLAN DE MANTENIMIENTO Y MEJORAS.-** El plan previsto en el numeral 2.5.2.5, propuesto por el concesionario en su oferta para el mantenimiento y mejora de las instalaciones del Aeropuerto, aplicable en tanto se ejecute el Plan Maestro Aeroportuario.

✓ **PLAN DE OPERACIÓN Y SEGURIDAD AEROPORTUARIA.-** El plan propuesto por el concesionario en su oferta para garantizar las condiciones de operación y seguridad del Aeropuerto, según lo previsto en el numeral 2.5.2.6

✓ **PLAN DE PROTECCIÓN AMBIENTAL.-** El plan que deberá elaborar el concesionario para garantizar que los recursos naturales y los ambientales ubicados en las zonas vecinas al Aeropuerto sean preservados y protegidos. Este plan se elaborará según lo previsto en el numeral 2.3.8 y deberá estar incluido en el Plan Maestro Aeroportuario.

✓ **PLAN DE REACONDICIONAMIENTO.-** El plan acordado entre el concesionario y la Aerocivil, previa propuesta del mismo por el concesionario, dentro de los seis (6) meses siguientes a la fecha de entrega del Aeropuerto; contendrá las inversiones necesarias para llevar el Aeropuerto a condiciones de servicio acordes con las recomendaciones de la OACI, forma parte de las inversiones obligatorias y está incluido en el Plan de Inversiones Obligatorias. Dicho plan se elaborará según lo previsto en el numeral 2.3.6.1.1 y estará contenido en el Plan Maestro Aeroportuario.

✓ **PLAN MAESTRO AEROPORTUARIO.-** Se entenderá como el plan que deberá actualizar el concesionario durante los primeros seis (6) meses contados a partir de la fecha de entrega del Aeropuerto, en los términos del numeral 2.3.7

PLIEGO DE CONDICIONES O PLIEGO.- Se entenderá como el conjunto de documentos entregados a los proponentes de la licitación.

PROPONENTE U OFERENTE .- La sociedad o el grupo de personas que se comprometen a constituirla para celebrar y ejecutar el contrato de concesión y que formula una oferta en la presente licitación.

PROPUESTA O PROPUESTAS.- Se entenderán como las ofertas entregadas por los proponentes para participar en la licitación, de acuerdo con los términos del pliego de condiciones.

RADIO AYUDAS AÉREAS.- Comprende todos los equipos de radio instalados en superficie terrestre, destinados a la determinación de la posición o dirección de las aeronaves en el espacio aéreo, así como para advertir los obstáculos a la navegación aérea.

RADIO AYUDAS DE APROXIMACIÓN.- Comprende todos los equipos de radio instalados en superficie terrestre, destinados a la determinación de la posición o dirección de las aeronaves, así como para advertir los obstáculos a la navegación aérea, en la fase de aproximación.

RAMPA.- Área definida en el Aeropuerto destinada a dar cabida a las aeronaves, para los fines de embarque o desembarque de pasajeros, correo o carga, abastecimiento de combustible, estacionamiento o mantenimiento.

SEGURIDAD.- La asignada a la fuerza pública en virtud de la Constitución y de la ley y de las obligaciones adquiridas como resultado de convenios suscritos por la Aerocivil para apoyar el cumplimiento de las obligaciones constitucionales y legales que competen a aquella. Se entiende como el conjunto de medidas y dispositivos que deberán ser ejecutados por la fuerza pública con el objeto de: i) diseñar, implementar y ejecutar los mecanismos y procedimientos cuya aplicación

le corresponde; ii) minimizar el riesgo de ocurrencia de conductas tipificadas en el Código Penal y demás normas aplicables, o cualesquiera otros actos que atenten contra el orden público; iii) preservar el orden público en el Aeropuerto; y, iv) proteger la vida, honra y bienes de las personas dentro del Aeropuerto.

SEGURIDAD AÉREA: La asignada a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil en los términos de la Ley 105 de 1993 y demás normas concordantes, consistente en la combinación de recursos humanos, procedimientos y dispositivos tecnológicos que posibilitan la operación aérea.

SEGURIDAD AEROPORTUARIA.- La asignada al concesionario en virtud del contrato de concesión. Se entiende como la combinación de recursos humanos, procedimientos, medidas y dispositivos tecnológicos que deberá implementar el concesionario para prevenir la ocurrencia de actos de interferencia ilícita que atenten contra la seguridad de las personas, las instalaciones aeroportuarias y las aeronaves. Dichos recursos, procedimientos, medidas y dispositivos serán incluidos por el concesionario en el Plan de Operación y Seguridad Aeroportuaria, de conformidad con lo establecido en el anexo 17 de recomendaciones de la OACI en materia de seguridad y de protección a la aviación civil internacional, en las Resoluciones Nos. 03154, 04026 y 04514, todas de 1995, expedidas por la Aerocivil y demás normas concordantes y complementarias.

SERVICIOS AEROPORTUARIOS: Todos los servicios que se prestan a los usuarios del transporte aéreo mediante la facilitación del uso de las instalaciones aeroportuarias y que se clasifican en servicios básicos, servicios complementarios y servicios directos ocasionales.

SERVICIOS BÁSICOS.- Corresponden a los servicios de utilización de pista y rampa para las aeronaves, por los cuales se cobran los cargos a las aeronaves por derechos de aeródromo, y de utilización de las instalaciones aeroportuarias para los pasajeros, por el cual se cobra la Tasa Aeroportuaria.

SERVICIOS COMPLEMENTARIOS.- Son todos aquellos servicios conexos o complementarios a la actividad aeroportuaria, no sujetos a regulación tarifaria directa por parte de la Aerocivil, de acuerdo con este pliego de condiciones.

SERVICIOS DIRECTOS OCASIONALES.- Son todos aquellos servicios conexos a la administración y explotación económica del Aeropuerto, diferentes de la aviación, como son los servicios temporales de infraestructura para fines diferentes del transporte o servicios al pasajero, que únicamente pueden ser prestados por el concesionario. Dichos servicios en ningún caso podrán poner en riesgo el objeto del contrato ni la seguridad aeroportuaria. Tampoco podrán tener implicaciones lesivas a la imagen nacional, ni atentar contra la honra y buenas costumbres.

SUBCONTRATISTA.- Empresa contratada por el concesionario para la ejecución de tareas especializadas, sin perjuicio de la responsabilidad del concesionario ante la Aerocivil.

TASA AEROPORTUARIA.- Valor que se cobra a los pasajeros por el uso de las instalaciones aeroportuarias.

TASA REPRESENTATIVA DE MERCADO.- Será la tasa de cambio de pesos por dólares certificada diariamente por la Superintendencia Bancaria como el promedio aritmético simple de las tasas de las operaciones de compra de divisas y certificados de cambio efectuadas por bancos comerciales y corporaciones financieras en las ciudades de Santa Fé de Bogotá D.C., Barranquilla, Cali y Medellín, excluidas las operaciones de ventanilla y las operaciones interbancarias. Si este índice dejara de estar disponible, un índice comparable deberá ser acordado por las partes.

TERMINAL.- Edificio donde se realizan las actividades de transferencia de pasajeros, equipajes y carga entre el transporte aéreo y el terrestre y entre vuelos de conexión, y en el que están situadas instalaciones de despacho y administración, así como instalaciones para uso y comodidad de los pasajeros, equipajes y carga.

TRIMESTRE CALENDARIO o TRIMESTRE.- Se entiende como cada uno de los cuatro (4) periodos de tres (3) meses en que se divide un año calendario. Dichos trimestres vencen el último día calendario de los meses de marzo, junio, septiembre y diciembre de cada año de la vigencia de la concesión.

USUARIOS: Aerolíneas y personas que utilizan las instalaciones y servicios aeroportuarios.

VALOR DEL CONTRATO.- Corresponde al valor presente neto de la suma total de los pagos correspondientes a la contraprestación.

VALOR PRESENTE NETO.- Valor actual de una serie de pagos futuros, o de un pago futuro descontado a una tasa anual dada.

ZONAS ACCESORIAS.- Son las áreas dentro de los terrenos del Aeropuerto, pertenecientes a la Aerocivil, que no están destinadas en la actualidad al desplazamiento y servicio de las aeronaves, pasajeros y carga.

I. CONDICIONES GENERALES DE LA LICITACIÓN

1.1 OBJETO

La Aerocivil desea recibir ofertas para otorgar mediante contrato de concesión, la administración y explotación económica del Aeropuerto **RAFAEL NUÑEZ** de la ciudad de Cartagena. La administración y explotación económica incluyen el manejo y mantenimiento directo del terminal, pista, rampa, instalaciones aeroportuarias, ayudas visuales de aproximación y zonas accesorias. La Aerocivil cederá al concesionario los contratos vigentes de arrendamiento, concesión o similares sobre las áreas comerciales y los terrenos del Aeropuerto. De igual manera, la Aerocivil cederá al concesionario los ingresos generados por las tarifas aplicables a los servicios aeroportuarios que éste se obliga a prestar.

El concesionario asumirá todas las responsabilidades que se deriven de la operación del Aeropuerto en las condiciones establecidas en este pliego.

La Aerocivil será propietaria de todos los bienes, obras y equipos afectos a la concesión.

La Aerocivil se reserva el manejo y la responsabilidad por las funciones de control y vigilancia del tráfico aéreo en ruta y el correcto funcionamiento de las radioayudas aéreas, incluidas las radioayudas de aproximación y las comunicaciones, para lo cual actuará en estrecha coordinación con el contratista.

1.2 RÉGIMEN JURÍDICO APLICABLE

El régimen jurídico aplicable a la presente licitación será el contenido en la Ley 80 de 1993, la Ley 105 de 1993, el Decreto 2724 de 1993, el Decreto 1647 de 1994, el presente pliego de condiciones, las normas complementarias y demás regulaciones de contratación que sean aplicables.

El proyecto será ejecutado mediante la suscripción de un contrato de concesión entre la Aerocivil y el proponente que resulte finalmente seleccionado como resultado de la presente licitación (el concesionario).

La duración total del contrato de concesión será de quince (15) años, contados desde la Fecha de Entrega del Aeropuerto, al final de los cuales todos los bienes, obras, elementos y equipos, que no sean de propiedad de la Aerocivil, que estén directamente afectados a la concesión y sean requeridos para la continuidad de la prestación del servicio, serán transferidos a título traslativo de dominio a la Aerocivil, sin que por ello ésta deba pagar compensación alguna al concesionario. Adicionalmente, deberán ser entregados los bienes, obras, elementos y equipos de propiedad de la Aerocivil.

1.3 RÉGIMEN FISCAL APLICABLE

El proceso licitatorio y el contrato de concesión que se celebre se regirán por el Estatuto Tributario y demás normas fiscales de carácter nacional, departamental, distrital o municipal vigentes en Colombia.

1.4 IDIOMA OFICIAL

Las propuestas, el contrato de concesión y en general todos los actos y documentos relacionados con la presente licitación deberán elaborarse y presentarse en idioma español. En caso de existir traducciones de otro idioma, para efectos de su interpretación, prevalecerá la versión en español.

1.5. DOCUMENTOS DE LA LICITACIÓN

Los documentos que forman parte integral de la licitación son los siguientes:

1.5.1 Resolución No. 06689 del 23 de octubre de 1995

1.5.2 El presente pliego de condiciones, sus adendos, los avisos de prensa y demás anexos al mismo.

El pliego de condiciones está conformado por:

- i) Sección 1: Condiciones generales de la licitación y de la propuesta.
- ii) Sección 2: Minuta del contrato
- iii) Sección 3: Anexos

- Anexo 1: Características generales del aeropuerto
- Anexo 2: Estadísticas históricas del tráfico aéreo en el Aeropuerto.
- Anexo 3: Estado de la ocupación de las áreas comerciales del Aeropuerto.
- Anexo 4: Metodología de la evaluación de los aspectos técnico-comerciales de la propuesta.
- Anexo 5: Estructura tarifaria
- Anexo 6: Bases para la elaboración del plan de mantenimiento y mejoras
- Anexo 7: Bases para la elaboración del plan de operación y seguridad aeroportuaria.
- Anexo 8: Bases para la elaboración del plan de protección ambiental
- Anexo 9: Modelo de carta de presentación de la propuesta
- Anexo 10: Normas básicas aplicables a la licitación
- Anexo 11: Proyecciones de indicadores macroeconómicos

1.6 CALENDARIO DE LA LICITACIÓN Y DE LA FIRMA E INICIACIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

1.6.1 Apertura de la licitación

La presente licitación, de conformidad con la Resolución No. 06689 del 23 de octubre de 1995, se abrirá en la ciudad de Santafé de Bogotá D.C., República de Colombia, a las 15.00 horas, hora local colombiana, del día 14 de noviembre de 1995, en el Centro de Estudios Aeronáuticos ubicado en:

Avenida Eldorado No. 106 - 95 (frente al Puente Aéreo)
Santa Fé de Bogotá, D.C.
República de Colombia

1.6.2 Adquisición y consulta del pliego

Los proponentes podrán adquirir y consultar el pliego hasta la fecha y hora del cierre de la licitación, en un horario comprendido entre las 9:00 horas y las 16:00 horas, de lunes a viernes en la siguiente oficina:

Secretaria Técnica de la Junta de Licitaciones y Contratos
Oficina 506
Torre Administrativa del Aeropuerto Eldorado
Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
Santafé de Bogotá D.C.
República de Colombia

1.6.3 Audiencia

A solicitud de cualquiera de las personas que hayan adquirido pliegos, se celebrará una audiencia con el objeto de precisar el contenido y alcance del pliego de condiciones y de oír a los interesados, en el Auditorio del Centro de Estudios Aeronáuticos ubicado en:

Avenida Eldorado número 106-95 (frente al Puente Aéreo)
Santafé de Bogotá, D.C.
República de Colombia

De lo anterior se levantará un acta suscrita por los intervinientes, de conformidad con lo previsto por el numeral 4 del Artículo 30 de la Ley 80 de 1993.

1.6.4 Aclaraciones y adendos al pliego de condiciones

Desde la fecha de apertura de la licitación y hasta el día décimo hábil anterior a la fecha de cierre de la misma, cualquier persona que haya retirado pliegos podrá solicitar aclaraciones adicionales, que la Aerocivil responderá mediante comunicación escrita, copia de la cual se enviará a todas y cada una de las demás personas que retiraron pliegos. Cualquier información relacionada con la licitación deberá solicitarse por escrito, a la Secretaría Técnica de la Junta de Licitaciones y Contratos de la Aerocivil. Ninguna interpretación, revisión u otra comunicación relacionada con esta licitación será válida, si no es realizada por escrito y firmada por uno cualquiera de los siguientes funcionarios: el Director Administrativo, el Secretario General, el Subdirector General, o por el Director General de la Aerocivil.

Las respuestas de la Aerocivil no se consideran como una modificación a este pliego de condiciones a menos que sean adoptadas formalmente como adendos al mismo, debidamente suscritos por el representante legal de la Aerocivil. El contenido de los adendos se agregará al pliego de condiciones y será entregado a quienes hayan adquirido el pliego.

1.6.5 Visitas

Los proponentes deberán realizar, al menos, una visita a las instalaciones del Aeropuerto con el objeto de examinar los inmuebles, instalaciones y equipos y verificar su estado de funcionamiento y, en general, para conocer las condiciones en que ofrece prestar el servicio

Para el efecto se han establecido las siguientes fechas.

- a) 30 de noviembre de 1995, a las 9:00 horas
- b) 11 de diciembre de 1995, a las 9:00 horas
- c) 20 de enero de 1996, a las 9:00 horas

A la visita asistirá, según el caso, el representante legal de la sociedad proponente o su delegado debidamente facultado; y las personas que se comprometen a constituir una sociedad para celebrar y desarrollar el contrato de concesión o su apoderado debidamente constituido y facultado para el efecto.

Cuando un proponente no asista a la visita se le sancionará descontando diez (10) puntos del puntaje total obtenido en la propuesta técnico-comercial. La no asistencia a la visita no será motivo para posteriores reclamaciones por parte del oferente respecto de las condiciones en que prestará el servicio. Para que la oferta de un proponente que no asistió a la visita sea considerada por la Aerocivil, es necesario que ese oferente manifieste expresamente en la carta de presentación de la propuesta que asume la responsabilidad por no asistir a dicha visita y que conoce a cabalidad el sitio y las condiciones

de prestación del servicio, de manera que renuncia a reclamaciones posteriores originadas en hechos relacionados con las condiciones de prestación del servicio.

La única prueba admitida por la Aerocivil para acreditar la asistencia a la visita será el acta correspondiente suscrita por los representantes de los oferentes debidamente facultados y por el Gerente Especial del Aeropuerto Rafael Nuñez de Cartagena .

1.6.6 Cierre de la licitación y apertura de las propuestas

El cierre de la licitación se realizará a las 15:00 horas, hora local colombiana del día 26 de febrero de 1996, en la oficina contigua al Auditorio del Centro de Estudios Aeronáuticos ubicado en:

Avenida Eldorado 106 - 95 (frente al puente aéreo).
Santa Fe de Bogotá D.C.,
República de Colombia

La entrega de las propuestas se hará en la oficina acabada de indicar, a partir de las 15.00 horas del día 14 de noviembre de 1995, hasta las 15:00 horas del día 26 de febrero de 1996, según reloj ubicado en las dependencias antes citadas.

Inmediatamente después de la fecha y hora del cierre de la licitación, en presencia de los proponentes que estén en esta oficina, se realizará, en acto público, la apertura del volumen uno (1) de las propuestas (Pre-requisitos esenciales) y se relacionarán los elementos sustanciales contenidos en dicho volumen. Para efectos de la evaluación de los pre-requisitos esenciales, la Aerocivil podrá posteriormente verificar toda la información contenida en el volumen uno (1) de las propuestas. En consecuencia, lo relacionado en la audiencia de cierre de la licitación no implicará aceptación alguna por parte de la Aerocivil.

1.6.7 Prórroga de la fecha de cierre

Cuando lo estime conveniente la Aerocivil o cuando lo soliciten al menos las dos terceras partes de las personas que hayan retirado pliegos, el plazo para el cierre de la licitación podrá prorrogarse, antes de su vencimiento, hasta por un término no superior a la mitad del inicialmente fijado. La prórroga se hará conocer mediante aviso de prensa y comunicación a quienes hayan retirado pliegos.

1.6.8 Plazo para la adjudicación del contrato

El Director General de la Aerocivil adjudicará esta licitación en un plazo máximo de cincuenta (50) días hábiles contados desde la fecha de cierre de la licitación.

El Director General de la Aerocivil podrá prorrogar el plazo anterior, hasta por un término total no mayor a la mitad del mismo. Dentro del mismo término de adjudicación, podrá declararse desierta la licitación conforme a lo establecido en la Ley 80 de 1993.

Los informes de evaluación de los pre-requisitos esenciales y de los aspectos técnico-comerciales permanecerán en la Secretaría General de la Aerocivil por el término y para los efectos previstos en el numeral 8o. del artículo 30 de la Ley 80 de 1993, previo aviso de la Aerocivil a quienes hayan presentado propuestas.

1.6.9 Solicitud de aclaraciones y explicaciones de la propuesta

Dentro del plazo fijado para la adjudicación, la Aerocivil podrá solicitar a los proponentes las aclaraciones y explicaciones que estime indispensables, siempre y cuando ellas no impliquen una modificación de la propuesta.

1.6.10 Firma e inicio de la ejecución del contrato

El contrato se perfeccionará con la firma de los representantes legales de la Aerocivil y del proponente seleccionado. En caso de que el contrato se adjudique a una sociedad que se proponga crear para la celebración y ejecución del contrato de concesión, éste será firmado por el representante legal de esta sociedad.

Con el fin de adelantar los trámites para la elaboración del contrato de concesión, el proponente favorecido deberá presentar, dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes a la fecha de la ejecutoria del acto administrativo de adjudicación, los documentos necesarios para la suscripción del contrato.

El contrato deberá firmarse en la ciudad de Santafé de Bogotá D.C., en un plazo no mayor de cuarenta (40) días hábiles contados a partir de la fecha de ejecutoria del acto administrativo de la adjudicación, y sólo será objeto de modificación respecto de la minuta contenida en este pliego cuando:

- a) La modificación haya sido especificada en la propuesta y aceptada por la Aerocivil.
- b) Tal modificación no suponga modificaciones sustanciales a la minuta del contrato incluida en el presente pliego y de tal forma que no se vulnere el principio de igualdad de los proponentes.

Dicho plazo de cuarenta (40) días hábiles, podrá ser ampliado a criterio de la Aerocivil de acuerdo con lo establecido en el numeral 9o., artículo 30 de la Ley 80 de 1993.

Si el proponente favorecido no firmare el contrato dentro del plazo fijado para tal efecto, la Aerocivil podrá optar entre abrir una nueva licitación o adjudicar la concesión, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes, al proponente calificado en segundo lugar. Si éste tampoco firmare, dentro del mismo plazo de veinte (20) días hábiles, podrá la Aerocivil proceder a la contratación directa o a la apertura de una nueva licitación.

Si el adjudicatario no suscribiere el contrato correspondiente dentro del plazo acordado, quedará a favor de la Aerocivil el valor de la garantía constituída para responder por la seriedad de la propuesta a la que hace referencia el numeral 4.1. del presente pliego, sin perjuicio del ejercicio de las acciones legales conducentes al reconocimiento de los perjuicios causados no cubiertos por el valor de la garantía.

Para la ejecución del contrato se requiere la presentación y aprobación de la garantía única de cumplimiento. Una vez perfeccionado el contrato, se solicitará su publicación en el Diario Oficial - Diario Unico de Contratación Pública-, de acuerdo con lo especificado en el parágrafo 3o. del artículo 41 de la Ley 80 de 1993 y en el Decreto 1477 de 1995, requisito que se entiende cumplido con el pago de los derechos correspondientes por parte del concesionario. El recibo de pago de los derechos de publicación, y la garantía única de cumplimiento del contrato deberán presentarse a la Aerocivil dentro de los quince (15) días calendario siguientes a la fecha de perfeccionamiento del contrato.

Presentada la garantía única de cumplimiento por el concesionario, la Aerocivil dispondrá de un termino máximo de diez (10) días calendario para impartirle su aprobación.

II. REQUERIMIENTOS Y CONTENIDO DE LA PROPUESTA

2.1 CONDICIONES PREVIAS A LA PRESENTACIÓN DE LA PROPUESTA

2.1.1 Cancelación del valor del Pliego de Condiciones

El proponente, o por lo menos uno de sus miembros, deberá haber cancelado el valor del pliego de condiciones. El recibo expedido a favor de una persona distinta del proponente o alguno de sus miembros, no podrá servir de base para su participación en la licitación.

El valor del pliego de condiciones será la suma de cinco millones de pesos colombianos (\$5.000.000.00), no reembolsables, pagaderos en efectivo o con cheque de gerencia a favor del

Tesoro Nacional - Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, pago que deberá efectuarse en la División de Tesorería General (Caja), ubicada en el 2o. piso del Aeropuerto El Dorado de la Ciudad de Santa Fe de Bogotá, D.C.

2.1.2 Prohibiciones, inhabilidades e incompatibilidades

El proponente y sus miembros no podrán encontrarse incurso en prohibiciones, inhabilidades e incompatibilidades legales para participar en la licitación y para contratar con la Aerocivil según los términos de la Ley 80 de 1993 y demás disposiciones que sean aplicables.

2.2 FORMA DE PRESENTACIÓN DE LA PROPUESTA

- a) La propuesta deberá ser presentada por el representante legal de la sociedad proponente. Cuando se proponga constituir una sociedad para celebrar y ejecutar el contrato de concesión, la propuesta deberá ser presentada por el conjunto de personas que se comprometen a constituirla o por su apoderado debidamente constituido y facultado para el efecto.
- b) Las propuestas deberán ser depositadas en el área dispuesta por la Aerocivil en la dependencia contigua al Auditorio del Centro de Estudios Aeronáuticos, en original y tres copias. Si se presenta alguna discrepancia entre el original de la propuesta y alguna o algunas de las copias, prevalecerá el texto del original.
- c) Las propuestas presentadas después de la hora y fecha de cierre de la licitación no serán recibidas.
- d) En el sobre contentivo de la propuesta deberá anotarse que se trata de la LICITACIÓN PÚBLICA No. 017 de 1995, CONCESIÓN PARA LA ADMINISTRACIÓN Y EXPLOTACIÓN DEL AEROPUERTO RAFAEL NUÑEZ DE LA CIUDAD DE CARTAGENA.
- e) Las propuestas deberán contener los volúmenes que señala el numeral 2.4. de estos pliegos.
- f) Los proponentes autorizan a la Aerocivil para verificar, por cualquier medio y/o con cualquier persona, toda la información que suministren en las propuestas.
- g) Si las propuestas contuvieran información confidencial o privada, de acuerdo con la ley colombiana, deberá indicarse claramente tal calidad. La Aerocivil se reserva el derecho de revelar dicha información a sus agentes y asesores, con el fin de evaluar la propuesta. La Aerocivil, sus agentes y asesores estarán obligados a mantener la confidencialidad de tales informaciones. La

Aerocivil sólo responderá por los perjuicios derivados de la revelación de información confidencial o privada que contengan las propuestas, en caso de dolo o culpa grave de sus empleados, agentes o asesores.

- h) Si un proponente deseara retirar su propuesta deberá presentar una solicitud en tal sentido, firmada por su representante legal o por el apoderado de las personas que se comprometen a constituir una sociedad, debidamente constituido y facultado para el efecto. La propuesta le será devuelta sin abrir en el momento del cierre de la licitación, previa expedición de un recibo firmado por el solicitante.
- i) Si dentro del término para la presentación de las propuestas el proponente quisiera adicionar documentos a su propuesta, podrá hacerlo en original y tres copias en sobres separados, marcados de igual forma y con la misma leyenda que los sobres de presentación de la propuesta, adicionándole la leyenda "Anexo a la propuesta".
- j) No se aceptan las propuestas que se presenten con tachaduras o enmendaduras, en los aspectos esenciales para la comparación de las ofertas, salvo que dichas enmendaduras tengan la salvedad correspondiente hecha por el representante legal del proponente o por el apoderado de las personas que prometen constituir una sociedad, según el caso.
- k) Carecen de valor y no causan derecho alguno para los efectos de esta licitación las propuestas remitidas por correo, fax, telex u otro similar.
- l) La Aerocivil no considerará propuestas parciales ni realizará adjudicaciones parciales.
- m) Cualquier ambigüedad, imprecisión o falsedad en las partes esenciales de la propuesta, como resultado de omisiones, errores y/o incumplimiento de las instrucciones de este pliego de condiciones, será causa suficiente para no considerar dicha propuesta.
- n) Si un proponente encontrare una contradicción o error en este pliego de condiciones durante la preparación de su propuesta, deberá informarlo por escrito a la Aerocivil, para aclarar o corregir, de ser necesario, tal imprecisión.
- o) El proponente deberá presentar la propuesta básica siguiendo estrictamente los lineamientos legales, técnicos y financieros establecidos en el presente pliego. Adicionalmente podrá presentar alternativas y excepciones a cualquier parte del pliego de condiciones, incluida la minuta del contrato de concesión, adjunta al mismo. La presentación de dichas excepciones o alternativas no implicará condicionamiento alguno para la adjudicación de la propuesta básica. Por lo tanto, la Aerocivil se reserva el derecho de aceptar o rechazar las excepciones y alternativas propuestas.

2.3 BASES PARA LA ELABORACIÓN DE LA PROPUESTA

2.3.1 Régimen tarifario

La Aerocivil se reserva el derecho a cobrar directa o indirectamente las tarifas por el servicio de control de tráfico aéreo, impuesto de timbre a los pasajeros que viajan fuera del país, y todas otras tasas, licencias, permisos, derechos y multas que no sean cedidas al concesionario en el correspondiente contrato. La Aerocivil cederá al concesionario los ingresos correspondientes a los servicios básicos, de acuerdo con lo especificado en el Anexo 5. Los cobros por servicios complementarios, arrendamientos, concesiones o cualquier otra modalidad prevista en el Código de Comercio para la explotación de las áreas del Aeropuerto y por servicios directos ocasionales, también serán del concesionario.

A la Aerocivil le corresponderá la regulación de las tarifas de servicios básicos cedidos, como son derechos de aeródromo y tasa aeroportuaria. Además de los ingresos por servicios básicos, el concesionario podrá percibir ingresos por arrendamientos, concesiones o cualquier otra modalidad prevista en el Código de Comercio y por la prestación de servicios complementarios y de servicios directos ocasionales.

Los cargos por arrendamiento y concesiones que perciba el concesionario serán definidos con base en concursos públicos. Para tal efecto, en los casos en que el concesionario esté en capacidad de seleccionar un nuevo contratista, bien sea por expiración de los contratos de arrendamiento (o similares) anteriores o por cualquier circunstancia que legalmente le permita hacerlo, el concesionario seleccionará dicho contratista siempre a través de mecanismos que garanticen la libre competencia y la transparencia del proceso.

Las tarifas por servicios complementarios, cuando se prestén de manera opcional, o bajo condiciones de libre competencia, serán de libre negociación, salvo que por disposiciones legales o reglamentarias estén sujetas a regulación de autoridad pública competente. Las tarifas por servicios complementarios, en los casos en que la utilización de los servicios prestados no sea opcional para el usuario y no sean ofrecidos por otra u otras personas distintas del concesionario en condiciones competitivas, serán aplicadas libremente por el concesionario, previa comunicación a la Aerocivil, la cual se reserva el derecho de exigir la modificación de las mismas cuando se demuestre que los cobros exceden los costos y la utilidad razonable del concesionario.

Para efectos de la presentación de la oferta el oferente deberá presentar el estimativo general de ingresos por estos conceptos.

Para la presentación de las tarifas propuestas el concesionario deberá seguir los formatos establecidos en el Anexo 5. Los niveles tarifarios para los cargos básicos no podrán superar los montos establecidos en dicho Anexo.

Los niveles tarifarios propuestos para operaciones tanto nacionales como internacionales para los servicios básicos (derechos de aeródromo y tasa aeroportuaria) serán reajustados semestralmente durante todo el período de la concesión con base en la variación del Índice de Precios al Consumidor (IPC) de los seis (6) meses anteriores. Para efectos del reajuste previsto, las tarifas para operaciones internacionales expresadas en dólares de los Estados Unidos de América se convertirán a pesos colombianos utilizando la Tasa Representativa de Mercado certificada por la Superintendencia Bancaria, al final del periodo semestral; y en el evento de que el IPC supere las tasas de devaluación semestrales, se procederá al reajuste correspondiente.

Durante la vigencia de la concesión el concesionario podrá solicitar a la Aerocivil modificaciones a los niveles tarifarios adoptados, con base en estudios técnicos elaborados de acuerdo con las pautas y metodologías que para tal efecto defina la Aerocivil. La Aerocivil evaluará este estudio y si lo considera viable técnica y económicamente lo aceptará y lo pondrá en vigencia mediante una resolución en un plazo no superior a cuarenta y cinco (45) días calendario.

En caso que los niveles tarifarios por derechos de aeródromo y tasa aeroportuaria, adoptados en cualquier momento de la concesión por parte de la Aerocivil, sin que exista para ello una solicitud expresa del concesionario, sean inferiores a los adoptados por la Aerocivil en virtud de la última propuesta tarifaria del concesionario e indexados según el mecanismo establecido en este numeral, la Aerocivil reconocerá el valor de los ingresos correspondientes al tráfico efectivo por la diferencia tarifaria generada. Para tal efecto, el concesionario -previa aprobación expresa de Aerocivil- podrá descontar del pago de la cuota trimestral de la contraprestación el monto correspondiente a esta disminución de ingresos, de acuerdo con el tráfico efectivo durante el periodo trimestral anterior, certificado por la Aerocivil. En caso que la disminución de ingresos supere el monto de la cuota de la contraprestación de un determinado trimestre, se podrá descontar del monto de la siguiente cuota incluyendo intereses a favor del concesionario a una tasa del DTF a treinta días, más dos (2) puntos. Estos intereses sólo se reconocerán sobre la parte de diferencia tarifaria no cubierta con la cuota de la contraprestación del trimestre siguiente a la causación de las diferencias tarifarias. De solicitarlo así el concesionario, este mecanismo se aplicará por un periodo máximo de cuatro trimestres contados desde el primer trimestre en que se cause una diferencia tarifaria superior al valor de la cuota trimestral de la contraprestación. Pasado este periodo máximo, la compensación aquí establecida, junto con los intereses, será pagada directamente al concesionario con recursos propios de la Aerocivil.

En el caso de que un aumento de tarifas, definido unilateralmente por la Aerocivil, supere las tarifas propuestas por el concesionario, esta diferencia será de la Aerocivil e incrementará la cuota trimestral.

La Aerocivil elaborará los estudios para determinar el impacto de las modificaciones tarifarias sobre la demanda de los servicios ofrecidos por el concesionario y, en el caso de que los ajustes

afecten dicha demanda, acordará con el concesionario los mecanismos para restablecer la ecuación financiera del contrato.

Las tarifas por servicios directos ocasionales, se determinarán por el cálculo del costo incurrido por el concesionario en la prestación de dicho servicio, más una utilidad razonable.

Para los efectos de lo establecido en el presente numeral, se considera utilidad razonable del concesionario un quince por ciento (15%) de la tasa de retorno real al capital invertido en un período equivalente a la vida útil de la inversión efectuada.

2.3.2 Continuación de relaciones contractuales vigentes

La Aerocivil cederá al concesionario todos los derechos y obligaciones contractuales derivadas de contratos de arrendamiento, concesión, administración o similares sobre las áreas comerciales y los terrenos del Aeropuerto, hasta la terminación de los mismos. La información necesaria sobre los contratos vigentes y, en general, sobre el estado de ocupación de las áreas comerciales del aeropuerto, se encuentra en el Anexo 3 (Sección 3) del presente pliego de condiciones.

La Aerocivil no se obliga a responder frente al concesionario por el cumplimiento de las obligaciones surgidas con posterioridad a la cesión, a cargo de los contratistas cedidos, por lo que las acciones judiciales de cumplimiento o de resolución le corresponden exclusivamente al concesionario, sin derivar para ello responsabilidad alguna para el cedente. En el acto de notificación de la cesión contractual, el contratista cedido declarará que libera de toda responsabilidad a la Aerocivil.

Serán de responsabilidad de la Aerocivil las obligaciones de los contratistas originadas con anterioridad a la cesión de los contratos.

2.3.3 Asignación de áreas especiales

El concesionario se compromete a mantener, sin contraprestación alguna a su favor, la asignación de áreas especiales en el terminal para la Aerocivil, la Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, D.A.S., Policía Aeroportuaria, SIJIN, Sanidad Portuaria y para todos los organismos públicos que prestan servicios especiales en el Aeropuerto, sin perjuicio de disponer su reubicación, en el caso de considerarlo necesario, para el logro de los propósitos del contrato. En el Anexo 1 (Sección 3) se especifican las áreas utilizadas en la actualidad por estos organismos públicos. Las entidades públicas que utilizan los espacios asignados serán responsables por su adecuado mantenimiento y conservación y por el pago de la contribución a los gastos administrativos correspondientes, incluyendo servicios públicos domiciliarios, aseo y vigilancia, entre otros.

De requerirse mayores espacios para los fines descritos en el párrafo anterior durante la vigencia de la concesión, el concesionario, a solicitud de la Aerocivil, estará en la obligación de facilitar la utilización de las áreas necesarias siempre que las entidades públicas beneficiarias paguen la contraprestación correspondiente al concesionario, contraprestación que será fijada de mutuo acuerdo entre el concesionario y dichas entidades. De no llegarse a un acuerdo, la Aerocivil fijará el monto correspondiente, de conformidad con los niveles que se paguen por los usuarios privados en las áreas adyacentes. De igual manera, la Aerocivil podrá determinar que nuevas áreas sean ocupadas por entidades públicas, compensando directamente al concesionario por el costo de oportunidad que se le cause, compensación que podrá hacerse descontando los valores correspondientes de las cuotas trimestrales a que se obliga el concesionario.

2.3.4. Acceso a compañías de servicios a la aviación.

El concesionario deberá garantizar el acceso y funcionamiento en las instalaciones aeroportuarias de las compañías de servicios a la aviación, las cuales prestarán servicios complementarios a las aerolíneas. Las mismas serán seleccionadas objetivamente por el concesionario mediante mecanismos de concurso público, libre y transparente que garanticen la idoneidad en la prestación de los servicios. El proceso de selección será supervisado por la Aerocivil.

Las compañías de servicios a la aviación deberán pagar al concesionario la contraprestación correspondiente al contrato que con éste se suscriba, dependiendo de la naturaleza y el objeto del mismo.

En los contratos de concesión la contraprestación consistirá en el derecho que por dicha concesión cobrará el concesionario. Cuando por la naturaleza de los servicios complementarios prestados sea necesaria la utilización de un espacio físico dentro de las áreas del Aeropuerto por parte de la compañía de servicios a la aviación, la contraprestación que ésta pagará al concesionario podrá consistir en una suma fija correspondiente al canon de arrendamiento por dichos espacios, más una cantidad que podrá ser fija o variable, que corresponderá al derecho de concesión.

El concesionario se obliga a establecer una auditoría externa que tenga libre acceso a almacenes, bodegas, cuentas y todos los demás aspectos necesarios para verificar el cumplimiento de las obligaciones del contratista con el concesionario.

El concesionario deberá establecer un control riguroso del desempeño del contratista, con el fin de garantizar la óptima prestación del servicio.

El concesionario deberá asegurarse que los subconcesionarios y arrendatarios no incurran en prácticas contrarias a la libre competencia.

El concesionario podrá prestar o contratar directamente servicios complementarios solamente en el evento en que, surtido el procedimiento del concurso público para la prestación de estos servicios por parte de compañías especializadas, no se presentare ningún oferente. Para ello deberá obtener la aprobación previa de la Aerocivil.

2.3.5 Contraprestación a la Aerocivil por la concesión del Aeropuerto y forma de pago.

Los proponentes deberán ofrecer una suma única a la Aerocivil por el derecho de explotación del Aeropuerto. Esta suma será expresada en pesos corrientes de 1996 y servirá de base para la evaluación de la oferta económica de los proponentes.

La contraprestación será pagada de la siguiente forma:

- a) El treinta por ciento (30%) de la contraprestación será destinada directamente por el concesionario a inversiones obligatorias, según lo definido en el numeral 2.3.6.1
- b) El setenta por ciento (70%) de la contraprestación será pagado por el concesionario directamente a la Aerocivil en cuotas trimestrales variables dentro de los cinco (5) últimos días de cada trimestre calendario durante toda la vigencia de la concesión. En cada período la cuota trimestral se calcula como la suma de la parte correspondiente al abono a capital y la parte correspondiente a los intereses sobre el saldo de la deuda al final del trimestre calendario anterior.

Los abonos a capital serán crecientes a una tasa anual de crecimiento del quince por ciento (15%).

El monto de la parte correspondiente a intereses sobre el saldo de la deuda al final del trimestre anterior se calculará utilizando una tasa de interés trimestre vencido equivalente al DTF más dos (2) puntos.

El pago de la primera cuota se hará al vencimiento del trimestre calendario completo siguiente al de la fecha de entrega del Aeropuerto. La cuantía de dicho pago incluirá la parte proporcional correspondiente al período contado desde la fecha de entrega del aeropuerto hasta el último día del trimestre calendario en que se realice dicha entrega.

De igual manera, al momento de la liquidación del contrato se hará el cálculo de la parte proporcional correspondiente a los días del último trimestre calendario de la concesión, para ser deducido o sumado, según corresponda, a los pagos que deban hacerse entre las partes al final del contrato.

2.3.6 Inversiones de capital durante la vigencia de la concesión

2.3.6.1 Inversiones obligatorias

Durante la vigencia de la concesión, el concesionario estará obligado a destinar el treinta por ciento (30%) de la contraprestación a Inversiones Obligatorias o al Fondo de Inversiones Obligatorias.

El valor presente neto de las inversiones obligatorias (a la fecha de presentación de la oferta) corresponderá al treinta por ciento (30%) de la contraprestación. En ningún caso el valor presente neto de los desembolsos efectuados por el concesionario para financiar inversiones obligatorias o para alimentar el Fondo de Inversiones Obligatorias, podrá exceder el treinta por ciento (30%) de la contraprestación por la concesión.

Estas inversiones obligatorias se harán en obras y/o equipos requeridos para que el Aeropuerto tenga eficientes y seguras condiciones de servicio y se concentrarán en la pista, rampa, plataforma y calles de rodaje e interconexión. Las inversiones obligatorias no estarán destinadas a generar aumento de ingresos para el concesionario por expansión de la capacidad o por explotaciones comerciales del Aeropuerto. Las inversiones obligatorias se destinarán a llevar el Aeropuerto a estándares OACI y a lograr niveles eficientes de servicio y de seguridad para los usuarios y explotadores de aeronaves; por ello, dentro del Plan de Reacondicionamiento de que trata el numeral 2.3.6.1.1 se pueden proponer aquellas inversiones que mejoren los niveles de servicio, minimicen las congestiones existentes y mantengan los niveles de servicio propuestos y requeridos.

Las inversiones a que se refiere este numeral se harán de acuerdo con un Plan de Inversiones Obligatorias propuesto por el concesionario y aprobado por la Aerocivil. Sin embargo, en cualquier momento de la vigencia de la concesión en que aparezca como indispensable la realización de inversiones no incluidas dentro de las obligaciones a cargo del concesionario para garantizar la seguridad aeroportuaria a los usuarios del Aeropuerto, la Aerocivil podrá ordenar unilateralmente su ejecución con cargo al monto de las inversiones obligatorias y acordará con el concesionario las formas, plazos y condiciones de ejecución y de financiamiento, así como las modificaciones correspondientes al Plan de Inversiones Obligatorias. Igualmente, por intermedio de su representante legal, la Aerocivil podrá ordenar la suspensión o la reprogramación del Plan de Inversiones Obligatorias cuando ello resulte indispensable teniendo en cuenta las condiciones reales de la prestación del servicio. En estos eventos, la Aerocivil también podrá modificar el porcentaje de la contraprestación destinado a las inversiones obligatorias y la diferencia incrementará el monto de la cuota trimestral.

Si el monto destinado a inversiones obligatorias se hubiese agotado, el proyecto podrá ser financiado con recursos propios de la Aerocivil o con recursos provenientes del porcentaje de la

contraprestación que deba ser directamente pagado a la Aerocivil, a discreción de ésta. Cuando se utilicen los recursos de la contraprestación, el concesionario - previa aprobación expresa de la Aerocivil - pagará con sus recursos directamente al contratista responsable de la provisión de obras, bienes o servicios y descontará de los valores a pagar a la Aerocivil el valor de los costos de inversión, debidamente aprobados por la Aerocivil.

En el caso de que se hayan agotado las fuentes previstas en el párrafo anterior y se requieran modificaciones tarifarias para la financiación de las inversiones obligatorias, aquellas serán adoptadas por la Aerocivil en lo estrictamente necesario para sufragar las inversiones ordenadas. En el evento de presentarse excedentes, dichos ingresos serán de propiedad de la Aerocivil y no serán cedidos al concesionario. La Aerocivil elaborará los estudios que permitan determinar el impacto de dichas modificaciones sobre la demanda de los servicios ofrecidos por el concesionario y, en el caso de que los ajustes afecten la demanda, las partes acordarán los mecanismos para restablecer la ecuación financiera del contrato.

El concesionario podrá distribuir las inversiones obligatorias en el tiempo, de acuerdo con el Plan de Inversiones Obligatorias que elabore y con las autorizaciones de la Aerocivil. Los precios de las obras, equipos y/o servicios deberán ser previamente avalados por la Aerocivil antes de ser contratados, para que sirvan como base del cálculo de las inversiones obligatorias. La fecha en que se tendrán como aplicados dichos precios para efecto del cálculo del monto de Inversiones Obligatorias será la del recibo a satisfacción de las obras o equipos.

El concesionario constituirá un Fondo de Inversiones Obligatorias, el cual se alimentará con la diferencia entre la inversión ejecutada y el monto destinado a inversiones obligatorias. Para tal efecto, al final de cada periodo trimestral, se calculará la diferencia entre estos dos montos y el concesionario deberá consignar esta diferencia durante los primeros cinco(5) días calendario del trimestre siguiente en la entidad fiduciaria encargada del manejo de los recursos.

No obstante, durante el periodo inicial de la concesión y mientras se define y ejecuta el Plan de Inversiones Obligatorias, el concesionario consignará, en el Fondo de Inversiones Obligatorias, en los mismos plazos, el monto total destinado a tales inversiones.

El Fondo de Inversiones Obligatorias será manejado a través de un fideicomiso de administración. La selección de la entidad fiduciaria la efectuará la Aerocivil previa propuesta del concesionario, siendo potestativo de la Aerocivil rechazar o aceptar la postulación. En todo caso la entidad fiduciaria seleccionada será de reconocida trayectoria, experiencia y profesionalismo en el medio. El Fondo será manejado con criterios de seguridad, liquidez y rendimiento de la inversión.

Los rendimientos financieros del Fondo generados durante toda la vigencia de la fiducia serán propiedad de la Aerocivil. Se liquidará trimestralmente una suma correspondiente al rendimiento real sin tener en cuenta el ajuste por inflación, la cual deberá ser consignada por el concesionario,

a favor de la Aerocivil, en la cuenta que ésta designe para el efecto. Estos rendimientos en ningún caso disminuirán el monto de la contraprestación a la que se obliga el concesionario.

La Aerocivil supervisará el manejo financiero de estos recursos y para el efecto podrá solicitar las cuentas a la entidad fiduciaria.

Los gastos de administración de los recursos entregados en fiducia se pagarán con cargo a los rendimientos financieros.

Al final del período de la concesión los recursos que se encuentren en el Fondo serán transferidos a la cuenta que para tal efecto designe la Aerocivil.

El concesionario deberá proponer el cronograma de ejecución de las inversiones del Plan de Reacondicionamiento por un valor equivalente al cincuenta por ciento (50%) del total de las inversiones anuales obligatorias y el monto restante de la inversión se ejecutará, por el tiempo restante de la concesión, de manera uniforme, anualmente, a partir de concluida la ejecución del Plan de Reacondicionamiento. Para este Plan, el concesionario deberá establecer sus propias prioridades.

Si para la realización de las inversiones obligatorias, en un período determinado de la concesión, los recursos de la contraprestación destinados a este fin más la reserva del Fondo de Inversiones Obligatorias, fueren insuficientes para atender las inversiones previamente autorizadas por la Aerocivil para ese período y demandaren financiamiento, los intereses que causen estas obligaciones durante el período determinado, podrán ser cubiertos con los recursos de la contraprestación destinados a inversiones obligatorias.

Las inversiones necesarias para la ejecución del Plan de Reacondicionamiento a que se refiere el siguiente numeral, se harán con cargo al monto de las inversiones obligatorias.

Las inversiones obligatorias deberán incluir los valores necesarios para la adquisición de los inmuebles aledaños al Aeropuerto que se requieran para la ejecución del Plan Maestro Aeroportuario.

2.3.6.1.1 Reacondicionamiento

El proponente deberá acordar con la Aerocivil un plan de reacondicionamiento del Aeropuerto, dentro de los seis (6) meses siguientes a la fecha de entrega del Aeropuerto. Este plan de reacondicionamiento, que contendrá las inversiones necesarias para llevar el aeropuerto a condiciones de servicio acordes con las recomendaciones de la OACI, será ejecutado dentro de un plazo máximo de dieciocho (18) meses contados a partir de la fecha de entrega del Aeropuerto. Los gastos necesarios para ejecutar el plan de reacondicionamiento serán asumidos por el

concesionario con cargo al monto destinado a las inversiones obligatorias, según lo establecido en el numeral anterior.

Una vez concluidas las inversiones de reacondicionamiento acordadas, y recibidas a satisfacción por la Aerocivil las obras y/o equipos, se verificará el estado y condición del Aeropuerto y se efectuará un inventario detallado que servirá de base para llevar a cabo la medición del desempeño del concesionario.

El concesionario se obliga a mantener las instalaciones del Aeropuerto en el nivel de servicio a que se llegue después del reacondicionamiento a que se refiere el presente numeral. Para tal efecto, las partes definirán de mutuo acuerdo una firma especializada en la verificación de servicios e instalaciones aeroportuarias que se encargará de certificar las condiciones reales del Aeropuerto para el momento de la culminación del reacondicionamiento. En el caso en que, después del reacondicionamiento, se presentaren discrepancias entre las partes sobre el nivel de mantenimiento de las instalaciones aeroportuarias, la misma firma, u otra escogida de común acuerdo, las solucionará por el mecanismo de la amigable composición. Las decisiones de la firma verificadora tendrán carácter obligatorio para las partes.

Los gastos que ocasione la intervención de la firma auditora serán cubiertos por partes iguales cuando se trate de la certificación del estado del Aeropuerto después del reacondicionamiento. Cuando se trate de solución de controversias, después de dicho reacondicionamiento, tales gastos serán asumidos por la parte que resulte vencida.

2.3.6.2 Inversiones de capital adicionales

Durante el periodo de la concesión, cualquiera de las partes podrá proponer inversiones de capital para expansiones adicionales de la capacidad aeroportuaria distintas de las inversiones obligatorias. Estas inversiones se concentran en sitios específicos del Aeropuerto tales como:

- Terminales de pasajeros incluyendo locales comerciales, counters, oficinas, áreas de manejo de equipajes, parqueadero, áreas para la prestación de servicios directos ocasionales y demás instalaciones de servicio al público.
- Bodegas e instalaciones conexas destinadas a la prestación del servicio de movimiento de carga.
- Areas dedicadas a las compañías de servicios a la aviación, incluyendo las instalaciones utilizadas por las compañías de servicio y apoyo a los pasajeros, las de servicios de ayuda y apoyo a las aeronaves y servicios a la carga.

De llegarse a un acuerdo entre las partes sobre la conveniencia de estas inversiones, las mismas serán financiadas totalmente por el concesionario.

La Aerocivil tendrá un plazo de sesenta (60) días para pronunciarse sobre el proyecto de inversiones de capital adicionales presentado por el concesionario.

2.3.7 Plan Maestro Aeroportuario

El concesionario deberá actualizar el Plan Maestro Aeroportuario existente durante los primeros seis (6) meses contados a partir de la fecha de entrega del Aeropuerto. Este plan deberá ser aprobado por la Aerocivil en un término máximo de sesenta (60) días contados desde su presentación por el concesionario. El Plan Maestro Aeroportuario será objeto de modificaciones durante la vigencia de la concesión de acuerdo con las condiciones reales de la prestación del servicio, a solicitud de cualquiera de las partes.

El Plan Maestro Aeroportuario deberá actualizarse teniendo en cuenta los parámetros referidos en el documento 9184 de la OACI, "Manual de Planificación de Aeropuertos", parte 1, Planificación General y sus anexos, y la circular AC150/5070-6A de la Federal Aviation Administration of U.S. Department of Transportation de los Estados Unidos de America (el manual, anexos y la circular podrán ser consultados en la Biblioteca del Centro de Estudios Aeronáuticos de la Aerocivil) y deberá contener por lo menos los siguientes aspectos, señalando los objetivos, las inversiones necesarias, sus fuentes y los cronogramas de ejecución previstos:

- a) Aspectos sociales y urbanos
- b) Estudio y mitigación del impacto ambiental
- c) Proyecciones de inversión y de demanda
- d) Restauración paisajística
- e) Arquitectura regional
- f) Rampa
- g) Pista
- h) Terminal
- i) Vías de acceso
- j) Parqueaderos
- k) Instalaciones para seguridad y control del tránsito aéreo
- l) Plan de Inversiones Obligatorias, incluido el reacondicionamiento, todo de acuerdo con los numerales 2.3.6.1 y 2.3.6.1.1. del presente pliego de condiciones.
- m) Plan de ejecución de inversiones de capital adicionales a que se refiere el numeral 2.3.6.2.
- n) Plan de operación y seguridad aeroportuaria
- o) Plan de mantenimiento y mejoras

Los estudios previos de los planes a que se refiere el presente numeral se financiarán con cargo al Fondo de Inversiones Obligatorias, salvo los correspondientes a los planes de inversiones de capital adicionales que serán financiados por el concesionario.

El concesionario contratará con cargo a las inversiones obligatorias, previo concurso público de méritos supervisado por la Aerocivil, una firma especializada para hacer la interventoría de las obras incluidas en los Planes Maestro Aeroportuario y de Inversiones Obligatorias a que se refiere el presente pliego.

2.3.8 Plan de protección ambiental

Para garantizar que los recursos naturales y los ambientales sean preservados y protegidos, el concesionario deberá presentar, dentro del Plan Maestro Aeroportuario a que se refiere el numeral anterior, un plan de protección ambiental y el presupuesto para mantener y proteger la integridad ambiental de la zona vecina al Aeropuerto. Este plan se enmarcará dentro de los reglamentos ambientales vigentes y estará acompañado de un presupuesto general anualizado para este rubro. Los costos derivados de la ejecución de este plan ambiental o de las exigencias que durante el período de la concesión hagan las autoridades ambientales podrán ser deducidos de las inversiones obligatorias, siempre que se refieran a obras o gastos necesarios para la minimización del impacto ambiental que tengan dichas inversiones o que se deriven de las condiciones en que se entregue el Aeropuerto. En consecuencia, los costos asociados al control del impacto ambiental derivado de obras correspondientes a las inversiones de capital adicionales serán asumidos directamente por el concesionario.

El concesionario se compromete a cumplir con las normas y reglamentos ambientales vigentes que exijan las autoridades colombianas correspondientes y a no iniciar ni permitir que se inicie obra alguna sin la respectiva licencia ambiental, en los casos en que esta licencia se requiera de acuerdo con la ley. La Aerocivil prestará su concurso para el trámite y obtención de las licencias ambientales pero sin responsabilidad alguna por el éxito de la gestión.

2.4 SECCIONES DE LA PROPUESTA

La propuesta deberá contener tres (3) secciones, las cuales deberán ser presentadas en tres (3) volúmenes separados conteniendo la información requerida así:

Volumen I: Pre-requisitos esenciales.

Volumen II: Condiciones técnico - comerciales

Volumen III: Oferta económica

2.5 CONTENIDO DE LAS SECCIONES DE LA PROPUESTA

2.5.1 Pre-requisitos esenciales

La siguiente información, correspondiente a los pre-requisitos esenciales, deberá estar contenida exclusivamente en el volumen uno (1) de la propuesta.

2.5.1.1 Carta de presentación

El proponente deberá incluir una carta de presentación de la propuesta de acuerdo con los términos del anexo 9 (Sección 3) del presente pliego de condiciones, firmada por el representante legal de la sociedad proponente. Cuando se proponga constituir una sociedad para celebrar y ejecutar el contrato de concesión, la carta de presentación de la propuesta deberá ser firmada por los miembros de la futura sociedad o por un apoderado de los mismos debidamente constituido y facultado para el efecto.

2.5.1.2 Certificaciones

El proponente deberá incluir en la oferta las siguientes certificaciones:

- a) Documentos que acrediten la existencia, representación legal actual, objeto social, fecha de constitución y vigencia de la persona jurídica proponente y de sus socios (o nombre e identificación si son personas naturales), expedidos por la Cámara de Comercio con una antelación máxima de dos (2) meses a la fecha de presentación de la propuesta.

En el evento de que la propuesta establezca la creación de una nueva sociedad para celebrar y ejecutar el contrato de concesión, deberá adjuntarse el documento de promesa de constitución de la nueva entidad, cuyo perfeccionamiento se sujetará únicamente a la adjudicación del contrato de concesión. Dicho documento deberá acompañarse de la información y de los documentos a que se refiere el presente literal, de cada una de las personas que prometen asociarse. Asimismo, deberá acompañarse de los documentos en que consten las autorizaciones otorgadas por los órganos sociales competentes a los representantes legales de las personas jurídicas que conformarán la nueva sociedad, tanto para constituirla como para hacer los aportes de capital que se prometen.

El proponente y, cuando se trate de personas jurídicas, los miembros que la conforman o las personas jurídicas integrantes de la sociedad que se promete constituir, deberán acreditar una duración mínima igual a la del contrato de concesión y un (1) año más.

Si entre los accionistas o entre los futuros asociados, según el caso, existen sociedades extranjeras, deberá acreditarse su existencia, razón, objeto social y representación legal, de conformidad con lo previsto en el artículo 480 del Código de Comercio.

b) Copia del acta del órgano social competente en la cual conste la autorización al representante legal de la sociedad proponente para presentar la propuesta y adelantar todos los trámites, incluso la firma del contrato de concesión, cuando ello se requiera, de conformidad con los estatutos.

Quando se prometa constituir una sociedad para celebrar y ejecutar el contrato de concesión, el proponente deberá anexar las autorizaciones para presentar la propuesta, notificarse o recibir comunicaciones relacionadas con la misma y realizar ante la Aerocivil todas las gestiones y trámites previos a la celebración del contrato, en el evento en que éste se le adjudique. Dichas autorizaciones deberán ser otorgadas por las personas naturales y por los órganos sociales de las personas jurídicas que la conformarán, cuando esto se requiera de conformidad con los estatutos, copia de los cuales deberán anexarse a la propuesta.

c) Certificado expedido por el revisor fiscal o por el contador público (según las disposiciones legales vigentes), en que conste el monto del capital autorizado, el suscrito y el pagado, el monto de los aportes, y la composición accionaria de la sociedad proponente y de sus socios. Dicho certificado estará acompañado de fotocopia de la tarjeta profesional de contador público y de la certificación de antecedentes disciplinarios expedida por la Junta Central de Contadores.

Si se promete constituir una sociedad, en el documento de promesa se indicará su composición accionaria y las proporciones del capital que se autorizará, suscribirá y pagará. La propuesta incluirá los documentos a que se refiere este literal, de cada una de las personas jurídicas que se comprometen a asociarse.

d) Balance general de la sociedad proponente y de cada uno de sus socios o de los futuros asociados, según el caso, a 30 de junio de 1995 y un balance de prueba cortado con una antelación máxima de dos (2) meses a la presentación de la propuesta, refrendado por el revisor fiscal o por un contador público.

e) Estado de pérdidas y ganancias de la sociedad proponente y de cada uno de sus socios o de los futuros asociados, según el caso, correspondiente al primer semestre calendario de 1995, refrendado por el revisor fiscal o por un contador público.

f) Copia de las declaraciones de renta de los tres (3) últimos años, de la sociedad proponente y de sus socios o de los futuros asociados, según el caso.

g) Certificado de carencia de informes por tráfico de estupefacientes de cada uno de los socios de la sociedad proponente o de las personas que prometen constituir una sociedad para celebrar y ejecutar el contrato de concesión, expedido por la Dirección Nacional de Estupefacientes del Ministerio de Justicia y del Derecho.

h) Declaración juramentada ante notario público, emanada de las personas naturales y del representante legal de cada una de las personas jurídicas socias del proponente en donde se explique el origen de su patrimonio y el de sus miembros. Cuando se trate de la promesa de constituir una sociedad, esta declaración deberá rendirse por los representantes legales de las personas jurídicas y por las personas naturales que la conformarán. La Aerocivil se reserva la facultad de requerir información o documentos adicionales sobre este aspecto, tanto respecto de los socios o futuros asociados del oferente, según el caso, como de los socios de éstos.

Las entidades territoriales miembros de la sociedad proponente o aquellas que se comprometen a constituir una sociedad, según el caso, acreditarán los requisitos exigidos en el presente numeral de conformidad con las disposiciones que las rigen, las cuales se indicarán en la propuesta.

Los documentos otorgados en el exterior deberán cumplir con los requisitos establecidos por el artículo 480 del Código de Comercio.

2.5.1.3 Estructura del concesionario

Para desarrollar el objeto de la presente licitación, el concesionario deberá ser una sociedad anónima constituida en Colombia. La estructura de constitución de la sociedad y la distribución de aportes de capital de los socios deberán cumplir con los requerimientos establecidos en este numeral. Cualquier propuesta que no cumpla con estas condiciones en su totalidad será rechazada.

El objeto de la sociedad proponente o de la que se promete constituir, según el caso, debe ser único y especializado en la administración y explotación de aeropuertos.

La estructura de constitución de la sociedad y la distribución obligatoria de aportes de capital deberá tener las siguientes características:

a) Las aerolíneas y compañías de servicios a la aviación, en conjunto, no podrán tener directa ni indirectamente a través de su participación en otras sociedades que contribuyen en el capital de la sociedad, una participación total de más del veinticinco por ciento (25%). Individualmente, cada una de las aerolíneas y compañías de servicios a la aviación, no podrá tener, directa ni indirectamente a través de su participación en otras sociedades que contribuyen en el capital de la sociedad, una participación de más del diez por ciento (10%).

Para efectos de este pliego, cuando el socio operador tenga como actividad principal la administración de aeropuertos y complementaria o adicionalmente realice actividades de prestación de servicios a la aviación, se considerará que su naturaleza corresponde a la primera actividad.

b) La sociedad podrá contar con participación estatal territorial. Con este propósito, entidades territoriales tales como municipios o asociaciones de los mismos, distritos, departamentos, podrán contar con una participación máxima del diez por ciento (10%).

En desarrollo de lo previsto en el artículo 3o., literal a, del Decreto 1647 del 1o. de agosto de 1994, dentro de los tres (3) meses siguientes a la suscripción del contrato de concesión el concesionario deberá ofrecer en venta, al precio del valor nominal de las acciones, un número de acciones equivalente, como máximo, al diez por ciento (10%) de la totalidad de las acciones inicialmente suscritas. Este ofrecimiento esta dirigido exclusivamente a las entidades territoriales donde se sitúa y a las que sirve principalmente el Aeropuerto, definidos como tales el Departamento de Bolívar, el Distrito Especial de Cartagena de Indias y los demás municipios del Departamento de Bolívar o asociaciones de éstos últimos.

Para tales efectos, el concesionario podrá a su libre escogencia optar por a) Ceder a prorrata de los aportes el diez por ciento (10%); b) Aumentar el capital en la proporción necesaria para garantizar que la participación del capital estatal territorial sobre el total sea, como máximo, del diez por ciento (10%); y c) Colocar las acciones que la sociedad tenga en reserva en el porcentaje requerido, conforme a lo establecido por el Código de Comercio.

El total de las acciones que se ofrezcan en venta será dividido en tres (3) partes iguales, de tal manera que el Departamento de Bolívar y el Distrito de Cartagena de Indias podrán adquirir, cada uno, una tercera (1/3) parte de las acciones ofrecidas. Los demás municipios del Departamento de Bolívar podrán adquirir, en condiciones de igualdad, la tercera (1/3) parte restante. Si concurren asociaciones de municipios, el número de acciones que pueden suscribir dependerá del número de municipios que la integran. Si alguna de las entidades no manifestara interés en la adquisición de la totalidad o una parte de las acciones a que tiene derecho, según lo aquí establecido, dichas acciones podrán ser adquiridas por las otras entidades públicas definidas en este literal, caso en el cual acrecentarán proporcionalmente a la cuota de acciones que tiene derecho cada una de las entidades interesadas. Si tampoco mostraren interés, las acciones podrán ser vendidas entre los socios a prorrata de su respectiva participación accionaria o mantenerse en reserva, según lo estime el concesionario.

Cuando el proponente que resulte adjudicatario de la presente licitación ya tuviere la participación del capital estatal territorial a que se refiere este literal, no habrá lugar a venta de acciones. Si la participación fuere inferior al diez por ciento (10%) al momento de la presentación de la oferta, la cantidad de acciones que será ofrecida, de conformidad con lo previsto en este literal, se reducirá correlativamente, de tal forma que el capital estatal territorial no supere el diez por ciento (10%) del capital total de la sociedad.

c) Entre los socios de la sociedad proponente o entre los miembros que la conformarán, según el caso, deberá haber, por lo menos, una firma especializada en la operación de aeropuertos cuya participación en el capital de la sociedad será, como mínimo, del treinta por ciento (30%). El porcentaje de esta participación será factor de evaluación de la oferta técnico-comercial.

d) El total del capital suscrito no podrá ser inferior a la suma de quinientos millones de pesos (\$500.000.000) ni el capital pagado inferior a doscientos cincuenta millones de pesos (\$250.000.000). Al momento de presentar la propuesta, el capital suscrito de la sociedad proponente deberá alcanzar, cuando menos, un monto de ciento cincuenta millones de pesos (\$150.000.000) y el pagado cincuenta millones de pesos (50.000.000). La sociedad proponente que resulte ganadora de la licitación deberá acreditar, antes de la celebración del contrato de concesión, el incremento del capital suscrito a la suma de quinientos millones de pesos (\$500.000.000) y del pagado a la suma de doscientos cincuenta millones de pesos (\$250.000.000).

La sociedad que se constituya para celebrar y ejecutar el contrato de concesión deberá acreditar, previamente a la celebración del contrato, las proporciones de capital acabadas de indicar.

Para los efectos del presente literal y de conformidad con lo previsto en la ley, el capital suscrito deberá pagarse en su totalidad en el curso del año siguiente a la fecha de constitución de la sociedad.

e) Se prohíbe a los socios participar en más de una propuesta en el presente proceso licitatorio.

f) El concesionario no podrá modificar la composición accionaria de la sociedad sin autorización previa de la Aerocivil.

En los estatutos de constitución de los proponentes y en la promesa de constitución de la sociedad deberá reglamentarse todo lo necesario para el cabal cumplimiento de los requerimientos descritos en este numeral. Copia de los estatutos deberá presentarse con la oferta para efectos de la verificación de estas exigencias.

El proponente garantizará el cumplimiento de las obligaciones establecidas en el presente numeral mediante la garantía de seriedad de la propuesta establecida en el numeral 4.1 del presente pliego de condiciones.

2.5.1.4 Garantía de seriedad de la propuesta

Deberá ser presentada de conformidad con lo especificado en el numeral 4.1 de esta sección del pliego de condiciones.

2.5.1.5 Recibo de pago del valor de los pliegos

El proponente debe presentar el recibo correspondiente al pago del valor del pliego de condiciones, de conformidad con lo establecido en el numeral 2.1.1 del presente pliego.

2.5.2 Condiciones técnico-comerciales

La siguiente información, correspondiente a las condiciones técnico -comerciales, deberá estar incluida exclusivamente en el volumen dos (2) de la propuesta.

2.5.2.1 Experiencia del proponente

2.5.2.1.1 Experiencia específica

El proponente debe suministrar evidencia comprobable de experiencias anteriores (directamente asumidas por el proponente o por alguno de sus socios) en administración de instalaciones relacionadas con la prestación de servicios de transporte público, que califiquen al proponente como administrador eficaz de este tipo de servicios. La experiencia deberá ser certificada por el representante legal del ente a quien se prestó el servicio y la Aerocivil se reservará el derecho de comprobar la veracidad de esta información. Para efectos de lo aquí previsto, la experiencia específica de los miembros de la sociedad proponente o de los futuros asociados, según el caso, se sumará a prorrata de su participación en la composición accionaria de la sociedad concesionaria.

Para efectos de la evaluación, el certificado deberá contener el volumen promedio de demanda anual servida por el proponente (o sus miembros) en los últimos cinco (5) años (medida en número de pasajeros movilizados y en número de operaciones), años de experiencia específica, capacidad máxima del equipo de transporte al que se ha prestado servicio en los últimos cinco (5) años, promedio anual en los últimos cinco (5) años de áreas manejadas en instalaciones relacionadas con la prestación de servicios de transporte público, y monto promedio anual en los últimos cinco (5) años del valor de los servicios de mantenimiento a instalaciones relacionadas con la prestación de servicios de transporte público prestados por el proponente (o sus miembros).

Los miembros del proponente que deseen comprobar su experiencia específica a través de la experiencia de una sociedad subordinada, podrán hacerlo. Debe entenderse por sociedad subordinada tanto la filial como la subsidiaria, de conformidad con lo establecido en los artículos 260 y 261 del Código de Comercio. En todo caso, los miembros del proponente que deseen

acreditar su experiencia a través de sociedades subordinadas deberán acreditar los vínculos de subordinación, de conformidad con el procedimiento previsto en los artículos 480 del Código de Comercio y 259 del Código de Procedimiento Civil, en cuanto sea pertinente.

2.5.2.1.2 Experiencia general

El proponente debe suministrar evidencia comprobable de la experiencia de sus miembros en los negocios de su especialidad (con exclusión de los miembros de naturaleza pública), incluyendo trabajos, obras o proyectos realizados, o experiencia general en administración y operación de activos de infraestructura y servicios.

Para tal efecto adjuntará un listado detallado de los trabajos, obras, servicios, o en general proyectos en los que han participado o estén participando cada uno de los miembros del proponente, incluyendo la información necesaria para su verificación por parte de la Aerocivil (nombre del contratante o beneficiario de las obras, bienes o servicios, teléfono, dirección, etc.). Adicionalmente, cada uno de los miembros deberá proveer información tal como tiempo de existencia de la firma, número de empleados, patrimonio e indicadores de rentabilidad tales como razones de rendimiento sobre activos y sobre ventas, de acuerdo con el Anexo 4 (Sección 3).

Para efectos de lo aquí previsto, la experiencia general de los miembros del proponente se sumará a prorrata de su participación en la composición de la sociedad o de la asociación.

2.5.2.1.3 Experiencia del personal directivo que estará a cargo del Aeropuerto

El proponente debe suministrar los nombres y hojas de vida, al igual que la especialización de los empleados principales que serán responsables de la administración y gerencia en el primer nivel directivo del Aeropuerto, acompañados por una carta suscrita por éstos donde manifiesten su intención de asumir dicha vinculación. Las hojas de vida deberán incluir la información relacionada con los estudios realizados y la experiencia laboral y deberán acompañarse de los documentos con los cuales unos y otra se acrediten. Deberá acompañarse también el certificado de carencia de informes por tráfico de estupefacientes para cada una de estas personas.

Las cartas de intención a las cuales se refiere el párrafo anterior deben ser originales; si se trata de cartas suscritas en el extranjero se exige su traducción oficial y su autenticación según los términos del artículo 259 del Código de Procedimiento Civil.

Si cualquier cargo en el primer nivel directivo no está asignado a una persona determinada en el momento de la presentación de la propuesta, se deberán especificar los requisitos mínimos para ejercerlo. En este evento, antes de la vinculación de este personal, deberá presentarse a la

Aerocivil el certificado de carencia de informes por tráfico de estupefacientes a que se refiere el presente numeral.

2.5.2.2 Estructura organizacional

El proponente deberá presentar la estructura organizacional con la cual se propone administrar y explotar el Aeropuerto. Para ello tendrá en cuenta los criterios indicados en el anexo 4 (Sección 3) del presente pliego de condiciones. El organigrama deberá mostrar el número de niveles de la organización, con sus dependencias, y el resumen de funciones por dependencia. Igualmente, el proponente deberá especificar el número y la forma de vinculación de los empleados, definiendo los niveles a que pertenecerán, así como las actividades que serán subcontratadas.

2.5.2.3 Estructura y niveles tarifarios

El oferente deberá proponer los niveles tarifarios que aplicará durante la concesión, de acuerdo con la estructura definida por la Aerocivil, la cual se presenta en el Anexo 5. Los niveles tarifarios propuestos serán ajustados semestralmente, conforme a lo establecido en el numeral 2.3.1 del presente pliego.

2.5.2.4 Esquema financiero

A efectos de garantizar la objetividad en la evaluación y comparación de las propuestas, para el cálculo de los ingresos y costos a que se refieren los siguientes numerales, el proponente tendrá en cuenta la proyección del Índice de Precios al Consumidor (IPC) que se presenta en el Anexo 11 (Sección 3) del presente pliego, para su aplicación en términos nominales.

2.5.2.4.1 Proyección de ingresos

El proponente deberá presentar una proyección de los ingresos esperados para los quince (15) años de la concesión, contemplando, entre otros, ingresos por servicios básicos, servicios complementarios, servicios directos ocasionales, concesiones, arrendamientos y cualquier otra modalidad de explotación prevista en el Código de Comercio. Además, deberá indicar fuentes de otros ingresos distintos a los anteriores, cuando existan.

El proponente deberá tener en cuenta al hacer sus proyecciones de ingresos, que las aeronaves incluidas dentro del concepto de aviación general, esto es, las definidas por el artículo 12 y ss. de la Resolución 1934 de 1993 del Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil, pagan a la Aerocivil una tarifa operacional anual por el uso general de la infraestructura aeronáutica y

aeroportuaria. Por tanto, los cargos a dichas aeronaves por utilización de pista y rampa ya están incluidos en dicha tarifa operacional anual y no serán cedidos al concesionario. El concesionario podrá cobrar a estas aeronaves, los cargos derivados de servicios complementarios así como del estacionamiento y utilización de rampa después de las primeras tres (3) horas iniciales de utilización.

Igualmente, deberá considerarse que estarán exentas de los cargos a aeronaves las siguientes:

- a) Las aeronaves de propiedad del estado colombiano y las aeronaves de propiedad de estados extranjeros, que presten servicios no comerciales, siempre y cuando exista reciprocidad.
- b) Las aeronaves en operaciones de búsqueda, salvamento o auxilio, en caso de calamidad pública.
- c) Las aeronaves que realicen aterrizajes de emergencia o que regresen por mal tiempo a su aeropuerto de origen siempre y cuando no embarquen nuevos pasajeros, carga o correo remunerados.

El proponente deberá definir supuestos propios con el objeto de presentar las proyecciones financieras requeridas, incluyendo proyecciones de demanda por tipo de servicio.

El oferente deberá indicar todos los supuestos utilizados y los que considere necesarios para la correcta comprensión y validación de las proyecciones. Todos los supuestos deberán ser coherentes con la información suministrada en la propuesta.

Las proyecciones de ingresos deberán basarse en las proyecciones de demanda a quince (15) años que elabore el proponente teniendo en cuenta entre otros los siguientes aspectos:

- a) operaciones de aeronaves de pasajeros nacionales
- b) operaciones de aeronaves de pasajeros internacionales
- c) operaciones de aeronaves de pasajeros y carga nacionales
- d) operaciones de aeronaves de pasajeros y carga internacionales
- e) operaciones de carga exclusivamente nacionales
- f) operaciones de carga exclusivamente internacionales
- g) pasajeros embarcados nacionales
- h) pasajeros embarcados internacionales
- i) volúmenes de carga nacionales
- j) volúmenes de carga internacionales

Para efectos de hacer las proyecciones requeridas, el proponente podrá basarse en el comportamiento histórico del Aeropuerto, para lo cual la información correspondiente se presenta

en el anexo No. 2. Además de esta información, el proponente se basará en cualquier otra que considere pertinente.

La proyección de ingresos, deberá ser coherente con los estimados de demanda del proponente y con la estructura y niveles tarifarios estimados.

2.5.2.4.2 Proyección de costos

El proponente deberá presentar una estructura de costos ítem por ítem, para todo el período de la concesión.

Es responsabilidad del proponente determinar y explicar los costos razonables en que incurrirá el concesionario incluyendo por lo menos, pero sin limitarse a los siguientes :

- a) mantenimiento del Aeropuerto
- b) inversiones de capital adicionales.
- c) personal
- d) servicios contratados (vg: aseo, vigilancia, etc.)
- e) servicios profesionales (vg: honorarios profesionales, etc.)
- f) seguros
- g) servicios públicos
- h) impuestos diferentes al impuesto a la renta

Para efectos de la evaluación de las propuestas, el proponente no podrá incluir dentro de las proyecciones de costos los valores a ser pagados por concepto de contraprestación. En el caso de que las condiciones técnico-comerciales incluyan cualquier valor asociado a la contraprestación, la propuesta será rechazada. Como quiera que las inversiones obligatorias (incluidas las necesarias para el reacondicionamiento a que se refiere el numeral 2.3.6.1.1) se harán con cargo a un porcentaje de la contraprestación, dichas inversiones obligatorias tampoco deberán ser incluidas en la proyección de costos.

2.5.2.4.3 Estados financieros pro-forma

Para los quince (15) años de la concesión, el proponente deberá presentar los estados financieros proyectados anuales (Balance General y Estado de Ganancias y Pérdidas). La presentación de los estados financieros proforma deben incluir al menos los ingresos por rubro de servicio, los gastos de mantenimiento, gastos de administración, costos y gastos financieros, impuestos diferentes al impuesto a la renta, reservas y amortizaciones.

Con base en las proyecciones de ingresos y costos en pesos corrientes de cada año (aplicando las proyecciones del IPC a que se refiere el numeral 2.5.2.4 del presente pliego), el proponente deberá calcular el valor presente del excedente (diferencia entre ingresos y costos, sin contemplar el valor del impuesto a la renta) del flujo, para un período de quince (15) años, a una tasa de descuento del 29.4% anual. El valor de la contraprestación no debe aparecer en la propuesta técnico- comercial, so pena de rechazo de la propuesta.

2.5.2.4.4 Flujo de caja

El proponente debe presentar una proyección y descripción de los flujos de caja anuales esperados para los quince (15) años de la concesión.

2.5.2.5 Plan de mantenimiento y mejoras

Es responsabilidad del oferente proponer un plan inicial de mantenimiento y mejoras al Aeropuerto, que se aplicará en tanto se ejecute el Plan Maestro Aeroportuario a que se refiere el numeral 2.3.7. Este plan inicial de mantenimiento y mejoras, que se ajustará durante el periodo de la concesión de acuerdo a la ejecución del Plan Maestro Aeroportuario, debe referirse por lo menos a los siguientes aspectos:

- a) terminal
- b) equipos
- c) pista
- d) rampa
- e) cerramientos
- f) vías de acceso
- g) parqueaderos
- h) instalaciones para seguridad y control del tránsito aéreo
- i) otras zonas

El plan de mantenimiento y mejoras deberá ajustarse a las bases contenidas en el Anexo 6 (Sección 3). Además, seguirá las recomendaciones y los lineamientos del Manual de Servicios de Aeropuertos (Documento 9137 de la OACI), especialmente en lo referente a la parte 9, Métodos de Mantenimiento de Aeropuertos. El concesionario podrá basarse en cualquier otra publicación de la OACI u organismo similar en aspectos relevantes que considere pertinentes.

2.5.2.6 Plan de operación y seguridad aeroportuaria

Es responsabilidad del oferente proponer un plan inicial de operación y seguridad, que se aplicará en tanto se ejecute el Plan Maestro Aeroportuario a que se refiere el numeral 2.3.7 de este pliego. Este plan, que se ajustará durante el periodo de la concesión de acuerdo a la ejecución del Plan Maestro Aeroportuario, debe referirse, por lo menos, a los siguientes aspectos operativos:

- a) Plan de utilización de espacios del terminal y criterios para la selección de los arrendatarios y concesionarios de locales comerciales, servicios de parqueadero, servicios a la aviación, servicio de transporte público, áreas de mantenimiento y estacionamiento para la aviación general, que garanticen la óptima prestación del servicio a contratarse, de conformidad con las recomendaciones de la OACI.
- b) Objetivos de productividad por tipo de servicio.
- c) Plan de utilización de terrenos y zonas de carga
- d) Compromisos de calidad y niveles de servicio que se ofrecerán a los usuarios del Aeropuerto.
- e) Plan de seguridad y vigilancia que proyecta implementar el concesionario.
- f) Planes y políticas integrales para el manejo del Aeropuerto.

El plan de operación y seguridad deberá ajustarse a las bases contenidas en el Anexo 7 (Sección 3). Además, seguirá las recomendaciones y los lineamientos del Manual de Servicios de Aeropuertos (Documento 9137) publicado por la OACI, en especial en lo previsto en la parte 7, Planificación de Emergencia en los aeropuertos y en la parte 8, Servicios Operacionales en los aeropuertos. Asimismo, deberá adecuarse al Anexo 17 de la OACI, a cualquier otra documentación de la OACI u organismos similares que considere conveniente incluir, a las Resoluciones 03154, 04026 y 04514 de 1995 de la Aerocivil, y a las demás disposiciones concordantes o complementarias.

2.5.3 Oferta económica

Los proponentes deberán ofrecer, en sobre debidamente cerrado y sellado, el valor total de la contraprestación. El monto mínimo que podrá proponerse como contraprestación será de VEINTIUN MIL MILLONES DE PESOS COLOMBIANOS (\$ 21.000.000.000) de 1996.

El valor ofrecido debe provenir de la explotación de la concesión de acuerdo con las proyecciones establecidas en la propuesta. El valor de la contraprestación deberá ser igual o inferior al valor presente neto de la diferencia entre los ingresos y egresos anuales generados por la explotación del Aeropuerto. Para efectos de evaluar el cumplimiento de este requisito, el flujo neto anual de

operación (calculado utilizando las proyecciones del IPC a que se refiere el numeral 2.5.2.4), medido en pesos corrientes de cada año, será descontado a una tasa del 29.4% anual.

El acatamiento de este requisito se verificará al evaluar la consistencia económica de la propuesta y su incumplimiento ocasionará el rechazo de la oferta económica.

La información solicitada para la oferta económica deberá estar contenida exclusivamente en el volumen tres (3) de la propuesta.

III. METODOLOGÍA DE EVALUACIÓN

3.1 ETAPAS DEL PROCESO DE EVALUACIÓN

Las propuestas serán evaluadas por el Comité Evaluador que designe el Director de la Aerocivil.

Las etapas del proceso de evaluación serán las siguientes:

- a) Verificación del cumplimiento de los pre-requisitos esenciales para participar.
- b) Descalificación de las propuestas que no cumplan con los pre-requisitos esenciales.
- c) Evaluación de las condiciones técnico-comerciales de cada uno de los proponentes que cumplan con los pre-requisitos esenciales.
- d) Asignación del puntaje a las propuestas técnico-comerciales de los distintos proponentes de acuerdo con los criterios establecidos en este pliego, con el fin de determinar cuales propuestas superan el mínimo puntaje preestablecido.
- e) Apertura de las ofertas económicas de las propuestas que hayan superado el puntaje mínimo preestablecido.

La apertura de los sobres que contienen las ofertas económicas de aquellos proponentes que hayan superado el puntaje mínimo necesario, se hará en audiencia pública. En dicha audiencia participarán el Director General de la Aerocivil o su delegado, los integrantes del Comité Evaluador, los miembros de la Junta de Licitaciones y Adquisiciones y los demás funcionarios designados por el Director. Podrán intervenir en ella los servidores públicos que hayan participado en el estudio y evaluación de las propuestas, los proponentes y demás personas que deseen asistir. En esta audiencia se dará lectura a los valores propuestos como contraprestación por los diferentes oferentes.

3.2 CRITERIOS DE SELECCIÓN

El proponente deberá cumplir los pre-requisitos esenciales señalados en el numeral 2.5.1 del presente pliego. El incumplimiento de alguno de estos causará la inmediata descalificación del mismo.

Clasificarán para la evaluación de la oferta económica aquellos proponentes que habiendo cumplido con la totalidad de los pre-requisitos esenciales, obtengan un puntaje igual o mayor a setenta y cinco (75) puntos en la evaluación técnico - comercial.

Las condiciones técnico-comerciales serán evaluadas según los criterios y el puntaje específico asignado a cada una en los cuadros que aparecen en el Anexo 4 (Sección 3).

El adjudicatario de la licitación será aquel proponente que, habiendo clasificado para la evaluación de la oferta económica, de acuerdo con lo establecido en este numeral, ofrezca la contraprestación más alta.

3.3 EVALUACIÓN TÉCNICO-COMERCIAL

La Aerocivil ha desarrollado unos criterios y una metodología para evaluar las propuestas en los aspectos técnico-comerciales. Sólo las propuestas que satisfagan el puntaje mínimo aceptable en la evaluación técnico-comercial tendrán la posibilidad que se abran los sobres que contienen sus ofertas económicas.

Estos criterios de evaluación han sido diseñados para seleccionar al proponente que demuestre el mayor potencial para satisfacer con éxito los objetivos y las metas de la entrega en concesión de la administración y explotación económica del Aeropuerto. La intención de la Aerocivil es crear y fomentar la eficiencia, la seguridad, la calidad del servicio y la competitividad de los aeropuertos por medio de:

- a) El establecimiento de tarifas competitivas que garanticen el funcionamiento adecuado del Aeropuerto.
- b) La modernización del Aeropuerto y el aumento de la productividad, eficiencia y seguridad por medio de las inversiones apropiadas en infraestructura y equipo.
- c) La utilización y explotación económica óptima de las instalaciones aeroportuarias.

Los criterios para la calificación y el puntaje máximo que se le dará a cada uno de los aspectos técnico-comerciales están contenidos en el Anexo 4 (Sección 3) de este pliego.

3.4 VERIFICACIÓN DE LA OFERTA ECONÓMICA

Una vez seleccionados los proponentes que obtengan setenta (75) puntos o más en la calificación de los aspectos técnico-comerciales, se procederá a abrir las propuestas económicas en acto público. Abiertas las propuestas, se leerán los valores que cada proponente ofrezca como contraprestación. Dentro del término máximo previsto para la adjudicación (cincuenta (50) días hábiles contados desde la fecha de cierre de la licitación) y después de verificar que las ofertas económicas no incumplan el requisito a que se refiere el numeral 2.5.3 y que no tienen inconsistencia alguna, el Director General de la Aerocivil, previo concepto de la Junta de Licitaciones y Adquisiciones, procederá a adjudicar la licitación al proponente que haya cumplido con todos los requisitos previstos en este pliego y que haya ofrecido la contraprestación más alta.

En el evento de presentarse ofertas económicas iguales, se preferirá aquella que haya obtenido un puntaje mayor en la evaluación de los aspectos técnico-comerciales.

IV. GARANTÍAS

Las garantías podrán consistir en garantías bancarias o pólizas de seguros expedidas por una compañía de seguros legalmente autorizada para funcionar en Colombia. Los respectivos contratos o documentos suscritos entre el concesionario y la entidad garante, formarán parte integrante del contrato de concesión objeto de la presente licitación.

Para los efectos del presente ordinal y de considerarlo pertinente, la Aerocivil podrá hacer uso de la facultad prevista en el párrafo del artículo 18 del Decreto 679 de 1994, en los términos y condiciones previstos en dicha norma. En tal evento, las pólizas serán prorrogadas por periodos sucesivos de un (1) año. Esta prórroga deberá hacerse con una anticipación no menor de quince (15) días hábiles anteriores a la fecha establecida para la expiración del amparo.

El concesionario deberá mantener las garantías en plena vigencia y validez por los términos expresados en este numeral y deberá pagar las primas y cualesquiera otras expensas necesarias para constituirlas, mantenerlas, prorrogarlas o adicionarlas.

Sin perjuicio de las demás acciones legales o contractuales a que hubiese lugar, la Aerocivil tendrá el derecho de pagar las primas respectivas y de compensar su valor con cualesquiera sumas que la Aerocivil adeude o llegare a adeudar al concesionario.

Cuando la garantía no sea pagada voluntariamente, la Aerocivil podrá hacerla efectiva por jurisdicción coactiva, con sujeción a las disposiciones legales aplicables.

El texto de las pólizas o garantías respectivas deberá estipular que, en caso que la Aerocivil haga utilizaciones de las mismas, la cantidad utilizada será automáticamente restablecida de manera que las cuantías de dichas garantías nunca sea inferior a los montos amparados.

4.1 GARANTÍA DE SERIEDAD

El proponente deberá suministrar conjuntamente con la oferta, una garantía de seriedad de la propuesta constituida a favor de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, otorgada por una entidad aseguradora o bancaria legalmente autorizada para funcionar en Colombia y deberá contener los siguientes términos:

- a) Se garantiza a la Aerocivil que el proponente cumplirá con las especificaciones contenidas en su propuesta y, especialmente, con las obligaciones de : 1) Aumentar el capital suscrito de la sociedad proponente a la suma de quinientos millones de pesos (\$500.000.000) y el pagado a la suma de doscientos cincuenta millones de pesos (\$ 250.000.000), dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes a la ejecutoria del acto administrativo que adjudica la licitación, en el evento de que ésta se le adjudique. 2) Constituir la sociedad que se promete para celebrar y ejecutar el contrato de concesión, de conformidad con lo establecido en el presente pliego; 3) En cualquiera de los dos casos, celebrar el correspondiente contrato de concesión en el evento en que éste se le otorgue.
- b) La cuantía mínima de la garantía de seriedad de la propuesta será de DOS MIL CIENTO MILLONES DE PESOS COLOMBIANOS (\$ 2.100.000.000) que corresponde al diez por ciento (10%) del valor mínimo estimado del contrato.
- c) La vigencia mínima de la garantía de seriedad de la propuesta será de seis (6) meses contados a partir del cierre de la licitación. Tal garantía deberá estar vigente hasta el perfeccionamiento del contrato de concesión. Para tal efecto, la Aerocivil solicitará la correspondiente extensión, si resultare necesario.
- d) En caso de extensión o prórroga de los términos de la licitación, los proponentes deberán adjuntar los documentos que acrediten la prórroga de la garantía de seriedad de sus propuestas.
- e) La Aerocivil devolverá la garantía de seriedad al proponente calificado en segundo lugar cuando se haya perfeccionado el contrato de concesión entre el proponente ganador y la Aerocivil y haya sido debidamente aprobada la garantía única de cumplimiento del contrato. La garantía de seriedad de la oferta le será devuelta al proponente ganador cuando quede perfeccionado el

contrato de concesión y la Aerocivil haya aprobado la garantía única de cumplimiento exigida en este pliego de condiciones.

La garantía de seriedad de la propuesta será devuelta a los demás proponentes dentro del mes siguiente a la adjudicación del contrato de concesión, o en la fecha en que quede perfeccionado dicho contrato si fuere anterior. En el evento en que un proponente sea descalificado, la garantía de seriedad de su propuesta le será devuelta al momento de la respectiva comunicación.

4.2 GARANTÍA ÚNICA DE CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DEL CONTRATO.

Celebrado el contrato de concesión, dentro de los quince (15) días calendario siguientes, el concesionario deberá presentar para aprobación de la Aerocivil, la que dispondrá de diez (10) días calendario para tal efecto, una garantía única de cumplimiento de las obligaciones contractuales, expedida por un banco o una compañía de seguros legalmente autorizada para funcionar en Colombia, figurando como asegurado y beneficiario la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y como afianzado el concesionario, cubriendo los siguientes amparos:

a) Amparo de cumplimiento del contrato

Este amparo deberá constituirse a favor de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, con el objeto de garantizar el cumplimiento general del contrato ya sea en razón a su celebración, ejecución o liquidación, incluyendo el pago de multas y demás sanciones que se impongan al concesionario. Se garantizará especialmente que el concesionario ocupará y usará los bienes dados en concesión y ejercerá las actividades de administración autorizadas en debida forma y dará cumplimiento a todas sus obligaciones en especial las relacionadas con los pagos de la contraprestación, el adecuado mantenimiento de las instalaciones, la ejecución de los planes de operación y seguridad aeroportuaria y mantenimiento y mejoras contenidos en la propuesta o propuestas y aprobados durante el periodo de la concesión, el contrato y las reglamentaciones generales expedidas por la Aerocivil.

El valor asegurado del amparo de cumplimiento será del diez por ciento (10%) del valor del contrato.

Este amparo deberá tener una vigencia igual a la del contrato de concesión y cuatro (4) meses más. En el caso de que resulte necesario, este amparo se ampliará a solicitud de la Aerocivil.

b) Amparo de pago de salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones al personal, originados durante la ejecución del contrato.

Este amparo debe constituirse a favor de la Unidad Administrativa de Aeronáutica Civil, para garantizar el pago de salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones del personal que el concesionario haya de utilizar para la ejecución del contrato, por un valor equivalente al cinco por ciento (5%) del valor del contrato. Este amparo deberá tener una vigencia igual al plazo previsto para el contrato y tres (3) años más.

c) **Amparo de responsabilidad civil extracontractual**

El concesionario deberá constituir una garantía para responder y mantener indemne por cualquier concepto a la Aerocivil, frente a las acciones, reclamaciones o demandas de cualquier naturaleza derivadas de daños y/o perjuicios causados a propiedades o a la vida o integridad personal de terceros, o de la Aerocivil, incluyendo las de cualquiera de los empleados, agentes o subcontratistas de la Aerocivil, que surjan como consecuencia de hechos imputables al concesionario en la ejecución del contrato de concesión.

La garantía deberá estar vigente por toda la duración del contrato y dos (2) años más y tendrá un valor asegurado no inferior al diez por ciento (10%) del valor del contrato.

V. PERÍODO DE CONCESION

5.1 DURACIÓN

La Aerocivil celebrará un contrato de concesión con el adjudicatario por un período de quince (15) años, contados a partir de la Fecha de Entrega del Aeropuerto.

5.2 PRÓRROGA

El contrato podrá ser prorrogado a la terminación del plazo inicialmente previsto, conforme a las disposiciones legales vigentes para el momento de dicha prórroga, siempre y cuando, a juicio de la Aerocivil, el concesionario haya cumplido los compromisos y obligaciones derivadas del contrato, y haya mantenido índices satisfactorios de eficiencia.

Para tal efecto, con una anticipación de por lo menos dieciocho (18) meses a la fecha en que se venzan los quince (15) años de la concesión el concesionario, si está interesado en ello, solicitará la prórroga del contrato mediante comunicación escrita dirigida a la Dirección de la Aerocivil, quien deberá pronunciarse dentro de los tres (3) meses siguientes al recibo de la solicitud.

La negativa de la prórroga del contrato o el silencio de la Aerocivil no exonerarán al concesionario del cumplimiento de sus obligaciones contractuales, hasta la terminación del contrato.

VI. RESPONSABILIDADES DE LA AEROCIVIL

La Aerocivil, como entidad responsable de la supervisión y monitoreo de la administración adecuada de los aeropuertos, de conformidad con la Ley 105 de 1993 y con los términos del presente documento y del contrato de concesión, tiene como responsabilidades, las siguientes:

- a) Ejercer funciones de reglamentación, control, supervisión y sanción sobre quienes presten los servicios aeroportuarios
- b) Controlar el tráfico aéreo en ruta y mantener la responsabilidad por el correcto funcionamiento de las radioayudas aéreas, incluidas las radioyudas de aproximación, y ejercer una adecuada supervisión sobre la seguridad aérea y el control técnico.
- c) Asegurarse, a través de la monitoría de las tarifas del concesionario, que éstas sean competitivas y se enmarquen dentro de los parámetros definidos en el presente documento.
- d) Llevar a cabo, directa o indirectamente, la auditoría de todos los estados financieros y evaluar el desempeño del concesionario, en los términos de este pliego y del contrato.
- e) Garantizar, a través de la monitoría de las operaciones y el nivel de servicio del concesionario, que se cumplan todos los compromisos de mantenimiento y mejoras a la infraestructura aeroportuaria de acuerdo con la totalidad de los planes propuestos por el concesionario y aprobados por la Aerocivil, en los términos del presente pliego y del contrato de concesión.
- f) Cuando sean aceptadas por la Aerocivil, adoptar las tarifas ofrecidas por el concesionario de acuerdo con lo previsto en este pliego de condiciones.
- g) Entregar el Aeropuerto al concesionario en los términos del presente pliego de condiciones.
- h) Ceder al concesionario los ingresos derivados de los servicios básicos, complementarios y directos ocasionales, así como los ingresos por arrendamientos, concesiones o cualquier otra modalidad de explotación de las áreas del Aeropuerto prevista en el Código de Comercio, de acuerdo con lo establecido en este pliego.
- i) Aprobar los planes a que se refiere este pliego de condiciones.
- j) Acordar con el concesionario inversiones adicionales dedicadas a la aviación general, cuando se presenten problemas de capacidad, a pesar de la priorización de la aviación comercial sobre la aviación general.

- k) No autorizar planes de vuelo para el Aeropuerto a aeronaves pertenecientes a explotadores que incurran en mora con el concesionario en el pago de los derechos de aeródromo, o cuya operación no esté autorizada según las normas y disposiciones vigentes.
- l) Ceder al concesionario todos los derechos y obligaciones contractuales derivados de los contratos de arrendamiento, concesión o similares sobre las áreas comerciales y los terrenos del Aeropuerto, hasta la terminación de los mismos, de acuerdo con lo previsto en el Anexo 3 (Sección 3).
- m) Asumir plena responsabilidad sobre las cargas prestacionales o similares frente a los funcionarios que actualmente laboran en el Aeropuerto. El concesionario tendrá plena libertad de escoger sus empleados desde el momento de la Fecha de Entrega del Aeropuerto y no asumirá responsabilidad alguna frente a las personas que hayan venido laborando en el mismo, sin perjuicio del compromiso de reenganchar personal, ofrecido en la propuesta y sujeto a calificación según se indica en la tabla 2.1.2. - Evaluación de la Estructura Organizacional - Política Laboral, del Anexo 4 (Sección 3).
- n) Supervisar los concursos públicos que efectúe el concesionario para seleccionar las compañías de servicios a la aviación y la firma encargada de la interventoría de las obras incluidas en los Planes Maestro Aeroportuario y de Inversiones Obligatorias.
- o) Supervisar el manejo financiero de los recursos del Fondo de Inversiones Obligatorias y de los rendimientos financieros que estos generen.
- p) Aceptar o rechazar, motivadamente, la postulación hecha por el concesionario, de la entidad fiduciaria encargada de la administración de los recursos del Fondo de Inversiones Obligatorias.
- q) Supervisar la interventoría de las obras incluidas en los Planes Maestro Aeroportuario y de Inversiones Obligatorias.
- r) Realizar ante las autoridades competentes las gestiones necesarias para apoyar el cumplimiento de las funciones constitucionales y legales que les corresponden, mediante la suscripción del convenio o convenios que se requieran con el objeto de mejorar la seguridad del Aeropuerto.

Todo lo anterior, sin perjuicio de las responsabilidades adicionales que puedan derivarse del correspondiente contrato.

La Aerocivil mantendrá una disposición de colaboración permanente con el concesionario en orden a lograr el normal desarrollo del contrato.

VII. RESPONSABILIDADES DEL CONCESIONARIO

El concesionario será responsable por el manejo y administración del Aeropuerto en las condiciones previstas en el presente documento y según los procedimientos acordados con la Aerocivil. Las obligaciones y responsabilidades del concesionario se limitan a:

- 1) Administrar y explotar económicamente el Aeropuerto de manera que se garanticen condiciones eficientes de servicio y de seguridad a los usuarios, la carga, las instalaciones y la infraestructura aeroportuaria.
- 2) Mantener unas condiciones de servicio acordes con los parámetros definidos por la OACI.
- 3) Prestar los servicios aeroportuarios a su cargo en condiciones de igualdad para todos los usuarios.
- 4) Garantizar la prestación de los servicios complementarios en forma competitiva, bien sea a través de concurso libre y transparente con el cual se garantice o se incentive la prestación de servicios a mínimo costo y óptima calidad o permitiendo la prestación del servicio a dos o más agentes, utilizando el mismo proceso de selección.
- 5) Prestar o contratar directamente servicios complementarios solamente en el evento que surtido el procedimiento del concurso público para la prestación de estos servicios por parte de compañías especializadas, no se presentare ningún oferente. Igualmente prestará los servicios directos ocasionales, según la definición establecida en la terminología contractual.
- 6) Contratar una auditoría externa a fin de supervisar la prestación de los servicios por las compañías de servicios a la aviación. Esta auditoría deberá tener libre acceso a almacenes, bodegas, cuentas y todos los demás aspectos necesarios para verificar el cumplimiento de las obligaciones del contratista con el concesionario.
- 7) Pagar la contraprestación en la forma y términos convenidos en este pliego.
- 8) Recaudar las tarifas adoptadas por la Aerocivil para los servicios básicos, que deberán ser pagadas por los usuarios del Aeropuerto, según se define en el Anexo No. 5 del presente pliego.
- 9) Fijar y recaudar las tarifas de los servicios complementarios y directos ocasionales de acuerdo con lo establecido en el Anexo No. 5 del presente pliego.
- 10) Otorgar en arrendamiento, concesión o mediante cualquier otra modalidad permitida por el Código de Comercio los locales comerciales, parqueaderos, terrenos para construcción de

hangares, mantenimiento de aeronaves, bodegas de carga y otros espacios para la explotación económica mediante concursos públicos en condiciones que garanticen la libre competencia. Dichos concursos estarán orientados a garantizar ante todo la óptima prestación de todos los servicios relacionados directa o indirectamente con la actividad aeroportuaria. El concesionario deberá tener en cuenta que los arrendatarios o concesionarios y demás contratistas de las áreas comerciales del Aeropuerto, deberán contar con los permisos de operación correspondientes, cuando éstos sean requeridos de acuerdo con lo previsto en el Manual de Reglamentos Aeronáuticos.

11) Supervisar las actividades de los arrendatarios, concesionarios y demás contratistas para garantizar que ofrecen los servicios determinados en el contrato respectivo en condiciones competitivas y adecuadas.

12) Determinar y recolectar los cánones de arrendamiento y otros cobros a los usuarios por la explotación del espacio disponible en el Aeropuerto.

13) Proponer el cronograma de ejecución de las inversiones del Plan de Reacondicionamiento por un valor equivalente al 50% del total de las inversiones anuales obligatorias, según lo previsto en los numerales 2.3.6.1 y 2.3.6.1.1.

14) Ejecutar el Plan de Reacondicionamiento aprobado por la Aerocivil para colocar el Aeropuerto en condiciones óptimas para la prestación eficiente y segura del servicio, de conformidad con lo establecido en este pliego.

15) Mantener las condiciones de servicio del Aeropuerto por lo menos en un nivel equivalente a las que venían operando al momento de la entrega, impidiendo su deterioro, mientras se culmina el Plan de Reacondicionamiento.

16) Mantener y conservar las instalaciones del Aeropuerto en condiciones cuando menos equivalentes a las verificadas al momento de la culminación de las obras de reacondicionamiento, de conformidad con lo establecido en el presente pliego. Cuando quiera que se realicen cualquier tipo de inversiones en la infraestructura del Aeropuerto, la obligación de mantenimiento y conservación se referirá al estado en que queden las instalaciones aeroportuarias después de concluidas tales inversiones.

17) Realizar de manera eficiente y a los menores costos razonables, las inversiones de capital, de acuerdo a lo establecido en el presente pliego.

18) Garantizar que las obras de inversión o mantenimiento que se desarrollen durante el periodo de la concesión no interfieran en la continuidad de la operación del Aeropuerto.

- 19) Actualizar y ejecutar el Plan Maestro Aeroportuario, de conformidad con lo establecido en el numeral 2.3.7 del presente pliego y adquirir los inmuebles aledaños al Aeropuerto que sean necesarios para su ejecución.
- 20) Contratar, previo concurso público de méritos supervisado por la Aerocivil, una firma especializada para hacer la interventoría de las obras incluídas en los Planes Maestro Aeroportuario y de Inversiones Obligatorias y facilitar a la Aerocivil la supervisión de dicha interventoría.
- 21) Acordar con la Aerocivil inversiones adicionales dedicadas a la aviación general, cuando se presenten problemas de capacidad, a pesar de la priorización de la aviación comercial sobre la aviación general.
- 22) Ejecutar el Plan de Inversiones Obligatorias propuesto, de conformidad con lo previsto en el numeral 2.3.6.1.
- 23) Constituir un Fondo de Inversiones Obligatorias, el cual se alimentará y manejará de acuerdo a lo establecido en el numeral 2.3.6.1. del presente documento.
- 24) Girar trimestralmente a la cuenta que designe **LA AEROCIVIL**, los rendimientos que genere el Fondo de Inversiones Obligatorias.
- 25) Transferir a la cuenta que para tal efecto designe la Aerocivil, el remanente de los recursos que se encuentran en el Fondo de Inversiones Obligatorias, al final del periodo de la concesión
- 26) Elaborar y ejecutar el Plan de Protección Ambiental, según lo prescrito en el numeral 2.3.8. de este pliego de condiciones.
- 27) Ejecutar el Plan de Mantenimiento y Mejoras propuesto, según lo previsto en el numeral 2.5.2.5 del presente pliego.
- 28) Ejecutar el Plan de Operación y Seguridad Aeroportuaria propuesto y aprobado por la Aerocivil que garantice la protección física de la infraestructura, las aeronaves y los usuarios durante su permanencia en el Aeropuerto, de conformidad con lo establecido en el numeral 2.5.2.6 del presente pliego de condiciones.
- 29) Dar a las áreas y terrenos susceptibles de explotación comercial la destinación y utilización prevista en el plan de utilización de espacios contenido en el Plan de Operación y Seguridad Aeroportuaria al que se refiere el numeral 2.5.2.6.

- 30) Diseñar y aplicar el Plan de Higiene y Seguridad Industrial, de conformidad con lo establecido en las disposiciones legales vigentes y dar aplicación a las regulaciones sanitarias de acuerdo con lo dispuesto en el Decreto 1601 de 1984
- 31) Mantener las garantías en plena vigencia y validez en los términos y condiciones previstos en el ordinal IV del presente pliego.
- 32) Pagar los valores correspondientes a servicios prestados por empresas de servicios públicos domiciliarios y mantener en operación los equipos e infraestructura necesaria para garantizar las condiciones para la prestación de servicios públicos tales como teléfono, acueducto y alcantarillado y electricidad a los usuarios, a los arrendatarios y a los concesionarios de locales y aéreas en el Aeropuerto, al igual que la vigilancia y la recolección de basuras. Para tal efecto deberá establecer el monto de contribución proporcional que corresponde a cada uno de los arrendatarios o concesionarios de los locales y áreas del Aeropuerto, incluyendo los respectivos costos administrativos. El recaudo de dicha suma será de exclusiva responsabilidad del concesionario, y su obligación de pagar cumplidamente el valor de las facturas de las empresas de servicios públicos no se condicionará al efectivo recaudo de las contribuciones de los arrendatarios o concesionarios.
- 33) Mantener en operación los equipos e infraestructura necesarios para garantizar el correcto y oportuno suministro de energía eléctrica necesario en la operación de los diferentes equipos requeridos para el control y seguridad de la operación aérea.
- 34) Publicar y poner a disposición del público todas las tarifas, de acuerdo con las normas que para tal efecto dicte la Aerocivil.
- 35) Publicar y fijar en lugar adecuado para su difusión y conocimiento público, todos los parámetros operativos establecidos para el aterrizaje y despegue, utilización de rampa, estacionamiento en puerta de abordaje, estacionamiento en posición remota, recargos nocturnos y manejo de prioridades de desembarque, entre otros.
- 36) Facilitar a las autoridades administrativas, de policía y demás organismos estatales de control, la realización de las actividades necesarias para el cumplimiento de sus funciones en el Aeropuerto y prestarles la colaboración que le sea requerida.
- 37) Poner en conocimiento de las autoridades competentes los eventos que constituyan infracciones o ilícitos, así como aquellos que pongan en peligro o atenten contra la seguridad aeroportuaria y prestarles la colaboración requerida para el adelantamiento de las investigaciones que les corresponden.

- 38) Informar a la Aerocivil, aportando las pruebas necesarias, sobre los hechos de que tenga conocimiento y que constituyan infracción a los reglamentos aplicables en las actividades aeronáuticas y aeroportuarias.
- 39) Impulsar la conformación y coordinar las actividades del Comité de Seguridad del Aeropuerto, según lo dispuesto en la Resolución No. 4026 de 1995, expedida por la Aerocivil.
- 40) En general todas aquellas que se prevean en los documentos del contrato, que se deriven de su naturaleza o que sean inherentes a la actuación de un buen padre de familia.

SECCION 2

MINUTA DEL CONTRATO

METODOLOGIA DE COMPRESION DE LA MINUTA: La minuta reproduce las cláusulas del contrato de concesión. Los puntos suspensivos que se leen en varias cláusulas serán llenados con el contenido de la oferta de la propuesta del concesionario seleccionado.

MINUTA DE CONTRATO DE CONCESION DE LA ADMINISTRACIÓN Y EXPLOTACIÓN ECONÓMICA DEL AEROPUERTO RAFAEL NUÑEZ - CARTAGENA

GENERALIDADES

PARTES: Concurren como partes de este contrato los suscritos a saber: _____, mayor de edad, identificado con la cédula de ciudadanía número _____ de _____, en su calidad de Director General de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, designado para ejercer el cargo por Decreto número _____ del _____ de _____ de 1995, quien actúa con las facultades que le confieren el decreto 2724 de 1993 y la Ley 80 de 1993, actuando en nombre y representación de la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL (en adelante **LA AEROCIVIL**), por una parte, y por la otra _____, mayor de edad, identificado con cédula de ciudadanía número _____ de _____, quien obra en representación legal de la _____ en su condición de _____, sociedad constituida mediante escritura pública número _____ de la Notaria _____ de _____ de 199____, y que en adelante se denominará **EL CONCESIONARIO**.

CONSIDERANDOS:

1. Mediante la resolución No.06689 del 23 de octubre de 1995, **LA AEROCIVIL** abrió una licitación con el fin de seleccionar la persona jurídica que, mediante un contrato de concesión, administre y explote económicamente el Aeropuerto Rafael Nuñez ubicado en el Distrito Especial de Cartagena de Indias en los términos del correspondiente pliego de condiciones.
2. La licitación, identificada con el número 017 de 1995, fue abierta y se rigió de conformidad con lo previsto en las leyes 80 y 105 de 1993.
3. El contrato fue adjudicado a **EL CONCESIONARIO** mediante la resolución No. _____ del _____ de _____ de **LA AEROCIVIL**, una vez cumplidos los trámites legales correspondientes.

AUSENCIA DE INHABILIDADES E INCOMPATIBILIDADES: **EL CONCESIONARIO** manifiesta bajo la gravedad del juramento, que se entiende prestado con la suscripción de este contrato, que no se halla incurso, ni personal ni corporativamente, en ninguna causal de incompatibilidad o inhabilidad para contratar, de conformidad con las leyes colombianas. Por su parte el representante legal de **LA AEROCIVIL** manifiesta que no existe incompatibilidad o inhabilidad personal que lo inhiba para la celebración de este contrato.

EXPRESIÓN DE CAPACIDAD Y DEL CONSENTIMIENTO: Las partes que concurren a la celebración de este contrato manifiestan que son plenamente capaces y expresan su voluntad libre, consciente y espontánea de obligarse conforme a lo aquí convenido.

TERMINOLOGÍA CONTRACTUAL:

Entiéndese por:

ACTA DE ENTREGA: El documento suscrito tanto por **EL CONCESIONARIO** como por **LA AEROCIVIL**, que contendrá el inventario detallado de las instalaciones, muebles y equipos, los inmuebles por naturaleza, destinación o accesión, objeto de la concesión, y el estado de los mismos. La fecha del Acta de Entrega determina el inicio del término de la concesión.

ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA: Los descritos en el Anexo No. 17 de normas y métodos internacionales recomendados por la OACI en materia de seguridad y protección de la aviación civil internacional, al cual deben sujetarse las operaciones y actividades que se realizan en el Aeropuerto.

AEROLÍNEAS: Empresas debidamente autorizadas cuyo objeto principal es la prestación del servicio público de transporte aéreo de personas, correo o carga.

AEROPUERTO: Aeródromo **RAFAEL NUÑEZ** ubicado en el Distrito Especial de Cartagena de Indias, dotado de instalaciones y servicios para el tráfico de aviones nacional e internacional, el cual presta servicio principalmente a la ciudad de Cartagena. Siempre que en este contrato se haga referencia al Aeropuerto, se entenderán incluidas todas las instalaciones aeroportuarias y zonas accesorias.

AUTORIDAD COMPETENTE: Aquellas que tienen a su cargo, en virtud de la Constitución, de la ley y de convenios especiales celebrados con **LA AEROCIVIL**, la obligación y las atribuciones necesarias para garantizar la seguridad en el Aeropuerto, así como la seguridad aérea. Igualmente, las responsables del manejo de asuntos aduaneros y de inmigración.

AYUDAS VISUALES DE APROXIMACIÓN: Comprende todos los elementos visuales de señalización, marcación e iluminación que facilitan la aproximación y el aterrizaje de las aeronaves. Actualmente el Aeropuerto cuenta con las siguientes:

- a) Luces de umbral en ambas cabeceras
- b) Luces papi en ambas cabeceras
- c) Luces de borde de pista de aterrizaje
- d) Luces de taxeo

- e) Tee de viento
- f) Señal indicadora de la dirección del viento con su respectiva iluminación en ambas cabeceras
- g) Faro giratorio

COMPAÑÍAS DE SERVICIOS A LA AVIACION. - Se refiere a las empresas que prestan diversos servicios de apoyo a las aerolíneas en los aeropuertos. Estas empresas son comúnmente conocidas como operadores de base fija y sus servicios se clasifican en tres clases:

- a) Servicios de ayuda y apoyo a los pasajeros: incluyen servicios de comida a bordo y de manejo de basuras y desperdicios. Asimismo, se incluyen los servicios de manejo de pasajes y otros similares.
- b) Servicios de ayuda y apoyo a las aeronaves: incluyen el reaprovisionamiento de combustible, servicios de baño, de limpieza externa e interna, mantenimiento de las aeronaves, facilidades de hangar y otros similares.
- c) Servicios a la carga: incluyen la tramitación, manipulación y despacho de la carga.

CONDICIONES EFICIENTES DE SERVICIO: Las condiciones mínimas de seguridad y de servicio aeroportuarios establecidas en el presente contrato y en los reglamentos de la OACI. En ausencia de aquellas y de éstos, las determinadas por **LA AEROCIVIL** con base en los parámetros definidos por el Comité al que se refieren las cláusulas trigésima tercera y quincuagésima séptima de este contrato.

CONTRAPRESTACION: La suma única que pagará **EL CONCESIONARIO** por el derecho de explotación del Aeropuerto.

CONTROL DE TRAFICO AÉREO EN RUTA: Infraestructura de instalaciones y de personal para suministrar, según sea el caso, servicios de información de vuelo, alerta, asesoramiento de tránsito aéreo, control de tránsito aéreo, control de área y control de aproximación, a todas las aeronaves que se hallan en vuelo y las que circulan por el área de maniobras del Aeropuerto con la finalidad de evitar colisiones y acelerar y mantener ordenadamente el movimiento del tránsito aéreo.

DTF: La tasa de captación en pesos colombianos de certificados de depósito a treinta (30) días, cotizada para una fecha determinada por el Banco de la República en su oficina principal de Santafé de Bogotá, D.C., a las 11 A.M., hora colombiana, previendo que si esta tasa dejara de estar disponible, otra tasa comparable deberá ser adoptada por las partes.

EMPRESA DEBIDAMENTE AUTORIZADA: Las empresas autorizadas por **LA AEROCIVIL** para prestar servicios a las aerolíneas, pasajeros y carga, de conformidad con las disposiciones vigentes.

FECHA DE ENTREGA DEL AEROPUERTO: La fecha en que se culminen las labores de inventario de todas las instalaciones, bienes y equipos del Aeropuerto y se suscriba el Acta de Entrega

correspondiente, a la que se le anexará el inventario, a partir de la cual se iniciará el término de la concesión y **EL CONCESIONARIO** asumirá plenamente sus obligaciones.

ÍNDICE DE PRECIOS AL CONSUMIDOR COLOMBIANO O IPC: El índice de precios al consumidor colombiano, publicado por el DANE (Departamento Administrativo Nacional de Estadística), previendo que, si este índice dejará de estar disponible, un índice comparable deberá ser acordado por las partes.

INSTALACIONES AEROPORTUARIAS: Los terminales de pasajeros y carga, pistas, calles de rodaje e interconexiones, rampa y plataforma e incluyen el equipo de rampa y demás vehículos aeroportuarios y estacionamiento para automóviles.

INVERSIONES DE CAPITAL ADICIONALES: Las inversiones distintas de las Inversiones Obligatorias que realizará **EL CONCESIONARIO** a su propio costo para expansiones adicionales de la capacidad aeroportuaría.

INVERSIONES OBLIGATORIAS: Las inversiones que deberá hacer **EL CONCESIONARIO** durante la vigencia de la concesión, por un monto determinado que corresponde al treinta por ciento (30%) del valor de la contraprestación. Dichas inversiones no están destinadas a generar aumento de ingresos para **EL CONCESIONARIO** por expansión de la capacidad o por explotaciones comerciales del Aeropuerto sino a llevarlo a condiciones eficientes de servicio y a garantizar la seguridad aeroportuaría.

OACI: La Organización de la Aviación Civil Internacional, de la cual Colombia es miembro activo.

OPERACIONES REGULARES Y OPERACIONES NO REGULARES U OCASIONALES: Serán operaciones regulares las que corresponden a servicios aéreos comerciales de transporte público que se prestan con arreglo a tarifas, itinerarios, condiciones de servicio y horarios fijos que se anuncian al público. Serán operaciones no regulares u ocasionales las demás.

PISTA: Terreno especialmente acondicionado para el despegue y aterrizaje de aviones que comprende:

- a) El pavimento estructural que soporta la carga de las aeronaves.
- b) La margen adyacente al pavimento estructural, diseñada para resistir la erosión generada por las aeronaves de propulsión y para acomodar equipo de mantenimiento y patrullaje.
- c) La calle que incluye el pavimento estructural, la margen adyacente y el área limpia, drenada y afirmada que puede soportar equipos de rescate e incendios bajo condiciones normales, así como aeronaves que se deslicen fuera del pavimento.

- d) La placa de amortiguación, pavimentada o afirmada, diseñada para prevenir la erosión de las zonas adyacentes a la cabecera y el final de la pista sujetas a constante y repetida descarga de propulsión.
- e) El área de zona de seguridad final de pista para reducir los accidentes de aeronaves que sobrepasan o no alcanzan la pista.
- f) Calle de rodaje, interconexión y salida construida para minimizar la ocupación de la pista por aeronaves en vía de despegue y aterrizaje.

PLAN DE HIGIENE Y SEGURIDAD INDUSTRIAL: El plan cuyo diseño y aplicación son de responsabilidad de **EL CONCESIONARIO**, de conformidad con lo establecido en las disposiciones vigentes.

PLAN DE INVERSIONES DE CAPITAL ADICIONALES: Es el Plan propuesto por iniciativa de cualquiera de las partes y definido de común acuerdo para la realización de inversiones de capital destinadas a la expansión de la capacidad de la administración y explotación económica del Aeropuerto, en los términos del literal b) de la cláusula décima quinta. Dicho plan estará contenido dentro del Plan Maestro Aeroportuario.

PLAN DE INVERSIONES OBLIGATORIAS: El Plan que deberá elaborar **EL CONCESIONARIO** de conformidad con lo estipulado en la cláusula décima quinta, con el fin de especificar las inversiones obligatorias que deberá efectuar durante la vigencia del contrato. Dicho plan estará contenido dentro del Plan Maestro Aeroportuario.

PLAN DE MANTENIMIENTO Y MEJORAS: El Plan propuesto por **EL CONCESIONARIO** en su propuesta para el mantenimiento y mejora de las instalaciones del Aeropuerto, según lo pactado en la cláusula vigésima, aplicable en tanto se ejecute el Plan Maestro Aeroportuario.

PLAN DE OPERACIÓN Y SEGURIDAD AEROPORTUARIA: El Plan propuesto por **EL CONCESIONARIO** en su oferta para garantizar las condiciones de operación y seguridad del Aeropuerto, de acuerdo con lo convenido en la cláusula vigésima primera, aplicable en tanto se ejecute el Plan Maestro Aeroportuario..

PLAN DE PROTECCIÓN AMBIENTAL: El Plan que deberá elaborar **EL CONCESIONARIO** en los términos de la cláusula vigésima segunda, para garantizar que los recursos naturales y los ambientales ubicados en las zonas vecinas al Aeropuerto sean preservados y protegidos. Este Plan deberá estar incluido dentro del Plan Maestro Aeroportuario.

PLAN DE REACONDICIONAMIENTO: El Plan acordado entre **EL CONCESIONARIO** y **LA AEROCIVIL**, previa propuesta del mismo por parte de **EL CONCESIONARIO**, dentro de los seis (6) meses siguientes a la Fecha de Entrega del Aeropuerto, que contendrá las inversiones necesarias

para llevar el Aeropuerto a condiciones de servicio acordes con las recomendaciones de la OACI, que forma parte de las inversiones obligatorias y se halla incluido en el Plan de Inversiones Obligatorias. Dicho plan estará contenido dentro del Plan Maestro Aeroportuario y se regulará por lo estipulado en las cláusulas décima séptima, décima octava y décima novena del presente contrato.

PLAN MAESTRO AEROPORTUARIO: El Plan existente que deberá actualizar **EL CONCESIONARIO** durante los primeros seis (6) meses contados a partir de la Fecha de Entrega del Aeropuerto, de acuerdo con lo previsto en la cláusula décima cuarta.

RADIO AYUDAS AÉREAS.- Todos los equipos de radio instalados en superficie terrestre, destinados a la determinación de la posición o dirección de las aeronaves en el espacio aéreo, como también para advertir los obstáculos a la navegación aérea.

RADIO AYUDAS DE APROXIMACIÓN: Todos los equipos de radio instalados en superficie terrestre, destinados a la determinación de la posición o dirección de las aeronaves, como también para advertir los obstáculos a la navegación aérea, en la fase de aproximación.

RAMPA: El área definida en el Aeropuerto, destinada a dar cabida a las aeronaves, para los fines de embarque o desembarque de pasajeros, correo o carga, abastecimiento de combustible, estacionamiento o mantenimiento.

SEGURIDAD.- La asignada a la fuerza pública en virtud de la Constitución y de la ley y de las obligaciones adquiridas en virtud de convenios suscritos por la Aerocivil para apoyar el cumplimiento de las obligaciones constitucionales y legales que competen a aquella. Se entiende como el conjunto de medidas y dispositivos que deberán ser ejecutados por la fuerza pública con el objeto de: i) diseñar, implementar y ejecutar los mecanismos y procedimientos cuya aplicación le corresponde ii) minimizar el riesgo de ocurrencia de conductas tipificadas en el Código Penal y demás normas aplicables, o cualesquiera otros actos que atenten contra el orden público; iii) preservar el orden público en el Aeropuerto; y, iv) proteger la vida, honra y bienes de las personas dentro del Aeropuerto.

SEGURIDAD AEREA: La asignada a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil en los términos de la Ley 105 de 1993 y demás normas concordantes, consistente en la combinación de recursos humanos, procedimientos y dispositivos tecnológicos que posibilitan la operación aérea.

SEGURIDAD AEROPORTUARIA.- La asignada a **EL CONCESIONARIO** en virtud del contrato de concesión. Se entiende como la combinación de recursos humanos, procedimientos, medidas y dispositivos tecnológicos que deberá implementar **EL CONCESIONARIO** para prevenir la ocurrencia de actos de interferencia ilícita que atenten contra la seguridad de las personas, las instalaciones aeroportuarias y las aeronaves. Dichos recursos, procedimientos, medidas y dispositivos serán incluidos por **EL CONCESIONARIO** en el Plan de Operación y Seguridad Aeroportuaria de conformidad con lo establecido en el anexo 17 de recomendaciones de la OACI en materia de seguridad

y de protección a la aviación civil internacional, en las Resoluciones Nos. 03154, 04026 y 04514, todas de 1995, expedidas por la Aerocivil y en las demás normas concordantes y complementarias.

SERVICIOS AEROPORTUARIOS: Todos los servicios que se prestan a los usuarios del transporte aéreo mediante la facilitación del uso de las instalaciones aeroportuarias y que se clasifican en servicios básicos, servicios complementarios y servicios directos ocasionales.

SERVICIOS BÁSICOS.- Los servicios de utilización de pista y rampa para las aeronaves, por los cuales se cobran los cargos a las aeronaves por derechos de aeródromo, y de utilización de las instalaciones aeroportuarias para los pasajeros, por el cual se cobra la Tasa Aeroportuaria.

SERVICIOS COMPLEMENTARIOS.- Todos aquellos servicios conexos o complementarios a la actividad aeroportuaria no sujetos a regulación tarifaria directa por parte de **LA AEROCIVIL**, de acuerdo con este contrato.

SERVICIOS DIRECTOS OCASIONALES: Son todos aquellos servicios conexos a la administración y explotación económica del Aeropuerto y diferentes de la aviación, como son los servicios temporales de infraestructura para fines diferentes del transporte o servicios al pasajero, que únicamente pueden ser prestados por **EL CONCESIONARIO**. Dichos servicios en ningún caso podrán poner en riesgo el objeto del contrato ni la seguridad aeroportuaria. Tampoco podrán tener implicaciones lesivas a la imagen nacional, ni atentar contra la honra y buenas costumbres.

SUBCONTRATISTA: Empresa contratada por **EL CONCESIONARIO** para la ejecución de tareas especializadas sin perjuicio de la responsabilidad de **EL CONCESIONARIO** ante **LA AEROCIVIL**.

TASA AEROPORTUARIA: Valor que se cobra a los pasajeros por el uso de las instalaciones aeroportuarias.

TASA REPRESENTATIVA DE MERCADO: Será la tasa de cambio de pesos por dólares certificada diariamente por la Superintendencia Bancaria como el promedio aritmético simple de las tasas de las operaciones de compra de divisas y certificados de cambio efectuadas por bancos comerciales y corporaciones financieras en las ciudades de Santa Fe de Bogotá D.C., Barranquilla, Cali y Medellín, excluidas las operaciones de ventanilla y las operaciones interbancarias. Si este índice dejara de estar disponible, un índice comparable deberá ser acordado por las partes.

TERMINAL: Edificio donde se realizan las actividades de transferencia de pasajeros, equipajes y carga entre el transporte aéreo y el terrestre y entre vuelos de conexión, y en el que están situadas instalaciones de despacho y administración, así como instalaciones para uso y comodidad de los pasajeros, equipaje y carga.

TRIMESTRE CALENDARIO O TRIMESTRE: Se entiende como cada uno de los cuatro (4) periodos de tres (3) meses en que se divide un año calendario. Dichos trimestres vencen el último día calendario de los meses de marzo, junio, septiembre y diciembre de cada año de la vigencia de la concesión.

USUARIOS: Aerolíneas y personas que utilizan las instalaciones y los servicios aeroportuarios.

VALOR DEL CONTRATO: Corresponde al valor presente neto de la suma total de los pagos correspondientes a la contraprestación.

VALOR PRESENTE NETO: Valor actual de una serie de pagos futuros, o de un pago futuro descontado a una tasa anual dada.

ZONAS ACCESORIAS: Son las áreas dentro de los terrenos del Aeropuerto pertenecientes a LA AEROCIVIL que no están destinadas en la actualidad al desplazamiento y servicio de las aeronaves, pasajeros y carga.

CLAUSULADO:

Dentro de las anteriores generalidades hemos convenido en obligarnos según las siguientes cláusulas:

CLÁUSULA PRIMERA: OBJETO CONTRACTUAL: El objeto de este contrato es la concesión de la administración y explotación económica del Aeropuerto RAFAEL NUÑEZ, ubicado en el Distrito Especial de Cartagena de Indias, el cual presta servicio principalmente a la ciudad de Cartagena. La administración y explotación económica incluyen el manejo y mantenimiento directo del terminal, pista, rampa, instalaciones aeroportuarias, ayudas visuales de aproximación, y zonas accesorias. LA AEROCIVIL se reserva el manejo y la responsabilidad por las funciones de control y vigilancia del tráfico aéreo en ruta y el correcto funcionamiento de las radioayudas aéreas, incluyendo las radioayudas de aproximación, y las comunicaciones.

CLÁUSULA SEGUNDA: IDENTIFICACIÓN DEL OBJETO MATERIAL: El Aeropuerto Rafael Nuñez (incluido su terminal, pista, rampa, instalaciones aeroportuarias, ayudas visuales de aproximación y zonas accesorias), tiene una área total de 141 hectáreas, 6.846 metros cuadrados, y se halla comprendido dentro de los siguientes linderos:

POR EL NORTE: En 972.32 metros comprendidos del mojon 14; mojon 14A Delta 11, mojon 15 y de éste al detalle 14, pasando por el mojon 16, lindando con carretera a La Boquilla y terrenos de la Cabaña de Carlos (Carlos Ferreira).

POR EL SUR: En 329.60 metros comprendidos del Delta 70 al detalle A-92; incluidos los detalles: A 84, A-85, A-87, A-88, A-89 y A 91, lindando con baldíos de la Nación, más exactamente con la ciénaga de Tesca o la Virgen.

POR EL ORIENTE: En 4.234.33 metros, comprendidos del detalle 14 al Delta 70; incluidos los detalles 15, 18, 19, 25, A-34, A-51, A-52, A-53, A-54, A 56, A-58, A-59, A-60, A-62, A-63, A-65, A-67, A-68, A-69, A-70, A-72 mojon No. 17, Delta 85, 75, 78, 79, 67 y 68 - lindando con baldíos de la Nación (Ciénaga de Tesca o la Virgen y Caño Juan Angola (antiguo cauce) desde su desembocadura en la ciénaga a dar a la cerca que separa zona de seguridad con la pista.

POR EL OCCIDENTE: En 3.585.12 metros, comprendidos del detalle A-92 al detalle 1 y encierra, incluidos los detalles A-94 y A-95, lindando con los barrios San Francisco y Siete de Agosto, respectivamente, Caño Juan Angola al medio (cauce nuevo).

CLÁUSULA TERCERA: DURACIÓN: El presente contrato tendrá una duración de quince (15) años contados a partir de la Fecha de Entrega del Aeropuerto.

CLÁUSULA CUARTA: PRORROGA: El presente contrato podrá ser prorrogado a la terminación del plazo inicialmente previsto, conforme a las disposiciones legales vigentes para el momento de dicha prórroga, siempre y cuando, a juicio de **LA AEROCIVIL, EL CONCESIONARIO** haya cumplido los compromisos y obligaciones derivadas del contrato, y haya mantenido índices satisfactorios de eficiencia.

CLÁUSULA QUINTA: PROCEDIMIENTO PARA LA SOLICITUD DE PRORROGA: Con una anticipación de por lo menos de dieciocho (18) meses a la fecha en que se venzan los quince (15) años de la concesión, **EL CONCESIONARIO**, si está interesado en ello, solicitará la prórroga del contrato mediante comunicación escrita dirigida a la Dirección General de **LA AEROCIVIL**, quien deberá pronunciarse dentro de los tres meses siguientes al recibo de la solicitud.

PARAGRAFO: La negativa de la prórroga del contrato o el silencio de **LA AEROCIVIL** no exoneran a **EL CONCESIONARIO** del cumplimiento de sus obligaciones contractuales, hasta la terminación del contrato.

CLÁUSULA SEXTA: ENTREGA DE LAS INSTALACIONES: **LA AEROCIVIL** entregará el Aeropuerto objeto de la concesión dentro de los quince (15) días calendario siguientes a la aprobación dada por **LA AEROCIVIL** a la garantía única de cumplimiento del contrato.

CLÁUSULA SÉPTIMA: DEL ACTA DE ENTREGA: **LA AEROCIVIL** hará entrega del Aeropuerto mediante acta que deberá ser firmada por un representante de **EL CONCESIONARIO** y uno de **LA AEROCIVIL**, debidamente facultados. Al acta se anexará un inventario detallado en que se especifiquen las instalaciones, muebles, equipos, los inmuebles por naturaleza, destinación o accesión y el estado de los mismos. Esta acta hace parte integral del contrato y al vencimiento del plazo

contractual **EL CONCESIONARIO** se obliga a devolver el Aeropuerto conforme a la misma, acrecentado con los bienes adquiridos, las obras y mejoras efectuadas, según la cláusula de reversión. Desde la fecha de suscripción del Acta de Entrega, comenzará a correr el término de la concesión conforme a la cláusula tercera. Harán parte del Acta de Entrega los contratos vigentes sobre las áreas objeto de la concesión.

CLÁUSULA OCTAVA: CESIÓN DE LOS CONTRATOS: **LA AEROCIVIL** cederá a **EL CONCESIONARIO** los contratos vigentes de arrendamiento, concesión, administración o similares, sobre las áreas comerciales y los terrenos del Aeropuerto. La cesión de los contratos se efectuará dentro de los quince (15) días calendario siguientes a la aprobación dada por **LA AEROCIVIL** a la garantía única de cumplimiento. Para efectos de esta cesión, **LA AEROCIVIL** endosará los documentos contentivos de los contratos y procederá a notificar la cesión a los contratistas cedidos.

LA AEROCIVIL no se obliga a responder frente a **EL CONCESIONARIO** por el cumplimiento de las obligaciones surgidas con posterioridad a la cesión, a cargo del contratista cedido, por lo que las acciones judiciales de cumplimiento o de resolución le corresponden exclusivamente a **EL CONCESIONARIO** sin derivar para ello responsabilidad alguna para el cedente. En el acto de notificación de la cesión contractual, el contratista cedido declarará que libera de toda responsabilidad a **LA AEROCIVIL**. Serán de responsabilidad de **LA AEROCIVIL**, las obligaciones surgidas con anterioridad a la cesión de los contratos.

CLÁUSULA NOVENA: DECLARACIÓN DE CONFORMIDAD: **EL CONCESIONARIO** manifiesta que conoce y acepta las condiciones contractuales y de hecho en que se hallan las diferentes zonas que conforman el Aeropuerto y, en consecuencia, asume directamente la responsabilidad respecto a tenedores con justo título, poseedores, ocupantes y simples tenedores, liberando de cualquier responsabilidad a **LA AEROCIVIL**, siendo de su cargo las acciones legales de restitución o similares.

CLÁUSULA DÉCIMA: PROHIBICIÓN A EL CONCESIONARIO PARA CEDER EL CONTRATO: **EL CONCESIONARIO** no podrá ceder parcial o totalmente este contrato ni subrogar las obligaciones nacidas de éste en persona natural o jurídica, nacional o extranjera, distinta, sin autorización previa y expresa de **LA AEROCIVIL**.

CLÁUSULA DÉCIMA PRIMERA: DE LA OBLIGACION DEL CONCESIONARIO DE OFRECER UN NUMERO IGUAL AL DIEZ POR CIENTO (10%) DE LAS ACCIONES INICIALMENTE SUSCRITAS: En desarrollo de lo previsto en el artículo 3o., literal a), del Decreto 1647 del lo. de agosto de 1994, dentro de los tres (3) meses siguientes a la suscripción del presente contrato, **EL CONCESIONARIO** se obliga a ofrecer en venta un número de acciones equivalente, como máximo, al diez por ciento (10%) de la totalidad de las acciones inicialmente suscritas, al precio de su valor nominal. Para tales efectos, **EL CONCESIONARIO** podrá a su libre escogencia optar por a) ceder a prorrata de los aportes el diez por ciento (10%); b) aumentar el capital en la proporción necesaria para garantizar que la participación del capital estatal territorial sobre el total

sea como máximo el diez por ciento (10%); y c) colocar las acciones que la sociedad tenga en reserva, en el porcentaje requerido, conforme a lo establecido por el Código de Comercio.

Este ofrecimiento estará dirigido exclusivamente a las siguientes entidades territoriales: Departamento de Bolívar, Distrito Especial de Cartagena de Indias, los demás municipios del Departamento de Bolívar o asociaciones de estos últimos. El total de las acciones que se ofrecen en venta será dividido en tres (3) partes iguales, de tal manera que el Departamento de Bolívar y el Distrito Especial de Cartagena de Indias podrán adquirir, cada uno, una tercera (1/3) parte de las acciones ofrecidas. Los demás municipios del Departamento de Bolívar podrán adquirir, en condiciones de igualdad, la tercera (1/3) parte restante. Si concurren asociaciones de municipios, el número de acciones que pueden suscribir, dependerá del número de municipios que la integran. Si alguna de las entidades no manifiesta interés en la adquisición de la totalidad o una parte de las acciones a que tiene derecho, según lo aquí establecido, dichas acciones podrán ser adquiridas por las otras entidades públicas definidas en esta cláusula, a prorrata, caso en el cual acrecerán proporcionalmente a la cuota de acciones que tiene derecho cada una de las entidades interesadas. En el evento de que ninguna entidad territorial se muestre interesada en la adquisición de las acciones, éstas podrán ser vendidas entre los socios a prorrata de su respectiva participación accionaria o mantenerse en reserva, según lo estime **EL CONCESIONARIO**.

Si al momento de la presentación de la oferta **EL CONCESIONARIO** ya tuviere la participación pública a que se refiere esta cláusula, no habrá lugar a la venta de las acciones. Si la participación fuere inferior al diez por ciento (10%), la cantidad de acciones a ser ofrecidas se reducirá correlativamente de tal forma que se garantice que la participación de las entidades públicas en la composición de la sociedad no supere el diez por ciento (10%).

La oferta de acciones a que se refiere esta cláusula deberá permanecer abierta por un período no inferior a tres (3) meses.

CLAUSULA DÉCIMA SEGUNDA: DE LA AUTORIZACION PREVIA DE LA AEROCIVIL PARA LA MODIFICACION DE LA COMPOSICION ACCIONARIA DE LA SOCIEDAD CONCESIONARIA MIENTRAS DURE EL CONTRATO: **EL CONCESIONARIO** no podrá modificar la composición accionaria sin autorización previa de **LA AEROCIVIL**. En el evento de que un socio quiera enajenar sus acciones, mediando aprobación previa de **LA AEROCIVIL**, deberá ejercerse el derecho de preferencia, de conformidad con lo previsto en el Código del Comercio.

CLÁUSULA DÉCIMA TERCERA: VALOR DEL CONTRATO Y FORMA DE PAGO: Para todos los efectos fiscales y legales a que haya lugar, el valor del presente contrato se define en
.....MILLONES DE PESOS (\$) de 1996, suma que corresponde al valor de la contraprestación que se obliga a pagar **EL CONCESIONARIO**.

La contraprestación será pagada de la siguiente forma:

a) El treinta por ciento (30%) de la contraprestación será destinada directamente por **EL CONCESIONARIO** a inversiones obligatorias, según lo definido en la cláusula décima quinta de este contrato.

b) El setenta por ciento (70%) de la contraprestación será pagado por **EL CONCESIONARIO** directamente a **LA AEROCIVIL** en cuotas trimestrales variables dentro de los cinco (5) últimos días de cada trimestre calendario durante toda la vigencia de la concesión. En cada período la cuota trimestral se calcula como la suma de la parte correspondiente al abono a capital y la parte correspondiente a los intereses sobre el saldo de la deuda al final del trimestre calendario anterior.

Los abonos a capital serán crecientes a una tasa anual de crecimiento del quince por ciento (15%).

El monto de la parte correspondiente a intereses sobre el saldo de la deuda al final del trimestre anterior se calculará utilizando una tasa de interés trimestre vencido equivalente al DTF más dos (2) puntos.

El pago de la primera cuota se hará al vencimiento del trimestre calendario completo siguiente al de la fecha de entrega del Aeropuerto. La cuantía de dicho pago incluirá la parte proporcional correspondiente al período contado desde la fecha de entrega del Aeropuerto hasta el último día del trimestre calendario en que se realice dicha entrega.

De igual manera, al momento de la liquidación del contrato se hará el cálculo de la parte proporcional correspondiente a los días del último trimestre calendario de la concesión, para ser deducido o sumado, según corresponda, a los pagos que deban hacerse entre las partes al final del contrato.

PARAGRAFO : En caso de mora en el pago de las obligaciones dinerarias a cargo de **EL CONCESIONARIO** y a favor de la **AEROCIVIL**, se causarán los intereses moratorios correspondientes a la tasa máxima de interés moratorio prevista en la legislación comercial vigente a la fecha en que **EL CONCESIONARIO** incurra en mora y sin necesidad de requerimiento previo por parte de **LA AEROCIVIL**.

CLÁUSULA DÉCIMA CUARTA: PLAN MAESTRO AEROPORTUARIO: **EL CONCESIONARIO** deberá actualizar el Plan Maestro Aeroportuario existente durante los primeros seis (6) meses contados a partir de la Fecha de Entrega del Aeropuerto. Este plan deberá ser aprobado por **LA AEROCIVIL** en un término máximo de sesenta (60) días contados desde su presentación por **EL CONCESIONARIO**. El Plan Maestro Aeroportuario será objeto de modificaciones durante la vigencia de la concesión de acuerdo con las condiciones reales de la prestación del servicio, a solicitud de cualquiera de las partes.

El Plan Maestro Aeroportuario deberá actualizarse teniendo en cuenta los parámetros referidos en el documento 9184 de la OACI, "Manual de Planificación de Aeropuertos", parte 1, Planificación General y sus anexos, y la circular AC150/5070-6A de la Federal Aviation Administration of U.S. Department of Transportation de los Estados Unidos de América (el manual, anexos y la circular

podrán ser consultados en la Biblioteca del Centro de Estudios Aeronáuticos de la Aerocivil) y deberá contener por lo menos los siguientes aspectos, señalando los objetivos, las inversiones necesarias, sus fuentes y los cronogramas de ejecución previstos:

- a) Aspectos sociales y urbanos
- b) Estudio y mitigación del impacto ambiental
- c) Proyecciones de inversión y de demanda
- d) Restauración paisajística
- e) Arquitectura regional
- f) Rampa
- g) Pista
- h) Terminal
- i) Vías de acceso
- j) Parqueaderos
- k) Instalaciones para seguridad y control del tránsito aéreo
- l) Plan de inversiones obligatorias, incluido el reacondicionamiento, todo de acuerdo con las cláusulas décima quinta y décima séptima
- m) Plan de ejecución de inversiones de capital adicionales
- n) Plan de operación y seguridad aeroportuaria
- o) Plan de mantenimiento y mejoras

PARAGRAFO 1: Los estudios previos de los planes a que se refiere la presente cláusula se financiarán con cargo a los recursos del Fondo de Inversiones Obligatorias, salvo los correspondientes a los planes de inversión de capital adicionales que serán financiados por **EL CONCESIONARIO**.

PARAGRAFO 2: EL CONCESIONARIO se obliga a contratar, con cargo a las inversiones obligatorias, una firma especializada, previa la realización de un concurso público de méritos que será supervisado por **LA AEROCIVIL**, para hacer la interventoría de las obras incluidas en los Planes Maestro Aeroportuario y de Inversiones Obligatorias a que se refiere la presente cláusula. **LA AEROCIVIL** se reserva el derecho de ejercer directamente o por intermedio de firmas contratadas para el efecto, la supervisión de dicha interventoría.

CLÁUSULA DÉCIMA QUINTA: INVERSIONES DE CAPITAL DURANTE LA VIGENCIA DE LA CONCESIÓN: **EL CONCESIONARIO** se obliga a realizar durante la vigencia de la concesión, inversiones de capital, así:

- a) Inversiones obligatorias

Durante la vigencia de la concesión, **EL CONCESIONARIO** estará obligado a destinar el treinta por ciento (30%) de la contraprestación a Inversiones Obligatorias o al Fondo de Inversiones Obligatorias.

En ningún caso el valor presente neto de los desembolsos efectuados por **EL CONCESIONARIO** para financiar inversiones obligatorias o para alimentar el Fondo de Inversiones Obligatorias, podrá exceder el treinta por ciento (30%) del valor de la contraprestación por la concesión.

Estas inversiones obligatorias se harán en obras y/o equipos requeridos para que el Aeropuerto tenga eficientes y seguras condiciones de servicio y se concentrarán en la pista, rampa, plataforma y calles de rodaje e interconexión. Las inversiones obligatorias no estarán destinadas a generar aumento de ingresos para **EL CONCESIONARIO** por expansión de la capacidad o por explotaciones comerciales del Aeropuerto. Las inversiones obligatorias se destinarán a llevar el Aeropuerto a estándares OACI y a lograr niveles eficientes de servicio y de seguridad para los usuarios y explotadores de aeronaves; por ello, dentro del Plan de Reacondicionamiento de que trata la cláusula décima séptima se pueden proponer aquellas inversiones que mejoren los niveles de servicio, minimicen las congestiones existentes y mantengan los niveles de servicio propuestos y requeridos.

Las inversiones a que se refiere este numeral se harán de acuerdo con un Plan de Inversiones Obligatorias propuesto por **EL CONCESIONARIO** y aprobado por **LA AEROCIVIL**. Sin embargo, en cualquier momento de la vigencia de la concesión en que aparezca como indispensable la realización de inversiones no incluídas dentro de las obligaciones a cargo de **EL CONCESIONARIO** para garantizar la seguridad aeroportuaria a los usuarios del Aeropuerto, **LA AEROCIVIL** podrá ordenar unilateralmente su ejecución con cargo al monto de las inversiones obligatorias y acordará con **EL CONCESIONARIO** las formas, plazos y condiciones de ejecución y de financiamiento, así como las modificaciones correspondientes al Plan de Inversiones Obligatorias. Igualmente, por intermedio de su representante legal, **LA AEROCIVIL** podrá ordenar la suspensión o la reprogramación del Plan de Inversiones Obligatorias en lo que resulte indispensable teniendo en cuenta las condiciones reales de la prestación del servicio. En estos eventos, **LA AEROCIVIL** también podrá modificar el porcentaje de la contraprestación destinado a las inversiones obligatorias y la diferencia incrementará el monto de la cuota trimestral.

Si el monto destinado a inversiones obligatorias se hubiese agotado, el proyecto podrá ser financiado con recursos propios de **LA AEROCIVIL** o con recursos provenientes del porcentaje de la contraprestación que deba ser directamente pagado a **LA AEROCIVIL**, a discreción de ésta. Cuando se utilicen los recursos de la contraprestación, **EL CONCESIONARIO** - previa aprobación expresa de **LA AEROCIVIL** - pagará con sus recursos directamente al contratista responsable de la provisión de obras, bienes o servicios y descontará de los valores a pagar a **LA AEROCIVIL** el valor de los costos de inversión, debidamente aprobados por **LA AEROCIVIL**.

En el caso de que se hayan agotado las fuentes previstas en el párrafo anterior y se requieran modificaciones tarifarias para su financiación, éstas serán adoptadas por **LA AEROCIVIL** en lo estrictamente necesario para sufragar las inversiones ordenadas. En el evento de presentarse excedentes, dichos ingresos serán de propiedad de **LA AEROCIVIL** y no serán cedidos **A EL CONCESIONARIO**. **LA AEROCIVIL** elaborará los estudios que permitan determinar el impacto de dichas modificaciones sobre la demanda de los servicios ofrecidos por **EL CONCESIONARIO** y,

en el caso de que los ajustes afecten la demanda, las partes acordarán los mecanismos para restablecer la ecuación financiera del contrato.

EL CONCESIONARIO podrá distribuir las inversiones obligatorias en el tiempo, de acuerdo con el Plan de Inversiones Obligatorias que elabore y con las autorizaciones de **LA AEROCIVIL**. Los precios de las obras, equipos y/o servicios deberán ser previamente avalados por **LA AEROCIVIL** antes de ser contratados, para que sirvan como base del cálculo de las inversiones obligatorias. La fecha en que se tendrán como aplicados dichos precios para efecto del cálculo del monto de inversiones obligatorias será la del recibo a satisfacción de las obras o equipos.

EL CONCESIONARIO constituirá un Fondo de Inversiones Obligatorias, el cual se alimentará con la diferencia entre la inversión ejecutada y el monto destinado a inversiones obligatorias. Para tal efecto, al final de cada trimestre, se calculará la diferencia entre estos dos montos y **EL CONCESIONARIO** deberá consignar esta diferencia durante los primeros cinco (5) días calendario del trimestre siguiente en la entidad fiduciaria encargada del manejo de los recursos.

No obstante, durante el período inicial de la concesión y mientras se define y ejecuta el Plan de Inversiones Obligatorias, **EL CONCESIONARIO** consignará, en el Fondo de Inversiones Obligatorias, en los mismos plazos, el monto total destinado a tales inversiones.

El Fondo de Inversiones Obligatorias será manejado a través de un fideicomiso de administración. La selección de la entidad fiduciaria la efectuará **LA AEROCIVIL** previa propuesta del **CONCESIONARIO**, siendo potestativo de **LA AEROCIVIL** rechazar o aceptar la postulación. En todo caso la entidad fiduciaria seleccionada será de reconocida trayectoria, experiencia y profesionalismo en el medio. El Fondo será manejado con criterios de seguridad, liquidez y rendimiento de la inversión. Los rendimientos financieros del Fondo generados durante toda la vigencia de la fiducia serán propiedad de **LA AEROCIVIL**. Se liquidará trimestralmente una suma correspondiente al rendimiento real sin tener en cuenta el ajuste por inflación, la cual deberá ser consignada por **EL CONCESIONARIO**, a favor de **LA AEROCIVIL**, en la cuenta que ésta designe para el efecto.

Estos rendimientos en ningún caso disminuirán el monto de la contraprestación a la que se obliga **EL CONCESIONARIO**.

LA AEROCIVIL supervisará el control del manejo financiero de estos recursos y para el efecto podrá solicitar las cuentas a la entidad fiduciaria.

Los gastos de administración de los recursos entregados en fiducia se pagarán con cargo a los rendimientos financieros.

Al final del período de la concesión los recursos que se encuentren en el Fondo serán transferidos a la cuenta que para tal efecto designe **LA AEROCIVIL**.

EL CONCESIONARIO deberá proponer el cronograma de ejecución de las inversiones del Plan de Reacondicionamiento por un valor equivalente al cincuenta por ciento (50%) del total de las inversiones anuales obligatorias y el monto restante de la inversión se ejecutará, por el tiempo restante de la concesión, de manera uniforme, anualmente, a partir de concluida la ejecución del Plan de Reacondicionamiento. Para este plan, **EL CONCESIONARIO** deberá establecer sus propias prioridades.

Si para la realización de las inversiones obligatorias, en un período determinado de la concesión, los recursos de la contraprestación destinados a este fin más la reserva del Fondo de Inversiones Obligatorias, fueren insuficientes para atender las inversiones previamente autorizadas por **LA AEROCIVIL** para ese período y demandaren financiamiento, los intereses que causen estas obligaciones durante el período determinado, podrán ser cubiertos con los recursos de la contraprestación destinados a inversiones obligatorias.

Las inversiones necesarias para la ejecución del Plan de Reacondicionamiento a que se refiere la cláusula décima séptima, se harán con cargo al monto de las inversiones obligatorias.

Las inversiones obligatorias deberán incluir los valores necesarios para la adquisición de los inmuebles aledaños al Aeropuerto que sean necesarios para la ejecución del Plan Maestro Aeroportuario, los cuales revertirán a **LA AEROCIVIL** al término de la concesión.

b) Inversiones de capital adicionales

Durante el periodo de la concesión, cualquiera de las partes podrá proponer inversiones de capital para expansiones adicionales de la capacidad aeroportuaria distintas de las inversiones obligatorias. Estas inversiones se concentrarán en sitios específicos del Aeropuerto, tales como: a) Terminales de pasajeros incluyendo locales comerciales, counters, oficinas, áreas de manejo de equipajes, parqueadero, áreas para la prestación de servicios directos ocasionales y demás instalaciones de servicio al público; b) Bodegas e instalaciones conexas destinadas a la prestación del servicio de movimiento de carga; c) Areas dedicadas a las compañías de servicios a la aviación, incluyendo las instalaciones utilizadas por las compañías de servicio y apoyo a los pasajeros, las de servicios de ayuda y apoyo a las aeronaves y servicios a la carga.

De llegarse a un acuerdo entre las partes sobre la conveniencia de estas inversiones, las mismas serán financiadas totalmente por **EL CONCESIONARIO**.

LA AEROCIVIL tendrá un plazo de sesenta (60) días para pronunciarse sobre el proyecto de inversiones de capital adicionales presentado por **EL CONCESIONARIO**.

CLÁUSULA DÉCIMA SEXTA: PLAN DE INVERSIONES OBLIGATORIAS: EL CONCESIONARIO se obliga a incluir y ejecutar en los términos de la cláusula décima quinta de este

contrato, un Plan de Inversiones Obligatorias contenido en el Plan Maestro Aeroportuario. El anterior plan se ejecutará sin perjuicio de las facultades de LA AEROCIVIL contenidas en la citada cláusula.

CLÁUSULA DÉCIMA SEPTIMA: PLAN DE REACONDICIONAMIENTO: EL CONCESIONARIO deberá acordar con LA AEROCIVIL un Plan de Reacondicionamiento del Aeropuerto, dentro de los seis (6) meses siguientes a la Fecha de Entrega del Aeropuerto. Este Plan de Reacondicionamiento, que contendrá las inversiones necesarias para llevar el Aeropuerto a condiciones de servicio acordes con las recomendaciones de la OACI, será realizado dentro de un plazo máximo de dieciocho (18) meses contados desde la Fecha de Entrega del Aeropuerto. Los gastos necesarios para ejecutar el Plan de Reacondicionamiento serán asumidos por EL CONCESIONARIO con cargo al monto destinado a las inversiones obligatorias.

CLÁUSULA DÉCIMA OCTAVA: DEL RECIBO DE LOS TRABAJOS DE REACONDICIONAMIENTO: Una vez concluidas las inversiones de reacondicionamiento acordadas, y recibidas a satisfacción por LA AEROCIVIL las obras y/o equipos, se verificará el estado y condición del Aeropuerto y se efectuará un inventario detallado que servirá de base para llevar a cabo la medición del desempeño de EL CONCESIONARIO

Para tal efecto, las partes definirán de mutuo acuerdo una firma especializada en la verificación de servicios e instalaciones aeroportuarias que se encargará de certificar las condiciones reales del Aeropuerto para el momento de la culminación del reacondicionamiento. Los gastos que ocasione la intervención de la firma verificadora serán cubiertos por partes iguales cuando se trate de la certificación del estado del Aeropuerto después del reacondicionamiento.

CLÁUSULA DÉCIMA NOVENA: DE LA OBLIGACIÓN DE MANTENER LAS CONDICIONES Y NIVEL DE SERVICIO RESULTANTES DEL REACONDICIONAMIENTO: EL CONCESIONARIO se obliga a mantener las instalaciones del Aeropuerto en el nivel de servicio a que se lleve después del reacondicionamiento a que se refieren las cláusulas anteriores. En el caso en que, después del reacondicionamiento, se presentaren discrepancias entre las partes sobre el nivel de mantenimiento de las instalaciones aeroportuarias, la firma especializada a que se refiere la cláusula anterior, u otra escogida de común acuerdo, las solucionará por el mecanismo de la amigable composición. Las decisiones de la firma verificadora tendrán carácter obligatorio para las partes. Cuando se trate de solución de controversias después de dicho reacondicionamiento, los gastos que ocasione la intervención de la firma verificadora serán asumidos por la parte que resulte vencida.

CLÁUSULA VIGÉSIMA: PLAN DE MANTENIMIENTO Y MEJORAS: Es responsabilidad de EL CONCESIONARIO el mantenimiento y mejora de las instalaciones del Aeropuerto. Para el efecto deberá ejecutar las acciones propuestas en el plan inicial de mantenimiento y mejoras al Aeropuerto propuesto por EL CONCESIONARIO y aprobado por LA AEROCIVIL, que se aplicará en tanto se adopte el Plan Maestro Aeroportuario el cual incluye el Plan de Mantenimiento y Mejoras que registrá en el tiempo de la concesión, pudiendo ser ajustado conforme a lo establecido para

el Plan Maestro Aeroportuario. Para la elaboración del Plan de Mantenimiento y Mejoras contenido en el Plan Maestro **EL CONCESIONARIO** deberá ajustarse a las recomendaciones y seguir los lineamientos del Manual de Servicios de Aeropuertos (Documento 9137 de la OACI), especialmente en lo referente a la parte 9, Métodos de Mantenimiento de Aeropuertos. **EL CONCESIONARIO** podrá basarse en cualquier otra publicación de la OACI u organismo similar en aspectos relevantes que considere pertinentes.

CLÁUSULA VIGÉSIMA PRIMERA: PLAN DE OPERACIÓN Y SEGURIDAD AEROPORTUARIA. Es obligación de **EL CONCESIONARIO** aplicar el Plan de Operación y Seguridad Aeroportuaria propuesto por **EL CONCESIONARIO** y aprobado por **LA AEROCIVIL**. **EL CONCESIONARIO** deberá ejecutar el Plan a que se refiere esta cláusula en coordinación con las autoridades públicas y de policía competentes. **EL CONCESIONARIO** no sustituirá, en caso alguno, a las autoridades competentes en las funciones constitucionales que ellas tienen de proteger la vida, honra y bienes de los ciudadanos, aunque prestará la colaboración necesaria para que dichas autoridades puedan cumplir tales funciones.

CLÁUSULA VIGÉSIMA SEGUNDA: PLAN DE PROTECCIÓN AMBIENTAL: Para garantizar que los recursos naturales y los ambientales sean preservados y protegidos **EL CONCESIONARIO** deberá presentar, dentro del Plan Maestro Aeroportuario a que se refiere la cláusula décima cuarta, un Plan de Protección Ambiental y el presupuesto para mantener y proteger la integridad ambiental de la zona vecina al Aeropuerto. Este plan se enmarcará dentro de los reglamentos ambientales vigentes y estará acompañado de un presupuesto general anualizado para este rubro. Los costos derivados de la ejecución de este plan ambiental o de las exigencias que durante el período de concesión hagan las autoridades competentes podrán ser deducidos de las inversiones obligatorias, siempre que se refieran a obras o gastos necesarios para la minimización del impacto ambiental que tengan dichas inversiones o que se deriven de las condiciones en que se entregue el Aeropuerto. En consecuencia, los costos asociados al control del impacto ambiental derivado de obras correspondientes a las inversiones de capital adicionales será asumido directamente por **EL CONCESIONARIO**.

CLÁUSULA VIGÉSIMA TERCERA: INGRESOS DEL CONCESIONARIO : **EL CONCESIONARIO** percibirá como ingresos por la administración y explotación económica del Aeropuerto los siguientes: a) Las tarifas por servicios básicos, complementarios y directos ocasionales, y b) los arrendamientos, cánones y demás emolumentos que se generen en los contratos de arrendamiento, concesión, y en general en todos aquellos permitidos por el Código de Comercio para la explotación de las áreas y terrenos del Aeropuerto. Para el efecto, **LA AEROCIVIL** cederá a **EL CONCESIONARIO** los ingresos correspondientes por servicios básicos. Los cobros por servicios complementarios y por arrendamientos, concesiones o cualquier otro permitido por el Código de Comercio, también serán de **EL CONCESIONARIO**.

A **LA AEROCIVIL** le corresponderá la regulación de las tarifas de servicios básicos cedidos, como son derechos de aeródromo y la Tasa Aeroportuaria. Además de los ingresos por servicios básicos,

EL CONCESIONARIO podrá percibir ingresos por arrendamientos y concesiones, por la prestación de servicios complementarios y de servicios directos ocasionales. En los casos en que **EL CONCESIONARIO** esté en capacidad de seleccionar un nuevo contratista, bien sea por expiración de los contratos de arrendamiento o similares anteriores o por cualquier circunstancia que legalmente le permita hacerlo, **EL CONCESIONARIO** seleccionará a dicho contratista siempre a través de mecanismos que garanticen la libre competencia y la transparencia del proceso, según lo estipulado en el párrafo de la presente cláusula. Los cargos por arrendamientos y concesiones que perciba **EL CONCESIONARIO** serán definidos con base en concursos públicos que serán supervisados por **LA AEROCIVIL**. Las tarifas por servicios complementarios, cuando se presten de manera opcional, o bajo condiciones de libre competencia, serán de libre negociación, salvo que por disposiciones legales o reglamentarias estén sujetas a regulación de autoridad pública competente. Las tarifas por servicios complementarios, en los casos en que la utilización de los servicios prestados no sea opcional para el usuario y no sean ofrecidos por otra u otras personas distintas de **EL CONCESIONARIO** en condiciones competitivas y las tarifas de los servicios directos ocasionales, serán aplicadas libremente por **EL CONCESIONARIO**, previa comunicación a **LA AEROCIVIL**, la cual se reserva el derecho de exigir la modificación de las mismas cuando se demuestre que los cobros exceden los costos y la utilidad razonable de **EL CONCESIONARIO**.

Los niveles tarifarios propuestos para operaciones tanto nacionales como internacionales para los servicios básicos (derechos de aeródromo y Tasa Aeroportuaria) serán reajustados semestralmente durante todo el período de la concesión con base en el Índice de Precios al Consumidor (IPC) de los seis (6) meses anteriores. Para efectos del reajuste previsto, las tarifas para operaciones internacionales expresadas en dólares de los Estados Unidos de América se convertirán a pesos colombianos utilizando la Tasa Representativa de Mercado certificada por la Superintendencia Bancaria, al final del período semestral; y, en el evento de que el IPC supere las tasas de devaluación semestrales, se procederá al reajuste correspondiente. Durante la vigencia de la concesión **EL CONCESIONARIO** podrá solicitar a **LA AEROCIVIL** modificaciones a los niveles tarifarios adoptados, con base en estudios técnicos elaborados de acuerdo con las pautas y metodologías que para tal efecto defina **LA AEROCIVIL**. **LA AEROCIVIL** evaluará este estudio y si lo considera viable técnica y económicamente lo aceptará y lo pondrá en vigencia mediante una resolución en un plazo no superior a cuarenta y cinco (45) días calendario.

En caso que los niveles tarifarios por derechos de aeródromo y Tasa Aeroportuaria, adoptados en cualquier momento de la concesión por parte de **LA AEROCIVIL**, sin que exista para ello una solicitud expresa de **EL CONCESIONARIO**, sean inferiores a los adoptados por **LA AEROCIVIL** en virtud de la última propuesta tarifaria de **EL CONCESIONARIO** e indexados según el mecanismo establecido en esta cláusula, **LA AEROCIVIL** reconocerá el valor de los ingresos correspondientes al tráfico efectivo por la diferencia tarifaria generada. Para tal efecto, **EL CONCESIONARIO** -previa aprobación expresa de **LA AEROCIVIL**- podrá descontar del pago de la cuota trimestral de la contraprestación el monto correspondiente a esta disminución de ingresos, de acuerdo con el tráfico efectivo durante el período trimestral anterior, certificado por **LA AEROCIVIL**. En caso que la disminución de ingresos supere el monto de la cuota de la contraprestación de un determinado

trimestre, se podrá descontar del monto de la siguiente cuota incluyendo intereses a favor de **EL CONCESIONARIO** a una tasa del DTF a treinta días, más dos (2) puntos. Estos intereses sólo se reconocerán sobre la parte de diferencia tarifaria no cubierta con la cuota de la contraprestación del trimestre siguiente a la causación de las diferencias tarifarias. De solicitarlo así **EL CONCESIONARIO**, este mecanismo se aplicará por un periodo máximo de cuatro (4) trimestres contados desde el primer trimestre en que se cause una diferencia tarifaria superior al valor de la cuota trimestral de la contraprestación. Pasado este periodo máximo, la compensación aquí establecida, junto con los intereses, será pagada directamente a **EL CONCESIONARIO** con recursos propios de **LA AEROCIVIL**.

En el caso de que un aumento de tarifas definida unilateralmente por **LA AEROCIVIL**, supere las tarifas propuestas por **EL CONCESIONARIO**, esta diferencia será de **LA AEROCIVIL** e incrementará la cuota trimestral.

Para los efectos de la presente cláusula, **LA AEROCIVIL** elaborará los estudios que permitan determinar el impacto de las modificaciones tarifarias sobre la demanda de los servicios ofrecidos por **EL CONCESIONARIO** y, en el caso de que los ajustes afecten la demanda, las partes acordarán los mecanismos para restablecer la ecuación financiera del contrato.

Las tarifas por servicios directos ocasionales, se determinarán por el cálculo del costo incurrido por **EL CONCESIONARIO** en la prestación de dicho servicio, más una utilidad razonable.

Para la aplicación de esta cláusula, se entiende por utilidad razonable de **EL CONCESIONARIO** un quince por ciento (15%) de la tasa de retorno real al capital invertido en un periodo equivalente a la vida útil de la inversión efectuada.

PARAGRAFO: El procedimiento para el concurso público a que se refiere la presente cláusula deberá basarse en los siguientes criterios:

1) Se establece un concurso público mediante el cual se escoge el proponente que ofrezca las mejores condiciones técnicas, relacionadas con la calidad del servicio, mezcla de productos e inversiones en presentación, entre otros. El concurso se efectuará garantizando la competitividad y transparencia. **EL CONCESIONARIO** deberá garantizar que los términos del concurso contienen los mecanismos necesarios para obtener y comprobar la información relacionada con el profesionalismo y la idoneidad moral del concursante, de tal manera que el concurso no pueda ser adjudicado a quien no cumpla estos requisitos.

2) Una vez escogida la mejor oferta técnica y profesional, se pactarán con el ganador del concurso las condiciones económicas. Si no se llega a un acuerdo con el ganador, se pasa a negociar con el siguiente en el orden de elegibilidad.

CLÁUSULA VIGÉSIMA CUARTA: TARIFAS RESERVADAS POR LA AEROCIVIL: LA AEROCIVIL se reserva el derecho a cobrar directa o indirectamente las tarifas por el servicio de control de tráfico aéreo, impuesto de timbre a los pasajeros que viajan fuera del país, y todas otras tasas, licencias, permisos, derechos y multas que no sean cedidas a EL CONCESIONARIO en el presente contrato.

CLÁUSULA VIGÉSIMA QUINTA: OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO: EL CONCESIONARIO será responsable por el manejo y administración del Aeropuerto en las condiciones estipuladas en el presente contrato y según los procedimientos acordados con LA AEROCIVIL. Las obligaciones y responsabilidades de EL CONCESIONARIO se limitan a:

- 1) Administrar y explotar económicamente el Aeropuerto de manera que se garanticen condiciones eficientes de servicio y de seguridad a los usuarios, la carga, las instalaciones y la infraestructura aeroportuaria.
- 2) Mantener unas condiciones de servicio acordes con los parámetros definidos por la OACI.
- 3) Prestar los servicios aeroportuarios a su cargo en condiciones de igualdad para todos los usuarios.
- 4) Garantizar la prestación de los servicios complementarios en forma competitiva, bien sea a través de concurso libre y transparente con el cual se garantice o se incentive la prestación de servicios a mínimo costo y óptima calidad o permitiendo la prestación del servicio a dos o más agentes, utilizando el mismo proceso de selección.
- 5) Prestar o contratar directamente servicios complementarios solamente en el evento que surtido el procedimiento del concurso público para la prestación de estos servicios por parte de compañías especializadas, no se presentare ningún oferente. Para el efecto, deberá obtener la aprobación previa de LA AEROCIVIL. Igualmente prestará los servicios directos ocasionales, según la definición establecida en la terminología contractual.
- 6) Contratar una auditoría externa a fin de supervisar la prestación de los servicios por las compañías de servicios a la aviación. Esta auditoría deberá tener libre acceso a almacenes, bodegas, cuentas y a todos los demás aspectos necesarios para verificar el cumplimiento de las obligaciones del contratista con EL CONCESIONARIO.
- 7) Pagar la contraprestación en la forma y términos convenidos en este contrato.
- 8) Contratar, previo concurso público de méritos supervisado por LA AEROCIVIL, una firma especializada para hacer la interventoría de las obras incluídas en los Planes Maestro Aeroportuario y de Inversiones Obligatorias y facilitar a LA AEROCIVIL la supervisión de dicha interventoría.

9) Recaudar las tarifas adoptadas por **LA AEROCIVIL** para los servicios básicos, que deberán ser pagadas por los usuarios del Aeropuerto.

10) Fijar y recaudar las tarifas de los servicios complementarios y directos ocasionales.

11) Otorgar en arrendamiento, concesión o mediante cualquier otra modalidad permitida por el Código de Comercio los locales comerciales, parqueaderos, terrenos para construcción de hangares, mantenimiento de aeronaves, bodegas de carga y otros espacios para la explotación económica mediante concursos públicos, supervisados por **LA AEROCIVIL**, en condiciones que garanticen la libre competencia. Dichos concursos estarán orientados a garantizar ante todo la óptima prestación de todos los servicios relacionados directa o indirectamente con la actividad aeroportuaria. **EL CONCESIONARIO** deberá tener en cuenta que los arrendatarios o concesionarios y demás contratistas de las áreas comerciales del Aeropuerto, deberán contar con los permisos de operación correspondientes, cuando éstos sean requeridos de acuerdo con lo previsto en el Manual de Reglamentos Aeronáuticos.

12) Supervisar las actividades de los arrendatarios, concesionarios y demás contratistas para garantizar que ofrecen los servicios determinados en el contrato respectivo en condiciones competitivas y adecuadas.

13) Determinar y recolectar los cánones de arrendamiento y otros cobros a los usuarios por la explotación del espacio disponible en el Aeropuerto, según lo establecido en el presente contrato.

14) Proponer el cronograma de ejecución de las inversiones del Plan de Reacondicionamiento por un valor equivalente al cincuenta por ciento (50%) del total de las inversiones anuales obligatorias. En este plan **EL CONCESIONARIO** establecerá sus propias prioridades.

15) Ejecutar el Plan de Reacondicionamiento aprobado por **LA AEROCIVIL** para colocar el Aeropuerto en condiciones óptimas para la prestación eficiente y segura del servicio, de conformidad con lo estipulado en la cláusula décima séptima del presente contrato.

16) Mantener las condiciones de servicio del Aeropuerto por lo menos en un nivel equivalente a las que venían operando al momento de la entrega, impidiendo su deterioro, mientras se culmina el Plan de Reacondicionamiento.

17) Mantener y conservar las instalaciones del Aeropuerto en condiciones cuando menos equivalentes a las verificadas al momento de la culminación de dichas obras de reacondicionamiento, de conformidad con lo establecido en las cláusulas décima séptima, décima octava y décima novena del presente contrato. Cuando quiera que se realicen cualquier tipo de inversiones en la infraestructura del Aeropuerto, la obligación de mantenimiento y conservación se referirá al estado en que queden las instalaciones aeroportuarias después de concluidas tales inversiones.

- 18) Realizar de manera eficiente y a los menores costos razonables las inversiones de capital, de acuerdo con la cláusula décima quinta.
- 19) Garantizar que las obras de inversión o mantenimiento que se desarrollen durante el período de la concesión no interfieran en la continuidad de la operación del Aeropuerto.
- 20) Actualizar y ejecutar el Plan Maestro Aeroportuario, de conformidad con lo establecido en la cláusula décima cuarta de este contrato y adquirir los inmuebles aledaños al Aeropuerto que sean necesarios para su ejecución.
- 21) Acordar con **LA AEROCIVIL** inversiones adicionales dedicadas a la aviación general, cuando se presenten problemas de capacidad, a pesar de la priorización de la aviación comercial sobre la aviación general.
- 22) Ejecutar el Plan de Inversiones Obligatorias propuesto, de conformidad con lo estipulado en la cláusula décima sexta.
- 23) Constituir un Fondo de Inversiones Obligatorias, el cual se alimentará y manejará de acuerdo a lo estipulado en la cláusula décima quinta del presente contrato.
- 24) Girar trimestralmente a la cuenta que designe **LA AEROCIVIL** los rendimientos que genere el Fondo de Inversiones Obligatorias.
- 25) Transferir a la cuenta que para tal efecto designe **LA AEROCIVIL** el remanente de los recursos que se encuentran en el Fondo de Inversiones Obligatorias, al final del período de la concesión
- 26) Elaborar y ejecutar el Plan de Protección Ambiental, según lo estipulado en la cláusula vigésima segunda.
- 27) Ejecutar el Plan de Mantenimiento y Mejoras propuesto, según lo estipulado en la cláusula vigésima
- 28) Ejecutar el Plan de Operación y Seguridad Aeroportuaria propuesto y aprobado por **LA AEROCIVIL** que garantice la protección física de la infraestructura, las aeronaves y los usuarios durante su permanencia en el Aeropuerto, de conformidad con lo estipulado en la cláusula vigésima primera.
- 29) Dar a las áreas y terrenos susceptibles de explotación comercial la destinación y utilización prevista en el plan de utilización de espacios contenido en el Plan de Operación y Seguridad Aeroportuaria al que se refiere la cláusula vigésima primera del presente contrato.

- 30) Diseñar y aplicar el Plan de Higiene y Seguridad Industrial de conformidad con lo establecido en las disposiciones legales vigentes y dar aplicación a las regulaciones sanitarias según lo establecido en el Decreto 1601 de 1984.
- 31) Mantener las garantías en plena vigencia y validez en los términos y condiciones previstos en el presente contrato.
- 32) Pagar los valores correspondientes a los servicios prestados por empresas de servicios públicos domiciliarios y mantener en operación los equipos e infraestructura necesarios para la prestación de servicios públicos tales como teléfono, acueducto y alcantarillado y electricidad a los usuarios, a los arrendatarios y a los concesionarios de locales y áreas del Aeropuerto al igual que la vigilancia y recolección de basuras. Para tal efecto deberá establecer el monto de contribución proporcional que corresponde a cada uno de los arrendatarios o concesionarios de los locales y áreas del Aeropuerto, incluyendo los respectivos costos administrativos. El recaudo de dicha suma será de exclusiva responsabilidad de **EL CONCESIONARIO**, y su obligación de pagar cumplidamente el valor de las facturas de las empresas de servicios públicos no se condicionará al efectivo recaudo de las contribuciones de los arrendatarios o concesionarios.
- 33) Mantener en operación los equipos e infraestructura necesarios para garantizar el correcto y oportuno suministro de energía eléctrica necesario para la operación de los diferentes equipos requeridos para el control y seguridad de la operación aérea.
- 34) Publicar y poner a disposición del público todas las tarifas, de acuerdo con las normas que para tal efecto dicte **LA AEROCIVIL**.
- 35) Publicar y fijar en lugar adecuado para su difusión y conocimiento público, todos los parámetros operativos establecidos para el aterrizaje y despegue, utilización de rampa, estacionamiento en posición remota, recargos nocturnos y manejo de prioridades de desembarque, entre otros.
- 36) Facilitar a las autoridades administrativas, de policía y demás organismos estatales de control, la realización de las actividades necesarias para el cumplimiento de sus obligaciones en el Aeropuerto y prestarles la colaboración que le sea requerida.
- 37) Poner en conocimiento de las autoridades competentes los eventos que constituyan infracciones o ilícitos así como aquellos que pongan en peligro o atenten contra la seguridad aeroportuaria y prestarles la colaboración requerida para el adelantamiento de las investigaciones que les correspondan.
- 38) Informar a **LA AEROCIVIL**, aportando las pruebas necesarias, sobre los hechos de que tenga conocimiento y que constituyan infracción de los reglamentos aplicables en las actividades aeronáuticas y aeroportuarias.
- 39) Impulsar la conformación y coordinar las actividades del Comité de Seguridad del Aeropuerto, según lo dispuesto en la Resolución No. 4026 de 1995, expedida por **LA AEROCIVIL**.

40) En general todas aquellas que se prevean en los documentos del contrato, que se deriven de su naturaleza o que sean inherentes a la actuación de un buen padre de familia.

CLÁUSULA VIGÉSIMA SEXTA: NORMAS Y REGLAMENTOS AMBIENTALES: EL CONCESIONARIO se compromete a mantener los requerimientos de protección ambiental de acuerdo con el Plan Ambiental aprobado por LA AEROCIVIL. Además, se compromete a cumplir con las normas y reglamentos ambientales que exijan las autoridades colombianas correspondientes y a no iniciar ni permitir que se inicie obra alguna sin la respectiva licencia ambiental, en los casos en que esta licencia se requiera de acuerdo con la ley. LA AEROCIVIL prestará su concurso para el trámite y obtención de las licencias ambientales pero sin responsabilidad alguna por el éxito de la gestión.

CLÁUSULA VIGÉSIMA SEPTIMA: OBLIGACIONES DE LA AEROCIVIL: LA AEROCIVIL como entidad responsable de la supervisión y monitoreo de la administración y explotación adecuada de los aeropuertos, de conformidad con la Ley 105 de 1993 y los términos del presente contrato se obliga a:

- 1) Ejercer funciones de reglamentación, control, supervisión y sanción sobre quienes presten los servicios aeroportuarios.
- 2) Controlar el tráfico aéreo en ruta y mantener la responsabilidad por el correcto funcionamiento de las radioayudas aéreas, incluyendo las radioayudas de aproximación, y ejercer una adecuada supervisión sobre la seguridad aérea y el control técnico.
- 3) Asegurarse a través de la monitoría de las tarifas de EL CONCESIONARIO, que éstas sean competitivas y se enmarquen dentro de los parámetros técnicos definidos en este contrato.
- 4) Garantizar a través de la monitoría de las operaciones y del nivel de servicio de EL CONCESIONARIO, que se cumplan todos los compromisos de mantenimiento y mejoras a la infraestructura aeroportuaria, de acuerdo con los planes propuestos y aprobados por LA AEROCIVIL, en los términos del presente contrato.
- 5) Adoptar las tarifas por servicios básicos ofrecidas por EL CONCESIONARIO y aceptadas por LA AEROCIVIL.
- 6) Entregar el Aeropuerto a EL CONCESIONARIO en los términos establecidos en este contrato.
- 7) Ceder a EL CONCESIONARIO los ingresos derivados por los servicios básicos, complementarios y directos ocasionales, así como los ingresos por arrendamientos, concesiones o cualquier otra modalidad de explotación de las áreas del Aeropuerto prevista en el Código de Comercio, de acuerdo con lo establecido en la cláusula vigésima tercera.

- 8) Aprobar los planes a que se refiere el presente contrato.
- 9) No autorizar planes de vuelo a aeronaves pertenecientes a aerolíneas que incurran en mora con **EL CONCESIONARIO** en el pago de los derechos de aeródromo, en los términos previstos en la cláusula vigésima octava de esta minuta de contrato, o cuya operación no esté debidamente autorizada de acuerdo a las leyes y reglamentaciones vigentes.
- 10) Llevar a cabo directa o indirectamente la verificación o auditoría de todos los estados financieros y evaluar el desempeño de **EL CONCESIONARIO**, de conformidad con lo establecido en el presente contrato.
- 11) Ceder a **EL CONCESIONARIO** todos los derechos y obligaciones contractuales derivados de los contratos de arrendamiento, concesión o similares vigentes sobre las áreas comerciales y los terrenos del Aeropuerto hasta la terminación de los mismos, según lo estipulado en la cláusula octava.
- 12) Asumir plena responsabilidad sobre las cargas laborales, prestacionales y similares frente a los funcionarios que actualmente laboran en el Aeropuerto. **EL CONCESIONARIO** tendrá plena libertad de escoger sus empleados desde el momento de la fecha de la entrega del Aeropuerto, quienes iniciarán labores desde el momento mismo de la entrega. **EL CONCESIONARIO** no asumirá responsabilidad alguna frente a las personas que hayan venido laborando en las instalaciones aeroportuarias.
- 13) Establecer reglas para que la aviación comercial tenga prioridades sobre la aviación general.
- 14) Aprobar los planos a que se refiere este contrato en los términos y condiciones establecidos en el mismo.
- 15) Acordar con **EL CONCESIONARIO** inversiones adicionales dedicadas a la aviación general, siempre que se presenten problemas de capacidad a pesar de la priorización de la aviación comercial sobre la aviación general.
- 16) Supervisar los concursos públicos que efectúe **EL CONCESIONARIO** para seleccionar las compañías de servicios a la aviación y la firma encargada de la interventoría de las obras incluidas en los Planes Maestro Aeroportuario y de Inversiones Obligatorias.
- 17) Supervisar el manejo financiero de los recursos del Fondo de Inversiones Obligatorias y de los rendimientos financieros que éstos generen.
- 18) Aceptar o rechazar, motivadamente, la postulación, hecha por **EL CONCESIONARIO**, de la entidad fiduciaria encargada de la administración de los recursos del Fondo de Inversiones Obligatorias.

19) Mantener una disposición de colaboración permanente con **EL CONCESIONARIO** en orden a lograr el normal desarrollo del contrato.

20) Ejercer, directamente o a través de terceros, la supervisión de la interventoría de las obras incluidas en los Planes Maestro Aeroportuario y de Inversiones Obligatorias.

21) Realizar ante las autoridades competentes las gestiones necesarias para apoyar el cumplimiento de las funciones constitucionales y legales que les corresponden, mediante la suscripción del convenio o convenios que se requieran con el objeto de mejorar la seguridad del Aeropuerto.

22) Las demás que se prevean en los documentos del contrato o se deriven de su naturaleza.

CLÁUSULA VIGÉSIMA OCTAVA: SISTEMA DE COBRO DE LOS DERECHOS DE AERODROMO: EL CONCESIONARIO cobrará los ingresos por derechos de aeródromo directamente a los explotadores de aeronaves usuarios del Aeropuerto. La facturación de los derechos causados para operaciones regulares se hará quincenalmente por parte de **EL CONCESIONARIO** a los explotadores de aeronaves, los cuales dispondrán de diez (10) días hábiles - desde el recibo de las facturas - para cancelarlas. En caso de mora de los explotadores de aeronaves en el pago de los derechos aquí establecidos, **EL CONCESIONARIO** podrá solicitar a **LA AEROCIVIL** que no autorice plan de vuelo para las aeronaves pertenecientes a dicho explotador. **LA AEROCIVIL** hará efectiva la solicitud salvo cuando se trate de derechos litigiosos o por razones de fuerza mayor o en situaciones de emergencia o calamidad pública. Dichas medidas se aplicarán sin perjuicio del cobro por las vías legales que **EL CONCESIONARIO** podrá ejercer contra los explotadores de aeronaves.

En el caso de operaciones ocasionales, el pago de los derechos de aeródromo se hará antes del despegue de la aeronave. Para tal efecto, **LA AEROCIVIL** sólo autorizará el plan de vuelo para este tipo de operaciones, cuando el explotador de la aeronave acredite el pago de los derechos de aeródromo mediante la presentación del documento correspondiente.

Los efectos de cualquier convenio o acuerdo entre los explotadores de aeronaves y **EL CONCESIONARIO** que contraríen lo aquí estipulado, o de moras en el pago por parte de los explotadores de aeronaves, correrán por cuenta de **EL CONCESIONARIO**.

Salvo los acuerdos a que lleguen **EL CONCESIONARIO** y los explotadores de aeronaves, dichos explotadores deberán pagar al **CONCESIONARIO** -y así lo reglamentará **LA AEROCIVIL**-, en caso de mora en la cancelación de los derechos de aeródromo, los intereses moratorios correspondientes a la tasa máxima de interés moratorio prevista en la legislación comercial vigente.

En caso de que **LA AEROCIVIL** no autorice planes de vuelo en desarrollo de lo previsto en esta cláusula por solicitud injustificada de **EL CONCESIONARIO** o por falta de notificación del mismo a **LA AEROCIVIL** sobre la cancelación de las cuentas en mora por parte de los explotadores de

aeronaves, la responsabilidad derivada de los eventuales perjuicios causados a estos últimos será de cargo de **EL CONCESIONARIO**.

CLÁUSULA VIGÉSIMA NOVENA: CALIDAD DEL SERVICIO: **EL CONCESIONARIO** se obliga a cumplir con los parámetros de eficiencia y calidad en el servicio de administración y explotación del Aeropuerto, de conformidad con lo establecido en el presente contrato, respetando, como mínimo, las previsiones de la OACI sobre niveles de servicio aeroportuario. **LA AEROCIVIL**, podrá solicitar a **EL CONCESIONARIO** informes estadísticos o de cualquier naturaleza que se consideren necesarios para evaluar el desempeño de **EL CONCESIONARIO** en lo relacionado con la eficiencia y calidad en la prestación del servicio objeto de la concesión.

CLÁUSULA TRIGESIMA: DE LA RENUNCIA AL DERECHO DE RESERVA Y AL HABEAS DATA: **EL CONCESIONARIO** renuncia frente a **LA AEROCIVIL** a cualquier tipo de reserva documental, contable y financiera, impresa o magnética. **LA AEROCIVIL** podrá exigir cualquier tipo de documento, informe o correspondencia de **EL CONCESIONARIO** y podrá, igualmente, conformar su propia base de datos y sus propios sistemas de evaluación con los datos suministrados por **EL CONCESIONARIO**.

CLÁUSULA TRIGÉSIMA PRIMERA: SUMINISTRO DE INFORMACIÓN Y CONFIDENCIALIDAD: **EL CONCESIONARIO** se obliga a proporcionar a **LA AEROCIVIL** o a quien ella determine, la información administrativa, financiera, comercial y estadística que se requiera, comprometiéndose **LA AEROCIVIL** a guardar la reserva y confidencialidad sobre los mismos, cuando quiera que, de acuerdo con la ley, dicha reserva deba guardarse.

CLÁUSULA TRIGÉSIMA SEGUNDA: INSPECCIONES Y SUPERVISIÓN: **LA AEROCIVIL** tendrá la facultad permanente de supervisar las tareas realizadas por **EL CONCESIONARIO**, bien sea directamente o a través de una entidad de auditoría contratada especialmente para este objeto. En desarrollo de esta facultad, **LA AEROCIVIL** directamente o a través de su delegado, podrá realizar visitas y muestreos, inspeccionar las instalaciones y la calidad de la administración objeto de esta concesión; podrá así mismo verificar los sistemas de información y control de **EL CONCESIONARIO**. Dicha supervisión e inspección se llevará a cabo por lo menos una vez cada seis (6) meses.

CLÁUSULA TRIGÉSIMA TERCERA: MEDICIÓN DEL DESEMPEÑO: Sin perjuicio de lo establecido en las cláusulas décima octava y décima novena sobre la participación de la firma auditora a que se refieren dichas cláusulas, **EL CONCESIONARIO** estará sujeto a evaluaciones periódicas y sistemáticas en su desempeño y sobre las condiciones de calidad de servicio ofrecidas.

Esta medición tendrá por objeto verificar el cumplimiento y ejecución del Plan Maestro Aeroportuario y de los planes de operación y seguridad, mantenimiento y mejoras, y ambiental, propuestos o elaborados posteriormente por **EL CONCESIONARIO**. La base de medición de la calidad del servicio será la establecida en el presente contrato y en los reglamentos de la OACI. En ausencia de

estipulación en este contrato o de reglamentación del citado organismo, será la determinada por LA AEROCIVIL de acuerdo con los parámetros definidos por el Comité al que se refiere la cláusula quincuagésima séptima de este contrato. Dicho Comité fundamentará su actividad en los parámetros establecidos de manera general por la OACI o por otra organización internacional equivalente. Además, la medición general del desempeño se efectuará con base en el estado y condiciones de los bienes muebles e inmuebles objeto de la concesión, en el momento de haberse concluido y recibido a satisfacción por parte de LA AEROCIVIL el Plan de Reacondicionamiento o cualquier otra inversión de capital que se haga sobre la infraestructura del Aeropuerto.

CLÁUSULA TRIGÉSIMA CUARTA: PERIODICIDAD Y MATERIAS DE EVALUACIÓN DEL DESEMPEÑO DEL CONCESIONARIO: LA AEROCIVIL determinará unilateralmente la periodicidad de la evaluación del desempeño de EL CONCESIONARIO, la que informará al mismo. La evaluación periódica y sistemática del desempeño podrá ser así mismo, contratada por LA AEROCIVIL con personas naturales o jurídicas especializadas que posean experiencia en la materia. Las áreas en las cuales se centrará esta auditoría son: a) Verificar el cumplimiento del contrato en todas sus partes. b) Verificar la competitividad de las tarifas a nivel regional. c) Verificar el mantenimiento de los equipos e infraestructura aeroportuaria de acuerdo con el Plan de Mantenimiento y Mejoras y con base en el estado y condición de la infraestructura una vez concluidas las inversiones de capital en reacondicionamiento o cualquier otra inversión de capital que se haga sobre la infraestructura del Aeropuerto. d) Evaluar la seguridad aeroportuaria de acuerdo con el Plan de Operación y Seguridad presentado por EL CONCESIONARIO y aprobado por LA AEROCIVIL y con las normas que para tal efecto dicte LA AEROCIVIL. e) Evaluar y verificar que se ofrezcan niveles de servicios adecuados a los distintos usuarios (pasajeros, aerolíneas, carga) de acuerdo con los planes de mantenimiento y mejoras, de operación y seguridad, y ambiental y con las normas que para tal efecto dicte LA AEROCIVIL. f) Evaluar el sistema de recepción, trámite y respuesta a las quejas de los usuarios, formuladas conforme a lo estipulado en la cláusula trigésima sexta. g) Todas las demás atribuciones que correspondan a LA AEROCIVIL como responsable del monitoreo del desempeño de EL CONCESIONARIO

CLÁUSULA TRIGÉSIMA QUINTA: DERECHOS DEL CONCESIONARIO FRENTE A LA EVALUACIÓN DEL DESEMPEÑO: Son derechos del concesionario frente a la evaluación de su desempeño por parte de LA AEROCIVIL: a) Conocer la identidad de la persona natural o jurídica que lo va a evaluar. b) Conocer la periodicidad y las materias objeto de evaluación. c) Conocer los resultados de la evaluación y presentar en forma motivada las objeciones correspondientes. d) Obtener definiciones motivadas sobre sus objeciones y sobre la evaluación definitiva de su desempeño.

CLÁUSULA TRIGÉSIMA SEXTA: RECEPCIÓN DE QUEJAS: EL CONCESIONARIO deberá establecer un sistema eficiente de recepción de quejas y reclamos, debiendo informar trimestralmente a LA AEROCIVIL sobre el volumen y causas de las quejas, y así mismo sobre las medidas tomadas con el fin de corregir sus motivos.

CLÁUSULA TRIGÉSIMA SEPTIMA: GARANTÍA ÚNICA DE CUMPLIMIENTO: Dentro de los quince (15) días calendario siguientes a la firma del presente contrato, **EL CONCESIONARIO** deberá presentar para aprobación de **LA AEROCIVIL**, la que dispondrá de diez (10) días calendario para tal efecto, una garantía única de cumplimiento de las obligaciones contractuales, expedida por un banco o una compañía de seguros legalmente autorizada para funcionar en Colombia, figurando como asegurado y beneficiario la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y como afianzado **EL CONCESIONARIO**, cubriendo los siguientes amparos:

a) Amparo de cumplimiento del contrato:

Este amparo deberá constituirse a favor de Unidad Administrativa de Aeronáutica Civil, con el objeto de garantizar el cumplimiento general del contrato ya sea en razón a su celebración, ejecución o liquidación, incluyendo el pago de multas y demás sanciones que se impongan a **EL CONCESIONARIO**. Se garantizará especialmente que **EL CONCESIONARIO** ocupará y usará los bienes dados en concesión y ejercerá las actividades de administración autorizadas en debida forma y dará cumplimiento a todas sus obligaciones en especial las relacionadas con los pagos de la contraprestación, el adecuado mantenimiento de las instalaciones, la ejecución de los planes de operación y seguridad aeroportuaria y mantenimiento y mejoras contenidos en la propuesta o propuestas aprobadas durante el periodo de la concesión, el contrato y las reglamentaciones generales expedidas por **LA AEROCIVIL**.

El valor asegurado del amparo de cumplimiento será del diez por ciento (10%) del valor del contrato. Este amparo deberá tener una vigencia igual a la del contrato de concesión y cuatro (4) meses más. En el caso de que resulte necesario, este amparo se ampliará a solicitud de **LA AEROCIVIL**.

b) Amparo de pago de salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones al personal, originados durante la ejecución del contrato.

Este amparo debe constituirse a favor de la Unidad Administrativa de Aeronáutica Civil, para garantizar el pago de salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones del personal que **EL CONCESIONARIO** haya de utilizar para la ejecución del contrato, por un valor equivalente al cinco por ciento (5%) del valor del contrato. Este amparo deberá tener una vigencia igual al plazo previsto para el contrato y tres (3) años más.

c) Amparo de responsabilidad civil extracontractual

EL CONCESIONARIO deberá constituir una garantía para responder y mantener indemne por cualquier concepto a **LA AEROCIVIL**, frente a las acciones, reclamaciones o demandas de cualquier naturaleza derivadas de daños y/o perjuicios causados a propiedades o a la vida o integridad personal de terceros, o de **LA AEROCIVIL**, incluyendo las de cualquiera de los empleados, agentes o subcontratistas de **LA AEROCIVIL**, que surjan como consecuencia de hechos imputables a **EL CONCESIONARIO** en la ejecución del contrato de concesión.

La garantía deberá estar vigente por toda la duración del contrato y dos (2) años más y tendrá un valor asegurado no inferior al diez por ciento (10%) del valor del contrato.

Para los efectos de la presente cláusula y de considerarlo pertinente, **LA AEROCIVIL** podrá hacer uso de la facultad prevista en el párrafo del artículo 18 del Decreto 679 de 1994, en los términos y condiciones previstos en dicha norma. En tal evento, las pólizas serán prorrogadas por períodos sucesivos de un (1) año. Esta prórroga deberá hacerse con una anticipación no menor de quince (15) días hábiles anteriores a la fecha establecida para la expiración del amparo.

El texto de las pólizas o garantías respectivas a que se refiere la presente cláusula deberá estipular que, en caso que **LA AEROCIVIL** haga utilizations de las mismas, la cantidad utilizada será automáticamente restablecida de manera que la cuantía de dicha garantía nunca sea inferior al monto amparado.

CLÁUSULA TRIGÉSIMA OCTAVA: DECLARACIÓN DE CONOCIMIENTO: **EL CONCESIONARIO** hace constar que conoce cada una de las estipulaciones contractuales, que ha examinado los pliegos, sus anexos, las instalaciones físicas, los equipos, de los cuales ha verificado el estado de funcionamiento, así como los inmuebles por naturaleza, destinación y accesión que hacen parte de las instalaciones aeroportuarias. Todas las circunstancias y condiciones antes dichas las ha considerado en relación con las condiciones en que ofreció prestar el servicio, para lo cual ha realizado los estudios necesarios, apreciando los propósitos de las partes y el alcance de sus respectivas obligaciones en el presente contrato.

CLÁUSULA TRIGÉSIMA NOVENA: TERMINACION DEL CONTRATO: El presente contrato terminará por expiración del plazo pactado, por acuerdo de las partes en los términos del presente contrato y por expedición del acto administrativo que ordene su terminación.

CLÁUSULA CUADRAGESIMA: REVERSION: Al finalizar el presente contrato, revertirán a **LA AEROCIVIL** las obras y mejoras que **EL CONCESIONARIO** haya efectuado en las áreas y bienes objeto de la concesión. Revertirán así mismo los bienes que **EL CONCESIONARIO** haya adquirido con el propósito de servir al objeto de la concesión y los que hayan accedido a los inmuebles. Esta reversión no causará derecho a indemnización o compensación alguna a favor de **EL CONCESIONARIO**.

CLAUSULA CUADRAGESIMA PRIMERA: TERMINACION DEL CONTRATO POR INCUMPLIMIENTO DE LA AEROCIVIL.- El presente contrato podrá darse por terminado, a opción de **EL CONCESIONARIO**, así:

1) Cuando **LA AEROCIVIL** incumpla una cualquiera de las obligaciones contempladas en los numerales 5, 6, 7, 9, 11 y 20 de la cláusula vigésima séptima, **EL CONCESIONARIO** notificará a **LA**

AEROCIVIL la ocurrencia del hecho. **LA AEROCIVIL** dispondrá de un plazo no mayor a veinte (20) días hábiles contados a partir de la notificación para subsanar el incumplimiento.

2) Cuando **LA AEROCIVIL** incumpla cualquiera de las obligaciones a que se refieren los numerales 5, 7, 9, 11 y 20 de la cláusula vigésima séptima y no subsane el incumplimiento en el plazo establecido en el numeral anterior, las partes podrán acordar la terminación del contrato a opción de **EL CONCESIONARIO** y previa calificación hecha por amigables componedores, de la incidencia grave del incumplimiento de **LA AEROCIVIL** en el cumplimiento de las obligaciones a cargo de **EL CONCESIONARIO** y en el normal desarrollo del contrato.

3) Cuando **LA AEROCIVIL** incumpla la obligación a que se refiere el numeral 6 de la cláusula vigésima séptima y no subsane el incumplimiento en el plazo establecido en el numeral primero de la presente cláusula, las partes podrán dar por terminado el contrato a opción de **EL CONCESIONARIO**.

4) Cuando **LA AEROCIVIL** incumpla una o varias de las demás obligaciones a que se refiere la cláusula vigésima séptima, **EL CONCESIONARIO** notificará el incumplimiento a **LA AEROCIVIL** con el fin de que las partes acuerden, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la notificación, el plazo y las medidas para subsanar el incumplimiento.

Cuando vencido el plazo acordado según el presente numeral y **LA AEROCIVIL** no subsane el incumplimiento de la manera convenida, las partes podrán acordar la terminación del contrato a opción de **EL CONCESIONARIO** y previa calificación hecha por amigables componedores, de la incidencia grave del incumplimiento de **LA AEROCIVIL** en el cumplimiento de las obligaciones a cargo de **EL CONCESIONARIO** y en el normal desarrollo del contrato.

5) En los casos de terminación del contrato estipulados en la presente cláusula, se ordenará liquidar el contrato y se harán los reconocimientos estipulados en la cláusula cuadragésima sexta en favor de **EL CONCESIONARIO**.

CLAUSULA CUADRAGESIMA SEGUNDA: FUERZA MAYOR O CASO FORTUITO: Las partes serán exentas de toda responsabilidad por cualquier demora en la ejecución de este contrato, cuando con la debida comprobación, se concluya por acuerdo de las partes o, a falta de ello, por un tribunal competente, que tales hechos son el resultado de caso fortuito o fuerza mayor al tenor de lo dispuesto por el artículo 1 de la Ley 95 de 1890. Las demoras en la iniciación de la administración y explotación económica del Aeropuerto Rafael Núñez, al igual que las obras a realizarse por las inversiones obligatorias, inversiones de capital adicionales, el Plan de Reacondicionamiento y el Plan de Mantenimiento y Mejoras o la entrega de cualquiera de los bienes repuestos o bienes de consumo necesarios para ejecutar este contrato, o la demora en el cumplimiento de cualquier contratista o subcontratista, u otros eventos similares no se consideran eventos de fuerza mayor o caso fortuito a menos que la existencia de dichas condiciones sea el resultado de un evento de fuerza mayor o caso fortuito. Como eventos de fuerza mayor o caso fortuito, se incluyen, entre otros, los siguientes:

- Terremotos
- Inundaciones
- Accidentes de aeronaves no imputables a la responsabilidad de **EL CONCESIONARIO**
- Terrorismo
- Guerra civil o insurrección
- Huelgas y paros laborales que impidan el desarrollo del contrato, no imputables a culpa de alguna de las partes.

Todo evento constitutivo de fuerza mayor o caso fortuito deberá ser notificado por la parte afectada a la otra parte, en un término máximo de diez (10) días calendario contados a partir de su ocurrencia. En el caso de que la otra parte concluya que el evento no tuvo origen en una circunstancia de fuerza mayor o caso fortuito, cualquiera de las partes podrá someter la diferencia a arbitramento, el cual se registrará por lo estipulado en la cláusula quincuagésima séptima y en las disposiciones legales aplicables.

Mientras subsistan las circunstancias de fuerza mayor o caso fortuito definidas en la Ley 95 de 1890 y en el presente contrato, el término de la concesión será extendido por mutuo acuerdo en un plazo igual al de la fuerza mayor o caso fortuito.

En el evento en que **EL CONCESIONARIO** se encuentre impedido para cumplir las obligaciones a su cargo por motivo de fuerza mayor o caso fortuito durante el período de concesión, por un período continuo superior a seis (6) meses, a iniciativa de cualquiera de las partes el contrato podrá terminarse por mutuo acuerdo sin responsabilidad para ninguna de ellas.

CLAUSULA CUADRAGESIMA TERCERA:- INTERPRETACIÓN, TERMINACIÓN, Y MODIFICACIÓN UNILATERALES DEL CONTRATO: Este contrato se somete a las normas de interpretación, modificación y terminación unilateral del contrato según los términos de los artículos 15, 16 y 17 de la Ley 80 de 1993.

CLÁUSULA CUADRAGESIMA CUARTA: CADUCIDAD: Para la declaratoria de caducidad, se dará aplicación a lo previsto por el artículo 18 de la Ley 80 de 1993. La caducidad podrá declararse si se presentan hechos que signifiquen el incumplimiento de las obligaciones del contratista que afecten de manera grave y directa la ejecución del contrato y evidencien que puede conducir a su paralización. Los siguientes se consideran, entre otros, hechos causales de la declaratoria de caducidad: **a)** Modificar la composición accionaria de la sociedad concesionaria, sin la aprobación previa de **LA AEROCIVIL**. **b)** El incumplimiento reiterado de los parámetros de eficiencia y calidad del servicio ofrecidos en la propuesta, cuando **LA AEROCIVIL** haya solicitado a **EL CONCESIONARIO** la adopción de las medidas correctivas del caso, por lo menos en dos (2) oportunidades. **c)** El incumplimiento reiterado de cualquiera de las obligaciones contractuales, habiendo mediado el requerimiento de **LA AEROCIVIL** para que se corrijan las anomalías. **d)** La obstaculización o impedimento del acceso a la información solicitada o la demora injustificada en el suministro de la misma a **LA AEROCIVIL** o a quien esta determine para efectos de ejercer la supervisión y vigilancia, o cuando se le suministre

información falsa o inexacta. e) La utilización de testafierros que encubran a los verdaderos aportantes de capital, en cualquiera de las etapas de la sociedad, a partir del momento en que esta se haya constituido o del momento en que se haya otorgado la promesa de constituirla..

Los hechos anteriormente enumerados como causales de caducidad son de carácter meramente enunciativo, sin perjuicio de que otros hechos o conductas del contratista puedan dar lugar a la declaratoria de caducidad en las condiciones del artículo 18 de la Ley 80 de 1993.

PARAGRAFO 1o.- Ocurrido un hecho que pudiera constituir una causal de caducidad, la **AEROCIVIL** deberá darle aviso escrito a **EL CONCESIONARIO** informándole sobre la ocurrencia del hecho y **EL CONCESIONARIO** contará con un plazo de diez (10) días hábiles para corregirlo a satisfacción de la **AEROCIVIL**.

PARAGRAFO 2o.- La resolución que declare la caducidad ordenará hacer efectivo el valor de la cláusula penal pecuniaria.

PARAGRAFO 3o.- En caso de que **LA AEROCIVIL** decida abstenerse de declarar la caducidad, podrá adoptar en cualquier tiempo las medidas de coacción contractual, control e intervención necesarias que garanticen la ejecución del objeto del contrato.

PARAGRAFO 4o.- La declaratoria de caducidad no impedirá que **LA AEROCIVIL** tome posesión del Aeropuerto objeto de la concesión o continúe inmediatamente la ejecución del objeto contractual directamente o por medio de un tercero. En caso de que se declare la caducidad, **EL CONCESIONARIO** entregará inmediatamente el Aeropuerto. Si no lo hiciera, **LA AEROCIVIL** podrá tomar posesión del mismo para lo cual levantará un acta en la cual deberá quedar relacionado un inventario de los bienes que lo conforman, así como los pormenores que se consideren pertinentes. Esta acta será suscrita por un representante de **LA AEROCIVIL**, por quien esté adelantando las labores de supervisión del contrato y por un representante de **EL CONCESIONARIO**, debidamente facultado, si así lo quisiese. Una vez recibido o tomado el Aeropuerto, la **AEROCIVIL** procederá de inmediato a la liquidación del contrato.

CLÁUSULA CUADRAGÉSIMA QUINTA: CLÁUSULA PENAL PECUNIARIA: La cuantía de la cláusula penal pecuniaria es del cinco por ciento (5%) del valor total del contrato. La cláusula penal pecuniaria se hará efectiva por **LA AEROCIVIL** en caso de declaratoria de caducidad.

CLAUSULA CUADRAGESIMA SEXTA:- LIQUIDACION DEL CONTRATO: La liquidación del contrato deberá realizarse dentro de los cuatro (4) meses siguientes a la expiración de su plazo, o al acuerdo que disponga su terminación, o a la expedición del acto administrativo que la ordene, en los términos establecidos por los artículos 60 y 61 de la Ley 80 de 1993.

Si la liquidación del contrato se ordena por causas imputables a **EL CONCESIONARIO**, se aplicarán las disposiciones pertinentes vigentes al momento de la liquidación, **LA AEROCIVIL** reconocerá el

saldo de la deuda del proyecto efectivamente desembolsada e invertida y pendiente de pago, y se harán efectivas las sanciones estipuladas en el presente contrato.

Si la liquidación del contrato obedece a causas imputables a **LA AEROCIVIL** ésta reconocerá a **EL CONCESIONARIO**: a) el saldo de la deuda del proyecto efectivamente desembolsada e invertida y pendiente de pago; y, b) el capital invertido más el retorno al capital no recuperado a la fecha de la terminación del contrato, calculado con una tasa de retorno correspondiente a la proyectada por el inversionista en la propuesta.

Si la liquidación del contrato obedece a la ocurrencia de cualquiera de los eventos determinantes de la fuerza mayor o el caso fortuito, **LA AEROCIVIL** sólo reconocerá a **EL CONCESIONARIO** el saldo de la deuda del proyecto efectivamente desembolsada e invertida y pendiente de pago a la fecha de ocurrencia del evento constitutivo de la fuerza mayor o el caso fortuito.

PARAGRAFO 1.-En caso de resultar saldos a cargo de **EL CONCESIONARIO**, su valor podrá cobrarse haciendo efectiva la garantía única de cumplimiento, o compensándolo con cualquier saldo adeudado a **EL CONCESIONARIO**, o podrá ser cobrado por jurisdicción coactiva.

PARAGRAFO 2.- En cualquier caso en que de la liquidación surjan obligaciones de pago a cargo de **LA AEROCIVIL** y en favor de **EL CONCESIONARIO**, **LA AEROCIVIL** podrá optar, y así quedará consignado en los contratos de crédito o en los títulos valores, por asumir las obligaciones crediticias de **EL CONCESIONARIO** en los mismos términos pactados entre éste y la entidad crediticia o inversionistas.

CLÁUSULA CUADRAGÉSIMA SEPTIMA: MULTAS: En caso de incumplimiento de las obligaciones a cargo de **EL CONCESIONARIO**, **LA AEROCIVIL** podrá imponerle multas por las siguientes cuantías:

a) Si por razones injustificadas, imputables a **EL CONCESIONARIO**, éste no culmina las obras y labores del Plan de Reacondicionamiento en el plazo acordado, se causará una multa de trescientos (300) salarios mínimos legales mensuales por cada mes o fracción de mes de retardo. Si la demora se prolonga por más de tres (3) meses, **LA AEROCIVIL** podrá declarar la caducidad del contrato y hacer efectivas las sanciones a que haya lugar.

b) Si por razones injustificadas, imputables a **EL CONCESIONARIO**, éste no culmina las obras y labores correspondientes a las inversiones obligatorias, distintas del Plan de Reacondicionamiento, en el plazo acordado, se causará una multa de doscientos (200) salarios mínimos legales mensuales por cada mes o fracción de mes de retardo. Si la demora se prolonga por más de tres (3) meses, **LA AEROCIVIL** podrá declarar la caducidad del contrato y hacer efectivas las sanciones a que haya lugar.

c) Si por razones injustificadas, imputables a **EL CONCESIONARIO**, éste no corrige las deficiencias en los niveles de mantenimiento del Aeropuerto exigidos en este contrato, después de ser notificado por escrito por **LA AEROCIVIL** y de vencerse el término señalado por ésta para su corrección, se causará una multa de trescientos (300) salarios mínimos legales mensuales por cada mes o fracción de mes de retardo en la corrección de las deficiencias. Si la demora se prolonga por más de tres (3) meses, **LA AEROCIVIL** podrá declarar la caducidad del contrato y hacer efectivas las sanciones a que haya lugar.

d) Si por razones injustificadas, imputables a **EL CONCESIONARIO**, éste no corrige las deficiencias en los niveles de prestación de los servicios aeroportuarios exigidos en este contrato, después de ser notificado por escrito por **LA AEROCIVIL** y de vencerse el término señalado por ésta para su corrección, se causará una multa de trescientos (300) salarios mínimos legales mensuales por cada mes o fracción de mes de retardo en la corrección de las deficiencias. Si la demora se prolonga por más de tres (3) meses, **LA AEROCIVIL** podrá declarar la caducidad del contrato y hacer efectivas las sanciones a que haya lugar.

e) Si por razones injustificadas imputables a **EL CONCESIONARIO**, el Aeropuerto no estuviere disponible para el aterrizaje y despegue de aeronaves en las condiciones normales de funcionamiento, se causará una multa de trescientos (300) salarios mínimos legales mensuales por cada día de indisponibilidad. Si la demora se prolonga por más de tres (3) días, **LA AEROCIVIL** podrá declarar la caducidad del contrato y hacer efectivas las sanciones a que haya lugar.

CLÁUSULA CUADRAGÉSIMA OCTAVA: DE LA APLICACION DE LAS MULTAS Y DE LA CLÁUSULA PENAL PECUNIARIA : El valor de la cláusula penal pecuniaria y de las multas podrá ser aplicado a la garantía de cumplimiento constituida y si esto no fuere posible, su exigibilidad se hará por jurisdicción coactiva. En la eventualidad de la disminución de la garantía por aplicación de las multas, **EL CONCESIONARIO** queda obligado a restablecer su valor.

CLÁUSULA CUADRAGÉSIMA NOVENA: RESPONSABILIDAD DEL CONCESIONARIO Y DE LA AEROCIVIL : **EL CONCESIONARIO** será responsable y mantendrá indemne por cualquier concepto a **LA AEROCIVIL**, frente a cualesquiera acciones, reclamaciones o demandas de cualquier naturaleza derivadas de daños y/o perjuicios causados a propiedades o a la vida o integridad personal de terceros o de **LA AEROCIVIL** o de cualquiera de sus empleados, agentes o subcontratistas que surjan como consecuencia de hechos imputables a **EL CONCESIONARIO**, sus empleados, agentes o subcontratistas, en la ejecución de este contrato.

EL CONCESIONARIO, igualmente, se compromete a que sus empleados, agentes y subcontratistas, posean la experiencia, conocimientos y capacidad para ejecutar los deberes específicos a ellos asignados para la debida y cabal ejecución del contrato. La responsabilidad de que trata esta cláusula incluirá, además de las consecuencias fijadas en las normas legales aplicables, cualquier daño o perjuicio causados a propiedades o la vida o integridad personal de terceros o de **LA AEROCIVIL** o

de cualquiera de sus empleados, agentes o subcontratistas, originada en cualquier acto de estas personas que no reúnan tales requisitos profesionales.

A su vez, **LA AEROCIVIL** será responsable y mantendrá indemne por cualquier concepto a **EL CONCESIONARIO** frente a cualesquiera acciones, reclamaciones o demandas de cualquier naturaleza derivadas de daños y/o perjuicios causados a propiedades o a la vida o integridad personal de terceros o de **EL CONCESIONARIO**, o de cualquiera de sus empleados, agentes o subcontratistas que surjan como consecuencia de hechos imputables a **LA AEROCIVIL**, sus empleados, agentes o subcontratistas, en la ejecución de este contrato.

LA AEROCIVIL, igualmente, se compromete a que sus empleados, agentes y subcontratistas, posean la experiencia, conocimientos y capacidad para ejecutar los deberes específicos a ellos asignados para la debida y cabal ejecución del contrato. La responsabilidad de que trata esta cláusula incluirá, además de las consecuencias fijadas en las normas legales aplicables, cualquier daño o perjuicio causados a propiedades o la vida o integridad personal de terceros o de **EL CONCESIONARIO** o de cualquiera de sus empleados, agentes o subcontratistas, originada en cualquier acto de estas personas que no reúnan tales requisitos profesionales.

En el evento de demandas de terceros y para los efectos de esta cláusula, las partes deberán notificarse de cualquier juicio, acción, querrela o demanda correspondiente, momento en el cual la parte demandada deberá asumir todos los gastos, expensas y, en general, coordinar y ejercer una defensa adecuada, aún frente a juicios, acciones, quejas, o demandas que sean improcedentes o fraudulentas. No obstante, la parte no demandada se compromete en todo evento a cuidar los intereses y a proteger los derechos de la parte demandada y a no celebrar ningún acuerdo que vulnere los derechos de ésta. En todo caso, la parte no demandada coordinará sus defensas legales con la parte demandada.

CLÁUSULA QUINCUAGÉSIMA: RESPONSABILIDAD LABORAL DEL CONCESIONARIO: **EL CONCESIONARIO** será el único responsable del cumplimiento de la totalidad de las obligaciones laborales que asuma en la ejecución del presente contrato. Las relaciones laborales que en el curso del mismo se generen con **EL CONCESIONARIO**, en ningún momento vincularán la responsabilidad de **LA AEROCIVIL**. Al término del contrato, **EL CONCESIONARIO** deberá liquidar las relaciones laborales vigentes con todos sus trabajadores a su costo exclusivo.

CLÁUSULA QUINCUAGÉSIMA PRIMERA: SEGURIDAD E HIGIENE INDUSTRIAL: Será responsabilidad de **EL CONCESIONARIO** el diseño del Plan de Higiene y Seguridad Industrial que aplicará durante la ejecución del contrato y la aplicación de las regulaciones sanitarias, de acuerdo con lo dispuesto en el Decreto 1601 de 1984.

CLÁUSULA QUINCUAGESIMA SEGUNDA: DOCUMENTOS DEL CONTRATO: Hacen parte del contrato de concesión, el pliego de condiciones con sus anexos y sus adendos y avisos, así como la propuesta de **EL CONCESIONARIO**, incluyendo todos sus anexos. Para la cabal

interpretación de las estipulaciones contractuales, los documentos del contrato deberán armonizarse adecuadamente. Sin embargo, en caso de contradicción insalvable entre unos y otros, primará lo expresado en este contrato.

CLÁUSULA QUINCUAGESIMA TERCERA: IDIOMA DEL CONTRATO: Para todos los efectos el idioma oficial del presente contrato es el español. En caso de existir traducciones a otro idioma, para efectos de la interpretación de cualesquiera de las cláusulas, prevalecerá el documento en idioma español.

CLÁUSULA QUINCUAGÉSIMA CUARTA: IMPUESTO DE TIMBRE: EL CONCESIONARIO pagará el impuesto de timbre de acuerdo con las normas tributarias vigentes.

CLÁUSULA QUINCUAGÉSIMA QUINTA: MERITO EJECUTIVO DEL PRESENTE CONTRATO: Este contrato constituye título ejecutivo a favor de LA AEROCIVIL para el cobro de las obligaciones emanadas de él, las cuales serán exigibles por jurisdicción coactiva.

CLÁUSULA QUINCUAGÉSIMA SEXTA: SOMETIMIENTO A LAS LEYES NACIONALES: El presente contrato se rige por la ley colombiana y EL CONCESIONARIO se somete a la jurisdicción de los tribunales colombianos.

CLÁUSULA QUINCUAGÉSIMA SEPTIMA: MECANISMOS DE SOLUCION DE DIFERENCIAS Respecto de las discrepancias que puedan surgir por razón del presente contrato, en cualquiera de sus etapas, en caso de que no sea posible llegar a un acuerdo, las partes someterán sus diferencias a la decisión de un Tribunal de Arbitramento en derecho que deberá fallar según la ley del contrato y que será integrado por tres (3) miembros, escogidos de común acuerdo entre las partes. La designación, constitución y funcionamiento del tribunal se regirán por las normas legales vigentes en la materia.

Previamente a la decisión de someterse a un Tribunal de Arbitramento, salvo estipulación en contrario en el presente contrato, las partes podrán hacer uso de los diversos mecanismos de solución de controversias previstos por el inciso segundo del artículo 68 de la Ley 80, como son la amigable composición y la transacción.

Las partes conformarán con dos representantes de cada una de ellas, un Comité para la definición y solución de los asuntos de carácter operativo del contrato. Dicho Comité establecerá, adicionalmente, los parámetros de eficiencia y calidad del servicio exigibles por LA AEROCIVIL a EL CONCESIONARIO cuando no exista estipulación contractual o recomendación específica de la OACI sobre la materia. El Comité fundamentará su actividad en los parámetros establecidos de manera general por la OACI o por un organismo internacional equivalente.

CLÁUSULA QUINCUAGÉSIMA OCTAVA: VARIOS: Este contrato no podrá ser modificado sino por acuerdo escrito debidamente firmado por representantes autorizados de las partes.

La cancelación, terminación o extinción de este contrato por cualquier causa, no extinguirá las obligaciones que por su naturaleza subsistan a tales eventos, incluyendo, entre otras, las derivadas de las garantías, responsabilidad y confidencialidad.

La falta o demora de cualquiera de las partes en ejercer cualquiera de las facultades o derechos consagrados en este contrato, o a exigir su cumplimiento, no se interpretará como renuncia a dichos derechos o facultades ni afectará la validez, total o parcial, del contrato ni el derecho de la respectiva parte de ejercer posteriormente tales facultades o derechos, salvo disposición legal en contrario.

CLÁUSULA QUINCUAGÉSIMA NOVENA: NOTIFICACIONES: Salvo disposición en contrario en este contrato, todas las notificaciones y comunicaciones que una parte haya de hacer a la otra de acuerdo con el contrato se harán por escrito y se entenderán recibidas si se entregan personalmente con constancia de recibo, o si son enviadas por correo registrado o certificado, o se remiten por telefax, telex o telegrama dirigidos de la siguiente manera:

A LA AEROCIVIL:

Dirección General
Torre Administrativa
Aeropuerto Eldorado
Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
Santafé de Bogotá, D.C.
Colombia

A EL CONCESIONARIO

Todas las notificaciones o comunicaciones enviadas por fax o telex deberán ser confirmadas enviando copias de las mismas por conducto de servicios de mensajería o por correo certificado o registrado. Todas las comunicaciones y notificaciones se entenderán recibidas el día hábil siguiente a la fecha de su entrega por mensajero o de su remisión por telefax, telex o telegrama y cinco (5) días después de la fecha de envío por correo.

Cualquier cambio de dirección será notificado por escrito con una anticipación no inferior a treinta (30) días calendario a la fecha en que comenzará a operar la nueva dirección.

CLÁUSULA SEXAGÉSIMA : PERFECCIONAMIENTO Y EJECUCION DEL CONTRATO: El presente contrato se entiende perfeccionado con la firma de las partes. Para su ejecución se requiere la presentación y aprobación de la garantía única de cumplimiento. Una vez perfeccionado el contrato, se solicitará la publicación en el Diario Oficial -Diario Unico de

Contratación Pública-, de acuerdo con lo especificado en la Ley 80 de 1993 y en el Decreto 1477 de 1995, requisito que se entiende cumplido con el pago de los derechos correspondientes, por parte de **EL CONCESIONARIO**. El recibo de pago de los derechos de publicación y la garantía única de cumplimiento del contrato deberán presentarse a **LA AEROCIVIL** dentro de los quince (15) días calendario siguientes a la fecha de perfeccionamiento del contrato.

Presentada la garantía única de cumplimiento por **EL CONCESIONARIO**, **LA AEROCIVIL** dispondrá de un termino máximo de diez (10) días calendario para impartirle su aprobación.

En constancia de lo anterior se firma en Santafé de Bogotá, D.C., a los _____ del mes de _____ de 1996.

POR LA AEROCIVIL

POR EL CONCESIONARIO



AERONAUTICA CIVIL
Unidad Administrativa Especial

**CONCESION DE LA ADMINISTRACION
Y EXPLOTACION DEL AEROPUERTO
"RAFAEL NUÑEZ"
DISTRITO ESPECIAL DE CARTAGENA DE INDIAS
(DEPARTAMENTO DE BOLIVAR)**

(VOLUMEN 2)

.

.

.

.

.)

.

.

.

.)

.

.

.

.

C O N T E N I D O

ANEXO No. 1

CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL AEROPUERTO

- 1.1. Ubicación geográfica
- 1.2. Características físicas
- 1.3. Ficha técnica
- 1.4. Áreas para organismos públicos
- 1.5. Planos generales

ANEXO No. 2

ESTADÍSTICAS HISTÓRICAS DEL TRAFICO AÉREO EN EL AEROPUERTO

2.1. NACIONALES

- 2.1.1. Pasajeros
- 2.1.2. Carga

2.2. INTERNACIONALES

- 2.2.1. Pasajeros
- 2.2.2. Carga

2.3. OPERACIONES AÉREAS

ANEXO No. 3

ESTADO DE LA OCUPACIÓN DE LAS ÁREAS COMERCIALES DEL AEROPUERTO

ANEXO No. 4

METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN DE LOS ASPECTOS TECNICO-COMERCIALES DE LA PROPUESTA.

ANEXO No. 5

ESTRUCTURA TARIFARIA

ANEXO No. 6

BASES PARA LA ELABORACIÓN DEL PLAN DE MANTENIMIENTO Y MEJORAS

ANEXO No. 7

BASES PARA LA ELABORACIÓN DEL PLAN DE OPERACIÓN Y SEGURIDAD AEROPORTUARIA

ANEXO No. 8

BASES PARA LA ELABORACIÓN DEL PLAN DE PROTECCIÓN AMBIENTAL

ANEXO No. 9

MODELO DE CARTA DE PRESENTACIÓN DE LA PROPUESTA

ANEXO No. 10

NORMAS BÁSICAS APLICABLES A LA LICITACIÓN

10.1 Ley 105 de 1993

10.2 Decreto 2724 de 1993

10.3 Resoluciones números 01934 de 1993, 08365 y 10457 de 1994, 00724 de 1995

10.4 Decreto 1647 de 1994

10.5 Resolución número 05131 de 1994

10.6 Resolución número 03154 de 1995

10.7 Resolución número 04026 de 1995

10.8 Resolución número 04514 de 1995

10.9 Resolución número 06689 de 1995

ANEXO No. 11

PROYECCIONES DE INDICADORES MACROECONOMICOS

ANEXO No. 1

**CARACTERISTICAS GENERALES
DEL AEROPUERTO**

1.1. UBICACION GEOGRAFICA

ANEXO No. 1.1.

UBICACIÓN GEOGRÁFICA

El aeropuerto Internacional **RAFAEL NUÑEZ**, está ubicado en el Distrito Especial de Cartagena, **PATRIMONIO HISTÓRICO Y CULTURAL DE LA HUMANIDAD**, comunicado por vía de doble carril a 1 kilómetro de la ciudad.

Las coordenadas de referencia del Aeropuerto son: Latitud Norte 10° 26' 43" y Longitud Occidental 75° 30' 58". Su elevación sobre el nivel del mar es de 2 metros y su temperatura de referencia 32° centígrados.

Cartagena de Indias, tiene una población de 750.000 habitantes, es la capital del Departamento de Bolívar y se encuentra ubicada en un lugar caracterizado fuertemente por la presencia del agua. El mar Caribe y una serie de cuerpos de agua inferiores forman un entorno muy rico y variado.

Hacia el interior hay una serie de cerros, entre los que se destaca la Popa de la Galera, que es un hito en el paisaje y punto de referencia para la navegación y hacia el costado nor-oriental de este se encuentra el Aeropuerto Rafael Nuñez.

El interés de la ciudad y de sus alrededores no es solamente turístico. El 40% de su producto interno bruto (PIB) es de origen industrial y altamente diversificado: además de polo petroquímico con volúmenes de exportación que sobrepasan la mitad de la capacidad instalada de las empresas, la ciudad y sus alrededores cuenta con actividades conexas como plantas de azufre, de ácido fosfórico, siderúrgica semi-integrada, tubería de acero, plásticos, gases industriales e hidrógeno.

Además de este complejo industrial, reflejo de grandes inversiones, la ciudad cuenta con una zona franca industrial caracterizada por la presencia de pequeñas y medianas industrias que tratan de aprovechar alguna desventaja comparativa que desde el puerto de Cartagena les permita competir a nivel internacional.

1.2. CARACTERISTICAS FISICAS

ANEXO No. 1.2

CARACTERÍSTICAS FÍSICAS

El aeropuerto en sus instalaciones actuales fue dado al servicio en 1968 y está clasificado según la OACI como 4D, la pista tiene una longitud de 2.600 metros y un ancho de 45 metros.

La orientación de la pista es 18-36.

Cuenta con los servicios de comunicación, meteorología aeronáutica, servicio de información aeronáutica y servicio de tránsito aéreo durante las 24 horas del día.

Tiene tres calles de interconexión de 30 Metros cada una.

La plataforma es nacional e internacional y cuenta con área de 71. 125M2, con tres posiciones para internacional y cinco para nacional; además cuenta con una posición para aviones de carga y otra para el avión presidencial. El tipo de superficie es en pavimento flexible.

Los linderos están definidos por cercas y malla eslabonada.

El terminal cuenta con un área total de 16.000 metros cuadrados y actualmente se encuentra en remodelación.

De acuerdo con la misma, la atención de las actividades del aeropuerto, se realizará según la siguiente distribución:

1.- TERMINAL DE PASAJEROS

A. PRIMER NIVEL

- Hall de tiquetes nacional e internacional
- Salas de embarque nacional e internacional
- Entrega de equipajes nacional e internacional
- Sanidad portuaria
- Organismos públicos
- Locales comerciales y
- Salas VIP

B. SEGUNDO NIVEL

- Restaurantes
- Oficinas administrativas de aerolíneas y dependencias técnicas de la Aerocivil.

C. TERCER NIVEL

- Oficinas Unidad Administrativa de la Aeronáutica Civil.

2.- ZONAS DE CARGA

- Ubicación al costado sur con 2.259 metros cuadrados

3.- CIRCULACIÓN Y ESTACIONAMIENTO DE VEHÍCULOS

- Cuenta con 8.628 metros cuadrados de parqueaderos

4.- TORRE DE CONTROL

5.- ZONA DE ADMINISTRACIÓN

- Ubicación en el tercer nivel, 756 metros cuadrados

6.- SERVICIO DE BOMBEROS

- Cuartel de 470 metros cuadrados, 3 equipos de extinción y 1 lancha de salvamento.

7.- SANIDAD PORTUARIA

8.- ZONA DE COMBUSTIBLES

- Suministra combustible 100/130 y JP1 (8.688 mts2)

El terminal cuenta con servicios públicos de:

- a. Agua potable: suministrada por la empresa Aguas de Cartagena.
- b. Energía: suministrada por la Electrificadora del Departamento de Bolívar. Cuenta con planta auxiliar de 275 kva.
- c. Teléfono suministrado por la Empresa de Teléfonos de Cartagena, Telecartagena
- d. Recolección de basuras: Empresa privada Lime de Cartagena e incinerador propio del aeropuerto.

1.3. FICHA TECNICA

ANEXO No. 1.3

FICHA TÉCNICA

La ficha técnica contiene además de la información general del aeropuerto, la descripción del mismo discriminada así :

1. Area de Maniobras
 - 1.1. Infraestructura
 - 1.2. Ayudas Visuales de Pista
2. Area de Rampa
3. Area de Terminal
 - 3.1. Infraestructura
 - 3.1.1. Terminal de Pasajeros
 - 3.1.2. Terminal de Carga
 - 3.2. Servicios
 - 3.3. Sanidad Aeroportuaria y Salud Ocupacional
 - 3.4. Bomberos y equipo contra incendios
4. Area Perimetral
 - 4.1. Infraestructura
 - 4.2. Condiciones de impacto ambiental
 - 4.3. Manejo carga peligrosa
 - 4.4. Invasiones
 - 4.5. Areas

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL

FICHA TECNICA DE AEROPUERTOS

DIRECCION DE SUPERVISION AEROPORTUARIA
 DIVISION DE SUPERVISION TECNICO OPERATIVA
 ACTUALIZADA A FECHA: OCTUBRE 15 DE 1995

NOMBRE DEL AEROPUERTO: RAFAEL NUÑEZ	PROPIETARIO: AEROCIVIL	CONMUTADOR: 95 6663155, 6646107
UBICACION: CARTAGENA	EXPLOTADOR: AEROCIVIL	TELEFONOS ADMINISTRATIVOS: 95 6662073, 6662083
DEPARTAMENTO: BOLIVAR		TELEFONOS TECNICOS: 95 6662243, 6660036, 6661377
ZONA: 03	Nº. ESCRITURA	FAX:
INDICADOR IATA: CTG OACE: SKCG	NOTARIA:	TELEX:
HORARIO DE OPERACION (Hera local): 24 HORAS	CIUDAD, FECHA (De-mes-año):	LONGITUD PISTA (Metros): 2600
RESPONSABLE DEL AEROPUERTO: ALVARO NAVARRETE QUIROZ	RESOLUCION DE OPERACION: 0352	ANCHO PISTA (Metros): 45
	FECHA (De-mes-año): 17-05-68	ORIENTACION PISTA: 18-36
COORDENADAS GEOGRAFICAS	VIGENCIA: INDEFINIDA	CLASE: C
LATITUD: 10°26'43"N	PBMO (Kilogramos): PCN 47/F/B/X/T	CLAVE: 4D
LONGITUD: 75°30'58"W	AREA TOTAL TERMINAL: 16.000 M2	
ALTURA A NIVEL DEL MAR (Pie): 7		CARGA LLEGADA VUELOS NACIONALES 1994 (Toneladas): 3705
TOTAL OPERACIONES AÑO 1993: 27 223		CARGA SALIDA VUELOS NACIONALES 1994 (Toneladas): 3978
OPERACIONES COMERCIALES AÑO 1994: 20 918		CARGA LLEGADA VUELOS INTERNACIONALES 1994 (Toneladas): 1336 8
OPERACIONES MILITARES AÑO 1994: 5 306		CARGA SALIDA VUELOS INTERNACIONALES 1994 (Toneladas): 877
OPERACIONES AVIACION GENERAL AÑO 1994: 5 088	TIPOS DE AERONAVES QUE OPERAN: B-747/767/737/737L-1011, MD-83, AIRBUS-300, CASSA, BANDERANTE (EMBRAER), BEECHCRAFT, BRITTEN-NORMAN, CARAVELLE, CESSNA, AEROCOMANDER, CONVAIR, DASH-7/DHC-7, DC-103/699, FOKKER-27/28, GRUMMAN, HELICOPTEROS, HERCULES C-130, ISLANDER, KAFFIR, LEAR-JET, PIPER, TWIN-OTTER, WEST-WIND, ATR-42, AN-74, FOKKER-50, RJ100	
OPERACIONES FUMIGACION AÑO 1994: 0		
TOTAL OPERACIONES AÑO 1994: 31 312		
STANDAR HORA PICO: 15 OPERACIONES POR INSTRUMENTOS		

*OPERACION = UN ATERRIZAJE Y UN DESPEGUE

1. AREA DE MANOBRAS
1.1 INFRAESTRUCTURA

COD.	DESCRIPCION	OBSERVACIONES/UBICACION/ESTADO/NECESIDADES
01	TIPO PAVIMENTO DE PISTA/ESTADO	(1)PAVIMENTO FLEXIBLE, BUEN ESTADO
02	PRESENCIA DE AVES U OTROS ANIMALES QUE AFECTEN LA OPERACION AEREA	
03	MALEZA EN PISTA	
04	CONTAMINACION POR CAUCHO EN PISTA	
05	CONTAMINACION POR ACEITE HIDRAULICO, COMBUSTIBLE O LUBRICANTES	(17)SE PRESENTA DERRAME DE COMBUSTIBLE EN LA SUPERFICIE DE PARQUEO DE AERONAVES POR PARTE DE LA FIRMA TEXACO EL 20 DE MARZO 1995
06	HUECOS EN PISTA	
07	EROSION EN PISTA	
08	HUNDIMIENTOS, FRACTURAS EN PISTA	
09	PIEDRAS EN PISTA	
10	OTROS OBSTACULOS NO PERM. EN PISTA	(6)PASO DE PEATONES POR PISTA Y ZONA SEGURIDAD
11	DEMARCACION UMBRAL PISTA/ESTADO	(1)BUENO
12	DEMARCACION DESIGNACION CABECERA/ESTADO	(1)BUENO
13	DEMARCACION EJE CENTRAL PISTA/ESTADO	(1)BUENO
14	DEMARCACION BORDE PISTA/ESTADO	(1)BUENO
15	BERMAS/ESTADO	(1)BUENAS
16	CABLES ELECTRICOS SOBRE BERMAS	
17	OTROS OBSTACULOS NO PERMITIDOS EN BERMAS	
18	ZONAS DE SEGURIDAD/ESTADO	(1)SI, MUY REGULARES
19	MALEZA EN ZONAS DE SEGURIDAD CON ALTURA MAYOR A 20 CMTS.	(1)NO
20	HUNDIMIENTOS ZONAS DE SEGURIDAD	(1)SI, EN COSTADO OCCIDENTAL CENTRAL
21	OBSTACULOS NO PERMITIDOS ZONA SEG.	(1)NO
22	OTROS PROBLEMAS EN ZONAS DE SEGURIDAD, PARCHES PANTANOSOS	
23	CALLES DE RODAJE/CUANTAS/ESTADO	
24	CONTAMINACION CALLES DE RODAJE	
25	HUECOS CALLES DE RODAJE	
26	EROSION CALLES DE RODAJE	
27	SEÑALIZACION CALLES DE RODAJE/ESTADO	

COD.	DESCRIPCION	OBSERVACIONES/UBICACION/ESTADO/NECESIDADES
28	DEMARCAION EJE CALLES DE RODAJE/ESTADO	
29	DEMARCAION BORDE CALLES DE RODAJE/ESTADO	
30	HUNDIMIENTOS.FRACTURAS CALLES ROD.	
31	OBSTACULOS NO PERMITIDOS CALLES R.	
32	TIPO DE CANALES DE DRENAJE/ESTADO: CANALES EN TIERRA CANALES EN CONCRETO Y/O MANPOST. CANALES CON REJILLA EN ACERO CANALES CON REJILLA EN CONCRETO	(1)EN TIERRA: 1540 METROS, SECCION TRAPEZOIDAL, BUEN ESTADO EN CONCRETO Y MAMPOSTERIA: 316 METROS, SECCION RECTANGULAR, BUEN ESTADO CON REJILLA DE ACERO: 4200 METROS, SECCION RECTANGULAR, BUEN ESTADO CON REJILLA EN CONCRETO: 555 METROS, SECCION RECTANGULAR, BUEN ESTADO
33	OTROS PROBLEMAS DE INFRAESTRUCTURA EN EL AREA DE MANIOBRAS	(37)EN LA CABECERA 36 FLATA CONSTRUIR UNA SALIDA A AREAS ALEDAÑAS QUE PERMITA LLLEGAR EN CASO DE ACCIDENTE O INCIDENTE

1.2 AYUDAS VISUALES DE PISTA

COD.	DESCRIPCION	OBSERVACIONES/UBICACION/ESTADO/NECESIDADES
34	MANGAVELETA/ESTADO	(1)SI, DOS. CABECERA 18, BUEN ESTADO, CABECERA 36 REGULAR ESTADO
35	FARO DE AERODROMO/ESTADO	(1)SI, BUEN ESTADO, SOBRE CUBIERTA TORRE DE CONTROL
36	"T" DE VIENTOS/ESTADO	(1)SI, BUEN ESTADO, ZONA DE SEGURIDAD, COSTADO ORIENTAL
37	LUCES BORDE PISTA/ESTADO	(1)SI, BUENAS.
38	LUCES EJE CENTRAL PISTA/ESTADO	(1)NO
39	LUCES UMBRAL DE PISTA/ESTADO	(1)SI, BUENAS
40	LUCES TOMA DE CONTACTO/ESTADO	(1)NO
41	BARRAS DE PARADA/ESTADO	(1)SI, BUENAS
42	LUCES DE BORDE DE CALLE DE RODAJE/ESTADO	(1)SI, BUENAS
43	LUCES EJE CALLES RODAJE/ESTADO	(1)NO
44	LUCES VAS/PAPI/ESTADO	(1)PAPI, BUEN ESTADO
45	LUCES ALS/MIS/ESTADO	(1)NO
46	CABLES ELECTRICOS SOBRE SUPERFICIE	(1)NO
47	MALEZA ALREDEDOR AYUDAS VISUALES	(1)NO
48	OTROS PROBLEMAS CON LAS AYUDAS VISUALES	

2. AREA DE RAMPA

COD.	DESCRIPCION	OBSERVACIONES/UBICACION/ESTADO/NECESIDADES
49	TIPO DE PAVIMENTO EN RAMPA/ESTADO	(1) PAVIMENTO FLEXIBLE, BUEN ESTADO, 71.125 METROS CUADRADOS, COSTADO ORIENTAL DEL EDIFICIO
50	MANUAL DE PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES EN RAMPA/SE APLICA	
51	CONTAMINACION LUBRICANTES/QUIMICOS	(1) SI: SOBRE LA POSICION 4 DE PARQUEO DE AERONAVES EXISTE CONTAMINACION
52	CONTAMINACION POR COMBUSTIBLES	(1) SI: SOBRE POSICIONES 4 Y 1 DE PARQUEO DE AERONAVES (17) SE PRESENTA DERRAME DE COMBUSTIBLE EN LA SUPERFICIE DE PARQUEO DE AERONAVES POR PARTE DE LA FIRMA TEXACO EL 20 DE MARZO 1995 (19) SE PRESENTA DERRAME DE COMBUSTIBLE EN LA SUPERFICIE DE PARQUEO DE AERONAVES POR PARTE DE LA FIRMA ESSO COLOMBIANA EL 20 DE MARZO 1995
53	HUECOS EN RAMPA	(1) NO
54	EROSION EN RAMPA	(1) NO
55	HUNDIMIENTOS, FRACTURAS EN RAMPA	(1) NO (26) EXISTE FALLA SOBRE LA POSICION 4 ZONA DE PARQUEO
57	PIEDRAS EN RAMPA	(1) NO
57	OTROS OBSTACULOS NO PERM. EN RAMPA	(1) NO
59	DEMARCACION EN RAMPA/ESTADO	(1) BUENA
59	SEÑALIZACION EN RAMPA/ESTADO	(1) BUENA
60	ILUMINACION EN RAMPA/ESTADO	(1) BUENA
61	HAY SATURACION OPERACIONES AEREAS HORARIO Y DIA EN QUE SE PRESENTA	(1) SI: TODOS LOS DIAS DE 09:00 A 11:00 Y DE 15:00 A 17:00
62	PUNTOS CONTROL ACCESO RAMPA: CUANTOS/TIPOS DE CONTROL: PRIVADO, AEROCIVIL, POLICIA AEROPORTUARIA/ EQUIPO DE CONTROL: RAYOS X, ARCO	(1) PUERTA DE ACCESO SALA INTERNACIONAL DISPONE DE ARCO DETECTOR DE METALES (26) POLICIA COLAABORA CONTROL SISTEMA DE RAYOS X Y ARCO DETECTOR METALES
63	IDENTIFICACION DE PERSONAL Y VEHICULOS EN AREA DE RAMPA/ CARNETIZACION	(1) SI: PARA EL PERSONAL CARNETS, PARA LOS VEHICULOS PERMISOS (37) LOS CARNETS NO DAN LAS GARANTIAS SUFICIENTES, POR CUANTO LAS LINEAS VERDES QUE SE LES TRAZAN SE BORRAN Y CUALQUIERA CON MARCADOR LAS PUEDE REHACER
64	AERONAVES PARQUEADAS NO UTILIZAD.: CUANTOS/TIPO/MATRICULA/FECHA INMOVILIZACION/ PROPIETARIO/UBICACION/MOTIVO INMOVILIZACION	(1) XC-402, MATRICULA NORTEAMERICANA, INMOVILIZADA POR JUZGADO (11) EL DIA 15 DE FEBRERO DE 1995 ATERRIZO UNA AERONAVE CON MATRICULA N345CD. SE SOLICITA REVISION DE SU DOCUMENTACION Y AUTORIZACION PARA SU MOVILIZACION EN EL PAIS.
65	SITIOS TANQUEO/ALMACENAMIENTO COMBUSTIBLE: CUANTOS/PROPIETARIO/DEMARCACION/ EXTINTORES/CERRAMIENTO TANQUES/ PISCINA DE AGUA/UBICACION	
66	CONTROL DE MANTTO. EN RAMPA	(1) SI

67	PUENTES ABORDAJE DE PASAJEROS/ CUANTOS	(1)NO
68	OTROS PROBLEMAS EN EL AREA DE RAMPA	

3. AREA DE TERMINAL
 3.1 INFRAESTRUCTURA
 3.1.1 TERMINAL DE PASAJEROS

COD.	DESCRIPCION	OBSERVACIONES/UBICACION/ESTADO/NECESIDADES
69	PROBLEMAS DE PINTURA/PRESENTACION VISUAL	(1)BUENA
70	PROBLEMAS DE IMPERMEABILIZACION	(1)SI
71	CONSTRUCCIONES/MODIFICACIONES NO AUTORIZADAS	(1)NO
72	PROBLEMAS EN LOS BAÑOS	(1)NO
73	PROBLEMAS EN LOS MUROS	(1)NO
74	PROBLEMAS EN LOS PISOS	(1)HALL DE TIQUETES Y SALA DE ESPERA NACIONAL REQUIERE CAMBIO
75	PROBLEMAS EN LAS PUERTAS	(1)NO
76	PROBLEMAS EN LAS VENTANAS	(1)NO
77	PROBLEMAS EN INSTALACIONES ELECTRICAS/ILUMINACION	(1)NO
78	EXTINTORES/CUANTOS/TIPO/Fecha de LA ULTIMA RECARGA/ESTADO	(1)EN EL EDIFICIO 12 EXTINTORES DE PQS, RECARGA NOV 1994, BUEN ESTADO
79	ASCENSORES/ESCALERAS MECANICAS /ESTADO	(1)ASCENSOR TORRE DE CONTROL FUNCIONANDO
80	SALIDAS DE EMERGENCIA/ESTADO	
81	PLANTAS ELECTRICAS/CUANTAS/DE CUANTOS KVA CADA UNA/ESTADO	(1)UNA DE 275 KVA EN BUEN ESTADO
82	EQUIPOS AIRE ACONDICIONADO TIPO VENTANA/CUANTOS CAPACIDAD/ESTADO	(1)14 EQUIPOS DE 14.000 BTU EN BUEN ESTADO
83	SISTEMAS AIRE ACONDICIONADO/ CUANTOS/CAPACIDAD/ESTADO	(1)DOS EQUIPOS DE 5 HP EN TORRE DE CONTROL Y SALON VIP
84	BANDAS TRANSPORTADORAS EQUIPAJES/ CUANTAS/ESTADO	(1)MUELLE NACIONAL 2 EN BUEN ESTADO Y MUELLE INTERNACIONAL 2 EN BUEN ESTADO
85	SEÑALIZACION DEL TERMINAL/ESTADO	(1)BUEN ESTADO
86	SALAS ESPERA MUELLE NAL/ESTADO	(1)PISO EN REGULAR ESTADO
87	SALAS ESPERA MUELLE INT/ESTADO	(1)BUENO
88	OTRAS SALAS DE ESPERA/ESTADO	(1)PISOS EN REGULAR ESTADO
89	PROBLEMAS EN AMOBLAMIENTO/ESTADO	(1)EN SALAS BUENO, EXTERNO EN REGULAR ESTADO
90	ACONDICIONAMIENTO MINUSVALIDOS /ESTADO	(1)NO
91	SALAS V.I.P./ESTADO	(1)SI: BUEN ESTADO
92	INSTALACIONES SUBESTACION DE ENERGIA Y SALA TECNICA/ESTADO	(1)SI

COD.	DESCRIPCION	OBSERVACIONES/UBICACION/ESTADO/NECESIDADES
93	DEPENDENCIAS TECNICO AERONAUTICAS /ESTADO	
94	OFICINAS ADMINISTRACION/ESTADO	(1)BUENAS
95	OFICINAS INFORMACION AERONAUTICA /ESTADO	(1)BUENAS
96	OFICINAS INMIGRACION/DAS/ESTADO	(1)BUENAS
97	OFICINAS SEGURIDAD/ESTADO	(1)BUENAS
98	OFICINAS POLICIA AEROPORTUARIA -CUARTEL MILITAR/ESTADO	(1)NO (4)CUARTEL DE INFANTERIA DE MARINA
99	OFICINAS INFORMACION TURISTICA/ESTADO	(1)UNA PARA PROMOTORA DE TURISMO, BUEN ESTADO
100	OFICINAS DE PRENSA/ESTADO	(1)NO
101	OFICINAS PASAJEROS AEROS/ESTADO	(1)NO
102	LOCALES COMERCIALES/ESTADO	(1)BUENOS
103	RESTAURANTES Y CAFETERIAS/ESTADO	(1)UNA EN MUELLE INTERNACIONAL
104	COUNTERS LINEAS AEREAS/ESTADO	(1)BUENOS, EN ANTEPROYECTO DE AMPLIACION
105	OFICINAS LINEAS AEREAS/ESTADO	(1)BUENAS
106	PUNTOS DE ACCESO AL TERMINAL: CUANTOS/TIPO DE CONTROL: PRIVADO, AEROCIVIL, POLICIA AEROPORTUARIA, EQUIPO DE CONTROL: RAYOS X, ARCO	(1)DOS: RAYOS X Y DETECTOR DE METALES, POLICIA AEROPORTUARIA (2)EQUIPOS DE CONTROL: -1 EQUIPO DE RAYOS X PARA INSPECCION DE MALETAS HS9073 A COLOR, INSTALADO EN LA PUERTA #2, EN SERVICIO DESDE 17 DE DIC/94 -1 EQUIPO DE RAYOS X PARA INSPECCION DE MALETAS HS6040 A COLOR, INSTALADO EN LA PUERTA #3 DEL HALL PRINCIPAL DEL AEROPUERTO, EN SERVICIO DESDE 17 DE DIC/94 -1 EQUIPO DE RAYOS X PARA INSPECCION DE MALETAS PS6040 BLANCO Y NEGRO, INSTALADO EN EL MUELLE INTERNACIONAL, PUESTO EN SERVICIO DESDE 17 DE DIC/94 -5 ARCOS DETECTORES DE METALES, INSTALADOS EN: MUELLE NACIONAL, PUERTA #2, MUELLE INTERNACIONAL Y PUERTA #3 HALL PRINCIPAL, PUESTOS EN SERVICIO EL 17 DE DIC/94. EL OTRO SE ENTREGO AL GERENTE DEL AEROPUERTO EL 18 DE DIC/94, NO SE ENCUENTRA EN SERVICIO
107	IDENTIFICACION DE PERSONAL EN AREA DE TERMINAL/CARNEFIZACION	(1)SI
108	SALAS DE CONFERENCIAS/REUNIONES /ESTADO	(1)SI: PARA EMPLEADOS EN EL SEGUNDO PISO
109	OFICINAS DE METEOROLOGIA/ESTADO	(1)SI: EN BUEN ESTADO
110	OFICINA DE CORREOS/ESTADO	(1)SI: EN BUEN ESTADO
111	OFICINAS DE TELECOM/ESTADO	(1)SI: EN BUEN ESTADO
112	OFICINAS DEL INDERENA/ESTADO	(1)SI: EN BUEN ESTADO
113	OFICINAS DEL I.C.A./ESTADO	(1)SI: EN BUEN ESTADO
114	ILUMINACION INTERNA TERMINAL	(1)SI: EN BUEN ESTADO
115	ILUMINACION EXTERNA TERMINAL	(1)SI: EN BUEN ESTADO

COD.	DESCRIPCION	OBSERVACIONES/UBICACION/ESTADO/NECESIDADES
116	TORRE CONTROL/ESTADO	(1)SI: EN BUEN ESTADO
117	PROBLEMA DE VISIBILIDAD TORRE CTL.	(1)SI: ARBOLES SOBRE COSTADO OCCIDENTAL.
118	CONTROL ACCESO A LA TORRE CONTROL	(1)BUENO
119	PARQUEADEROS PARTICULARES/CUANTOS COBRO:ARRIENDO,CONCESION,OTROS/DEMARCADO/CAPACIDAD/ESTADO	(1)PARQUEO LIBRE, SIN COBRO, CAPACIDAD 200
120	PARQUEADEROS OFICIALES/CUANTOS DEMARCADO/CAPACIDAD/ESTADO	(1)NO
121	OTROS PROBLEMAS EN EL AREA DEL TERMINAL PASAJEROS	(1)SI: PROBLEMAS EN LAS AREAS DE PARQUEO DE AUTOMOTORES (3)7)PROBLEMAS DE SEGURIDAD,POR CUANTO EL MURO QUE HAY ES ESTILO REJA, PERMITE QUE MEDIANTE ESOS ESPACIOS PUEDAN PASARSE OBJETOS,DESVRTUANDOSE LA REQUISA QUE HACE LA POLICIA

3.1.2 TERMINAL DE CARGA

COD.	DESCRIPCION	OBSERVACIONES/UBICACION/ESTADO/NECESIDADES
122	TERMINAL DE CARGA/ESTADO	(1)SI (4)DENTRO DE LAS OBRAS A ADELANTAR A CORTO Y MEDIANO PLAZO ESTA LA CONSTRUCCION DE UNA NUEVA RAMPA DE CARGA. EN EL SITIO UBICADO ENTRE LA PISTA Y LAS CONSTRUCCIONES EXISTENTES. DEBE PRECISARSE QUE LA OBRA EN MENCIÓN NO PENETRA DENTRO DE LA ZONA DE AGUAS DE LA CIENAGA DE LA VIRGEN.
123	VIGILANCIA AREA DE CARGA	(1)SI. PRIVADA
124	ILUMINACION AREA CARGA/ESTADO	(1)SI. BUENA
125	DEMARCACION AREA CARGA/ESTADO	
126	SEÑALIZACION AREA CARGA/ESTADO	
127	HIDRANTES/ESTADO	(1)NO
128	EXTINTORES/TIPO/ESTADO	
129	PUNTOS DE ACCESO TERM. CARGA CUANTOS/TIPOS DE CONTROL: PRIVADO, AEROCIVIL, POLICIA AEROPORTUARIA, EQUIPO DE CONTROL: RAYOS X, ARCO	(1)UN ACCESO POR RAMPA, VIGILANCIA: PRIVADA Y AEROCIVIL
130	OTROS PROBLEMAS EN EL AREA DEL TERMINAL CARGA	

3.2 SERVICIOS

COD.	DESCRIPCION	OBSERVACIONES/UBICACION/ESTADO/NECESIDADES
131	INCINERADOR BASURAS/ESTADO	(1)SI: EN BUEN ESTADO (4)EL AEROPUERTO NO DESCARGA NINGUN TIPO DE AGUAS RESIDUALES A LA CIENAGA DE LA VIRGEN Y EL CAÑO JUAN DE ANGOLA; LA CONTAMINACION EXISTENTE ES GENERADA POR DESCARGAS DE AGUAS NEGRAS DE BARRIOS ALEDAÑOS
132	POZO PROFUNDO EXTRACCION AGUA/ESTADO	(1)SI: SUMINISTRO POR EMPRESAS PUBLICAS DE CARTAGENA
133	PLANTA DE TRATAMIENTO AGUA NEGRAS /ESTADO	(1)NO. SE VIERTEN SOBRE LA RED DE ALCANTARILLADO DE LA CIUDAD
	SONIDO/ANUNCIADOR VUELOS/ESTADO	(1)SI, BUEN ESTADO
135	SISTEMA DE INFORMACION VISUAL DE VUELOS A LOS PASAJEROS/ESTADO	(1)NO
136	PROBLEMAS EN ALCANTARILLADO	(1)NO
137	HIDRANTES/CUANTOS HAY/ESTADO	(1)NO
138	CONMUTADOR TELEFONICO/ESTADO	(1)SI
139	EXTENSIONES CONMUTADOR CUANTAS HAY/DEFICIENCIAS	(1)180 EXTENSIONES
140	TRONCALES DE CONMUTADOR CUANTAS HAY/DEFICIENCIAS	(1)TRECE
141	LINEAS TELEFONICAS DIRECTAS	(1)TRECE
142	TRANSPORTE MANUAL DE EQUIPAJES DEFICIENCIAS/ESTADO	(1)NO
143	TELEFONOS PUBLICOS SIN DDN DEFICIENCIAS	(1)4 EN BUEN ESTADO
144	TELEFONOS PUBLICOS CON DDN DEFICIENCIAS	(1)11 EN BUEN ESTADO
145	OTRAS DEFICIENCIAS DE TELEFONOS	(1)NO
146	SISTEMA DE COMUNICACION POR RADIO ENTRE DEPENDENCIAS,CUALES/ESTADO	
147	ENERGIA COMERCIAL	(1)SI: BUENA
148	VALOR KVA/HR SEGUN ELECTRIFICADORA	
149	VALOR KVA SUMINISTRADOS A USUARIOS	
150	VALOR KVA CONSUMIDA POR AEROCIVIL	
151	VALOR KVA FACTURADOS A AEROCIVIL	
152	SERVICIO ADUANA	(1)SI: 24 HORAS
153	SERVICIO DE INMIGRACION	(1)SI: 24 HORAS
154	ACUEDUCTO	(1)SI: BUENO
155	TANQUE ALMACENAMIENTO	BUENO

COD.	DESCRIPCION	OBSERVACIONES/UBICACION/ESTADO/NECESIDADES
	AGUA/ESTADO	
156	PLANTA DE TRATAMIENTO DE AGUA POTABLE/ESTADO	(1)NO
157	SERVICIO TAXIS AL TERMINAL	(1)SI: BUEN SERVICIO
158	SERVICIOS BANCARIOS	(1)NO
159	SERVICIO VIGILANCIA INTERNA TERML PRIVADA/AEROCIVIL/POLICIA AEROPOR.	
160	SERVICIO VIGILANCIA EXTERNA TERML PRIVADA/AEROCIVIL/POLICIA AEROPOR.	
161	SERVICIO DE RESTAURANTES	
162	PROBLEMAS DE CONTAMINACION	
163	CERRAMIENTOS NO AUTORIZADOS	
164	MANTENIMIENTOS NO AUTORIZADOS	
165	OTROS PROBLEMAS CON LOS SERVICIOS EN EL TERMINAL	

3.3 SANIDAD AEROPORTUARIA Y SALUD OCUPACIONAL

COD.	DESCRIPCION	OBSERVACIONES/UBICACION/ESTADO/NECESIDADES
166	DEPENDENCIAS SANIDAD AEROPORTUARIA/INFRAESTRUCTURA/ESTADO	(2)SI/SEGUN RESOLUCION 5849 DEL 7 DE SEPTIEMBRE 1994, DE ACUERDO CON EL DECRETO 1601 DE 1984 DEL MINISTERIO DE SALUD, SE CLASIFICA EN CATEGORIA 1, POR EL TIPO DE TRAFICO, ALTO VOLUMEN DE OPERACIONES, CAPACIDAD OPERATIVA Y DISPONIBILIDADES TECNICAS Y DE DOTACION, POR LO CUAL REQUIERE UN SERVICIO MEDICO PERMANENTE DE 24 HORAS. SE DISPONE DE BUENA INFRAESTRUCTURA DE INSTALACIONES.
167	LICENCIA SANITARIA FUNCIONAMIENTO NUMERO/FECHA/VIGENCIA	(3)NO TIENE (2)EL SERVICIO SECCIONAL DE SALUD DEBOLIVAR CONCEDIO LA LICENCIA SANITARIA, QUEDANDO PENDIENTE LA LICENCIA PARA VERTIMIENTO DE AGUAS
168	HORARIO SERVICIO ATENCION MEDICA	(2)12 HORAS: 06:00 A 18:00
169	PERSONAL MEDICO TOTAL	(2)2 MEDICOS
170	PERSONAL MEDICO POR TURNO	(2)UN MEDICO
171	FALTA DE PERSONAL MEDICO/PARAMEDIC	(2)SI, FALTA PERSONAL MEDICO Y PARAMEDICO: UN MEDICO Y UN AUXILIAR DE ENFERMERIA
172	PERSONAL DE ENFERMERAS TOTAL	(2)UNA
173	PERSONAL DE ENFERMERAS POR TURNO	(2)UNA
174	FALTA DE PERSONAL DE CONDUCTORES	(2)NO
175	AMBULANCIAS/CUANTAS/NECESIDADES	(2)UNA: MITSUBISHI
176	DOTACION EQUIPO MEDICO/NECESIDADES	(2)SI: DOTACION BASICA
177	DOTACION INSUMOS MEDICOS/NECESIDA	(2)SI: DOTACION BASICA
178	DOTACION EQUIPOS DE RADIO	(1)NO
179	PROBLEMAS IMPACTO AMBIENTAL INSTA	(1)NO
179A	PROGRAMA DE SALUD OCUPACIONAL	(2)SI
180	OTROS PROBLEMAS EN SANIDAD AEROPORTUARIA	(2)NO

3.4 BOMBEROS Y EQUIPO CONTRA INCENDIO

COD.	DESCRIPCION	OBSERVACIONES/UBICACION/ESTADO/NECESIDADES
181	DEPENDENCIAS DE BOMBEROS/ INFRAESTRUCTURA/ESTADO	(1)SI: BUENAS
182	PERSONAL TOTAL DE BOMBEROS/NECESL	(1)20
183	PERSONAL DE BOMBEROS POR TURNO	(1)6
184	VEHICULOS INTERVENCION RAPIDA MARCA/MODELO/TIPO/CAPACIDAD GLS AGUA/CAPACIDAD ESPUMANTE/TIPO ESPUMANTE/CAPACIDAD POLVO QUIMICO CAPACIDAD HALLON/ESTADO	(1)OSHKOSH P-19
185	VEHICULOS MAYORES DE EXTINCION (IDEM AL PUNTO ANTERIOR)	(1)2 OSHKOSH T-6, UNA EN REGULAR ESTADO
186	TIEMPO MAX-ATENCION EMERGENCIA	(1)UN MINUTO
187	HASTA QUE PUNTO DEL TERMINAL	(1)CABECERA 36 Y 18
188	ALARMA DIRECTA CON TORRE CONT.	(1)SI, ELECTRICA (TIMBRE)
189	COMUNICACION BOMBEROS CON TORRE	(1)SI: RADIO Y TELEFONO
190	COMUNICACION CON BOMBEROS CIUDAD	(1)SI: TELEFONO
191	COMUNICACION BOMBEROS CON ADMINS.	(1)SI: TELEFONICA
192	COMUNICACION ENTRE VEHICULOS BOMB.	(1)SI: RADIO
193	PROBLEMAS DE DOTACION EN VEHICULOS	
194	LANCHA DE AUXILIO/ESTADO	(1)SI: REGULAR ESTADO
195	LOCALIZACION DE LAS LANCHAS	(1)EN RAMPA
196	CAPACIDAD PASAJEROS MAXIMA	(1)12 PERSONAS
197	DOTACION Y EQUIPO A BORDO LANCHAS	(1)33 CHALECOS SALVAVIDAS Y 2 MOTORES DE 75 HP
198	RADIO BANDA MARINA Y AEREA LANCHAS	(1)SI, REGULAR ESTADO
199	RESERVA DE ESPUMANTE	(1)405 GALONES
200	EXISTENCIA Y PROBLEMAS DE INSUMOS	(1)NO
201	PROBLEMAS DOTACION EQUIPO	(1)NO
202	PROBLEMAS IMPACTO AMBIENTAL INSTA.	(1)NO
203	EXTINTORES/NECESIDADES CLASE A/CUANTOS/FECHA RECARGA CLASE ABC/CUANTOS/FECHA RECARGA CLASE ABC/CUANTOS/FECHA RECARGA DE CO2/CUANTOS/FECHA RECARGA DE HALLON/CUANTOS/FECHA RECARGA DE AGUA/CUANTOS/FECHA RECARGA	(1)DOS DE 37 LIBRAS DE PQS
204	RESERVA DE MANGUERAS	

COD.	DESCRIPCION	OBSERVACIONES/UBICACION/ESTADO/NECESIDADES
205	TRAJES DE APROXIMACION	
206	TRAJES DE PENETRACION	(1)NO (44) 6
207	OVEROLES NOMEX	
208	CASCOS PROTECTORES	
209	SE TIENE TANQUE ELEVADO DE AGUA	(1)NO
210	CAPACIDAD TANQUE ELEVADO AGUA	(44) NO HAY
211	ACUEDUCTO PARA TANQUEO DE AGUA	(1)NO
212	PROBLEMAS SUMINISTRO AGUA MAQUINAS	(1)SI
213	TIEMPO TANQUEO AGUA VEHICULO MAYOR	(1)MEDIA HORA
214	CURSOS ENTRENAMIENTO JEFE BOMBEROS	(1)SI
215	ENTRENAMIENTO TEORICO PERSONAL	(1)SI, DIARIO
216	ENTRENAMIENTO PRACTICO PERSONAL	(1)SI: SEMANAL
217	ENTRENAMIENTO CON FUEGO REAL	(1)SI: SEMESTRAL
218	TORRE DE OBSERVACION	(1)NO
219	INSTRUCCION PARAMEDICA PERSONAL	(1)SI
220	CONTROL MEDICO/SALUD PERSONAL	(1)SI
221	PLAN AEROPORTUARIO DE EMERGENCIA	(1)SI
222	EL PLAN SE ENSAYA PERIODICAMENTE	(1)SI
223	FECHA ULTIMO ENSAYO PLAN EMERGENC.	(1)OCTUBRE DE 1994
224	SE ENCUENTRA ACTUALIZADO EL PLAN	(1)NO
225	EL PLAN ES CONOCIDO AMPLIAMENTE	(1)SI
226	MAPA ACTUALIZADO DEL TERMINAL	(1)SI
227	OTROS PROBLEMAS EN EL AREA DE BOMBEROS	(1)NO

4. AREA PERIMETRAL
4.1 INFRAESTRUCTURA

COD.	DESCRIPCION	OBSERVACIONES/UBICACION/ESTADO/NECESIDADES
228	OBSTACULOS PENETRANDO LA SUPERFICIE TRANSICION	
229	OBSTACULOS PENETRANDO LA SUPERFICIE APROXIMACION	(12)SI: PRESENCIA DE ARBOLES
230	OBSTACULOS PENETRANDO LA SUPERFICIE HORIZONTAL	
231	OBSTACULOS PENETRANDO LA SUPERFICIE CONICA	
232	VIGILANCIA CERRAMIENTO	
233	TIPO CERRAMIENTO EN MALLA EN POSTE CONCRETO Y ALAMBRE EN POSTE MADERA Y ALAMBRE EN MANPOSTERIA	(26)SE ESTA CONCLUYENDO EL CONTRATO DE CERRAMIENTO COSTADO ORIENTAL ZONA DE SEGURIDAD PISTA(3.200MTS)MALLA PLASTIFICADA
34	ILUMINACION CERRAMIENTO	
235	OTROS PROBLEMAS DEL CERRAMIENTO	
236	VIAS DE ACCESO/ESTADO	(1)SI
237	SEÑALIZACION VIAS ACCESO	(1)SI: BUENA
238	ILUMINACION VIAS ACCESO	(1)SI: BUENA
239	OTROS PROBLEMAS VIAS DE ACCESO	(1)NO
240	ESTACION EMISORA	(1)NO
241	ESTACION RECEPTORA	(1)NO
242	CASA ADMINISTRATIVA	(1)SI: BUEN ESTADO
243	ZONA DE AVIACION GENERAL	(1)NO
244	HANGARES	(1)SI: DOS EN BUEN ESTADO
245	DEMARCACION HANGARES	(1)NO
246	SEÑALIZACION HANGARES	(1)NO
247	HIDRANTES EN HANGARES/CANTIDAD	(1)NO
248	OTROS PROBLEMAS EN EL AREA DE HANGARES	
249	OTROS PROBLEMAS GENERALES EN EL AREA PERIMETRAL.	

4.2 CONDICIONES DE IMPACTO AMBIENTAL

COD.	DESCRIPCION	OBSERVACIONES/UBICACION/ESTADO/NECESIDADES
250	PROBLEMAS DE NIVEL RUIDO EN EL TERMINAL	
251	PROBLEMAS DE NIVEL RUIDO EN LA RAMPA	(1)NO (37)SI SE PRESENTAN CONTAMINACION POR GASES Y RUIDO PRODUCIDOS POR LOS AVIONES OCASIONANDO PROBLEMAS RESPIRATORIOS Y AUDITIVOS A LOS BOMBEROS
252	PROBLEMAS DE NIVEL RUIDO EN LAS AREAS PERIMETRALES	(1)SI: BARRIOS ALEDAÑOS SE QUEJAN POR EL RUIDO
253	IMPACTO DE LAS OPERACIONES AEREAS EN EL ECOSISTEMA	
253A	CONTROL DE VECTORES	
254	OTROS PROBLEMAS DE IMPACTO AMBIENTAL	

4.3 MANEJO CARGA PELIGROSA

COD.	DESCRIPCION	OBSERVACIONES/UBICACION/ESTADO/NECESIDADES
255	MANUAL DE PROCEDIMIENTOS PARA EL MANEJO DE CARGA PELIGROSA	(1)NO SE MANEJA CARGA PELIGROSA
256	PROBLEMAS EN EL MANEJO DE CARGA PELIGROSA	

4.4 INVASIONES

COD	DESCRIPCION	OBSERVACIONES/UBICACION/ESTADO/NECESIDADES
257	PROBLEMAS CON INVASIONES EN LAS AREAS DE INFLUENCIA DEL TERMINAL NOMBRE/RAZON SOCIAL DEL INVASOR/FECHA INVASION	(1)EXISTEN 22.5 HECTAREAS INVADIDAS POR EL SR. MANUEL TEJEDOR, SOBRE EL COSTADO NOR-ORIENTAL DE LA ZONA DE SEGURIDAD DE LA PISTA. OTROS DOS PREDIOS SOBRE EL COSTADO SUR DE LA RAMPA DE PARQUEO.

4.5 AREAS

COD.	DESCRIPCION	OBSERVACIONES/UBICACION/ESTADO/NECESIDADES
	LINDEROS:	
	MALLA ESLABONADA	5.400 ML... ESTADO BUENO
	PLATAFORMA:	
	NACIONAL	31.050.00 MZ. ESTADO BUENO
	INTERNACIONAL	40.075.00 MZ. ESTADO BUENO
	BAHIA DE ESPERA	537.5 MZ. ESTADO BUENO
	BERMAS:	
	PISTAS	5.240.00 MTS. ESTADO BUENO
	ZONAS DE SEGURIDAD:	
	PISTAS	2.740 MTS. LONGITUD , ANCHO 7.45 MTS. ESTADO BUENO
	DEMARCAACION:	
	PISTAS	5.305.5 MZ. ESTADO BUENO
	CALLES	94.5 MZ. ESTADO BUENO
	CARRETEOS	NO
	VIAS	200 MZ. ESTADO BUENO
	VOLTEOS	94.5 MZ. ESTADO BUENO
	PLATAFORMAS	1.305.5 MZ. ESTADO BUENO
	TERMINAL DE PASAJEROS:	
	SALAS DE ESPERA NACIONAL	243.0 MZ. PISOS EN MAL ESTADO
	SALAS DE ESPERA INTERNACIONAL	141.1 MZ. ESTADO BUENO
	SALAS DE EMBARQUE NACIONAL	324.0 MZ. PISOS EN MAL ESTADO
	SALA DE EMBARQUE INTERNACIONAL	486.0 MZ. ESTADO BUENO
	PASILLOS NACIONAL	211.50 MZ. PISO EN MAL ESTADO
	PASILLOS INTERNACIONAL	181.4 MZ. ESTADO BUENO
	BAÑOS SALA DE ESPERA NACIONAL	60.9 MZ. ESTADO BUENO
	BAÑOS SALA DE ESPERA INTERNACIONAL	62.31 MZ.
	BAÑOS SALA DE ABORDAJE NACIONAL	17.5 MZ.
	BAÑOS SALA DE ABORDAJE INTERNAL.	63.0 MZ.
	BAÑOS SALA DE ENTREGA DE EQUI. NAL.	22.7 MZ. ESTADO BUENO
	BAÑOS SALA DE ENTREGA DE EQUI. PAJE INTERNACIONAL.	23.8 MZ.

COD.	DESCRIPCION	OBSERVACIONES/UBICACION/ESTADO/NECESIDADES
	ZONA DE ATENCION AL PUBLICO NAL.	1078.0 MZ. ESTADO BUENO
	ZONA DE ATENCION AL PUBLICO INTERNACIONAL.	648.0 MZ.
	ZONA DE MANEJO DE EQUIPAJE NAL.	972.0 MZ. ESTADO BUENO
	ZONA DE MANEJO DE EQUIPAJE INTERNAL.	1.620 MZ. ESTADO BUENO
	ZONA LOCALES DE EMPRESAS AEREAS NACIONAL	648.00 MZ.
	ZONA LOCALES DE EMPRESAS AEREAS INTERNACIONAL	162.00 MZ.
	ZONA LOCALES COMERCIALES (REST/BARES)	1.310.8 MZ. ESTADO REGULAR
	ZONA LOCALES ADUANA	50.35 MZ. ESTADO BUENO
	ZONA LOCALES DAS	79.74 MZ. ESTADO BUENO
	ZONA LOCALES REVISION EQUIPAJES	243.0 MZ.
	ZONA LOCALES SANIDAD PORTUARIA:	
	INDERENA	
	SALUD SECCIONAL.	18.40 MZ. ESTADO BUENO
	SANIDAD AERONAUTICA CIVIL	81.18 MZ. ESTADO BUENO
	ZONA LOCALES INFORMACION AERONAUTICA	72.0 MZ.
	ZONA DE INMIGRACION	648.0 MZ
	EDIFICIO ADMINISTRATIVO	756.0 MZ
	BODEGAS DE CARGA NACIONAL	2.258.5 MZ.
	BODEGAS DE CARGA INTERNACIONAL	
	TERMINAL DE PASAJEROS:	
	ZONA DE COMBUSTIBLES	8.667.05 MZ. ESTADO BUENO
	ZONA DE POLICIA	97.20 MZ. ESTADO BUENO
	ZONA DE BOMBAS	24.5 MZ.
	ZONA DE INCINERADORES	49.00 MZ. ESTADO REGULAR
	ZONA DE TALLERES	2.90 MZ. ESTADO REGULAR
	ZONA DE BODEGAS ALMACEN	57.60 MZ. ESTADO REGULAR
	ZONA DE HANGAR DE AVIACION GENERAL (PRIVADOS)	2.048 MZ. ESTADO REGULAR
	ZONA PLANTA DE TRATAMIENTO AGUA POTABLE	NO
	ZONA PLANTA TRATAMIENTO AGUAS	

COD.	DESCRIPCION	OBSERVACIONES/UBICACION/ESTADO/NECESIDADES
	NEGRAS	
	POZO SEPTICO	NO
	ACUEDUCTO	MUNICIPAL
	TANQUE ALMACENAMIENTO	VOLUMEN 101.3 (M3.) ESTADO BUENO
	ZONA DE PLANTAS ELECTRICAS	98.0 LONGITUD ESTADO REGULAR
	ZONA DE SUBESTACION	153.34
	SALA VIP	218.0
	PARQUEEROS PUBLICOS	8.627.52
	PARQUEEROS PRIVADOS	NO
	CASA DE ADMINISTRACION	1.584.0
	CASAS TRANSMISORES	NO
	CASSETAS DE CELADORES	NO
	BOMBOS:	
	ADMINISTRATIVA	47.90 ESTADO BUENO
	HANGAR DE MAQUINAS	421.95 ESTADO BUENO
	TERMINAL DE PASAJEROS:	
	TORRE DE CONTROL	20.0 ESTADO BUENO
	ALTURA	29.32 M
	SERVICIOS (BAÑOS)	1.54 ESTADO BUENO
	PISOS	19.6 ESTADO BUENO
	TORRE DE METEOROLOGIA	9.0 ESTADO BUENO
	JARDIN METEOROLOGICO	12.0 ESTADO BUENO
	CENTRO RADAR Y/O RADIOCOMUNICACIONES	122.5
	EDIFICIOS ANEXOS (AERONAVAL)	23.997.2 ESTADO BUENO
	CASINO EMPLEADOS	NO
	TERMINALES DE PASAJEROS ANEXOS	NO
	ZONAS DE RECREACION (CABAÑAS)	476.70 EN PROYECTO
	ZONA DE EQUIPO HIDRONEUMATICO	19.44 ESTADO REGULAR
	ZONAS DE AIRE ACONDICIONADO CENTRAL	183.60
	ESCALERAS	NO
	JARDIN	2.995.4

COD.	DESCRIPCION	OBSERVACIONES/UBICACION/ESTADO/NECESIDADES
	PUENTES DE ABORDAJE NACIONAL	NO
	PUENTES DE ABORDAJE INTERNACIONAL	NO
	SALONES VIP EMPRESAS AEREAS	209.0 ESTADO BUENO

1.4. AREAS PARA ORGANISMOS PUBLICOS

ANEXO No. 1.4

AEROPUERTO "RAFAEL NUÑEZ" DE CARTAGENA

ÁREAS PARA

ORGANISMOS PÚBLICOS (*)

PISO	ENTIDAD	UBICACIÓN	METROS ²
PRIMER PISO	DIAN	PLANO GRAL. EJE 3-4/B-C	50.35M ²
	DAS	PLANO GRAL. EJE 5-6/E-F-G	79.74M ²
	POLICÍA AEROPORTUARIA	PLANO GRAL. EJE 3/4/C/D/E	62.70M ²
	SIJÍN	PLANO GRAL. EJE 11/A/B/C	24.50M ²
	SANIDAD PORTUARIA	PLANO GRAL. EJE I/0/B/C	81.18M ²
	MODULO IMPUESTOS TASA	PLANO GRAL. EJE ZONA CHECK IN	18.87M ²
	CAPILLA	PLANO GRAL. EJE 22-23-A-B-C-	76.50M ²
	LOCAL BANCO INTERNACIONAL	PLANO GRAL. EJE 26,27-B-C	92.78M ²
	LOCAL BANCO NACIONAL	PLANO GRAL. EJE 5-6-7/B/C	42.15M ²
	TELECOM	PLANO GRAL. EJE 11-12-13-A-B	84.00M ²
	SUB-ESTACION ELÉCTRICA	PLANO GRAL. EJE 21 - 20-F-E	153.00M ²
SEGUNDO PISO	OFICINA AEROCIVIL	ZONA CENTRAL	523.02 M ²
TERCER PISO	OFICINAS AEROCIVIL	ZONA CENTRAL	756.00 M ²
	TOTAL ÁREA		1.961.13M²

* Esta ubicación corresponde a la remodelación.

1.5. PLANOS GENERALES

ANEXO 1.5

PLANOS GENERALES

- 1.- Linderos generales y localización
- 2.- Planta primer nivel
- 3.- Planta segundo nivel
- 4.- Planta tercer nivel

De requerirse información más detallada, los interesados pueden consultarla en la División de Infraestructura de la Aerocivil (Centro de Estudios Aeronáuticos - Avenida Eldorado No. 106 - 95 (Frente al Puente Aéreo) - Oficina primer piso.

ANEXO No. 2

**ESTADISTICAS HISTORICAS DEL
TRAFICO AEREO EN EL AEROPUERTO**

RAFAEL NUÑEZ

ANEXO No.2

AEROPUERTO INTERNACIONAL "RAFAEL NUÑEZ"

ESTADÍSTICAS SOBRE MOVIMIENTO DE PASAJEROS Y DE CARGA

PASAJEROS Los pasajeros que utilizan el Aeropuerto Rafael Nuñez y que se movilizan en las aeronaves de las aerolíneas comerciales, se clasifican en:

- Pasajeros nacionales regulares
- Pasajeros nacionales en aerotaxis
- Pasajeros internacionales

Pasajeros nacionales regulares: En el análisis de los pasajeros que utilizan las aerolíneas comerciales, las cuales prestan sus servicios a través de aeronaves tipo B-747, B-767, B-757, B-737, B-727, Airbus 300, 320, L-1011, MD-83, DC-8, DC-9, RJ-100, F-50, se observa que éstos han incrementado el uso de este tipo de transporte básicamente en los últimos 4 años. En el año de 1990 se atendieron 510.054 pasajeros; en 1991 568.072; en 1992, 608.545; en 1993, 691.335; y, en 1994, 765.901, lo que representa en términos porcentuales un aumento real del 50% entre el primero y el último año. De la cifra correspondiente a 1994, 381.708 corresponden a llegadas y 384.193 a salidas.

La anterior situación permite deducir que la política de cielos abiertos establecida por la Aeronáutica Civil y las políticas tarifarias establecidas por las aerolíneas comerciales, influyeron positivamente en la utilización de este tipo de transporte.

Pasajeros nacionales aerotaxis: Se observa que los pasajeros nacionales que utilizan empresas comerciales que prestan el servicio a través de aeronaves tipo Twin Otter, Piper, Caravan y otros, han tenido un comportamiento descendente a partir de 1991 y hasta 1993; así, en 1991 hay registro de 7.957 pasajeros movilizados; en 1992, de 7.143 reflejando una disminución del 10.2% con relación al año inmediatamente anterior; en 1993, 7091 lo que implica una reducción del 0.7% con relación a 1.992. Por el contrario, en 1994, se presentó una movilización de 8.393 pasajeros lo que equivale a un incremento del 18.4% con relación al año anterior

Pasajeros internacionales: En relación con pasajeros internacionales movilizados, estos presentan un importante incremento real a partir del año de 1988, pasando de 23.998 pasajeros a 170.600 en el año de 1.994, equivalente al 610.8%. Hasta septiembre de 1995, el volumen asciende a 156.200 pasajeros, lo que indica que, para el presente año se superara ampliamente la cifra alcanzada en 1994.

El incremento en el movimiento de pasajeros nacionales e internacionales, se debe además de las razones anotadas atrás, a la infraestructura hotelera que la ciudad ha venido ofreciendo, a los planes turísticos que ofrecen las compañías de aviación, al atractivo que presenta la ciudad Antigua o Corralito de Piedra, a sus monumentos históricos y a la forma como su gente, atiende a los turistas y visitantes de esta hermosa ciudad.

CARGA: Como en el caso anterior, la carga se clasifica así:

- Carga nacional regular
- Carga nacional aerotaxis
- Carga Internacional

Carga nacional regular :

El comportamiento ha sido irregular durante el periodo 1989 - 1994. Comenzando con una disminución en 1990 con relación a 1989, presenta un mejoramiento en 1992 año en el cual se movilizan 8.735 toneladas; en 1993 desciende a 7.631 toneladas y en 1994 se presenta un leve incremento del 0.7% con relación al año inmediatamente anterior.

Carga nacional vía aerotaxis :

Esta modalidad también presenta variaciones irregulares. De un incremento del 744.8% en 1990 con relación al año precedente presenta un descenso de 77.9% en 1991 y del 18.5% en el año de 1992. Luego de un incremento del 9.1% en 1993, desciende nuevamente en 11.5% en 1994.

Carga internacional :

Después de un incremento que alcanza el 46.7% en 1991, desciende en -35.1% en 1992 y en 1993 presenta un comportamiento negativo de - 16.8% con relación al año anterior. En 1994 presenta un leve incremento del 6.9% movilizándose 1.425 toneladas.

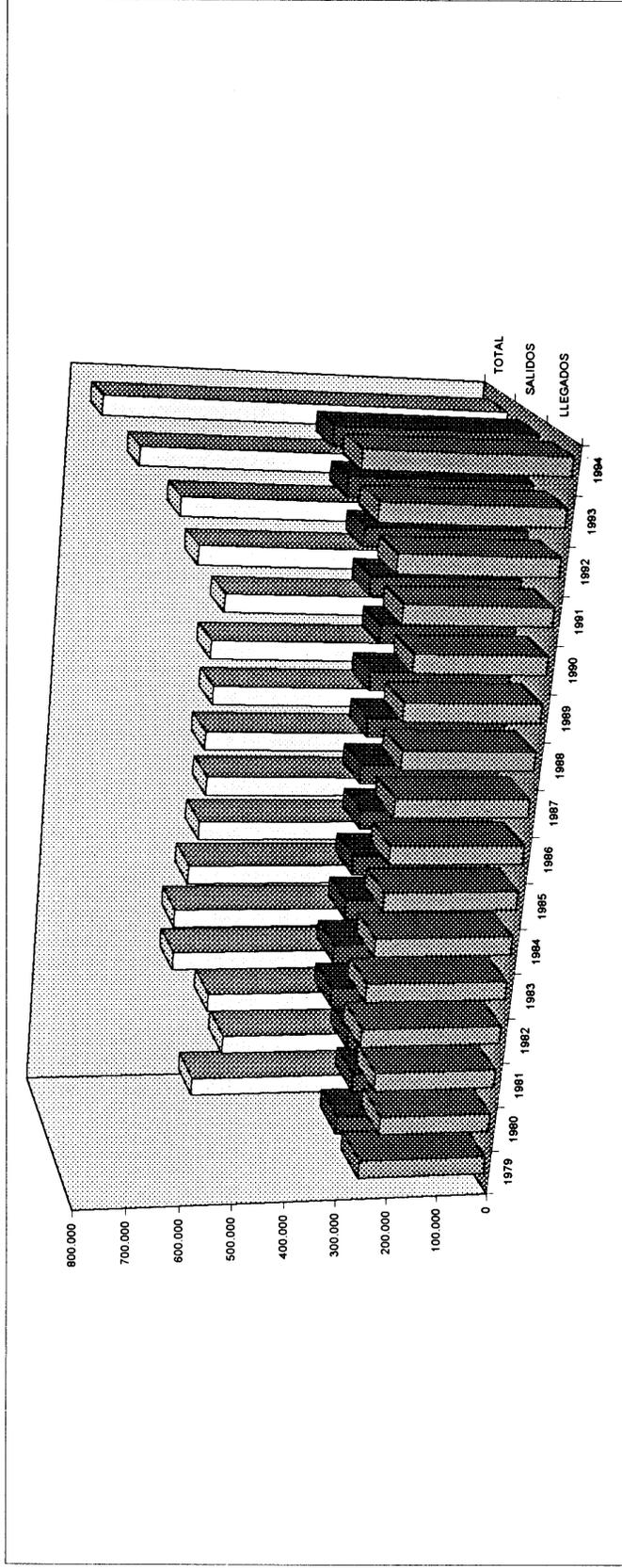
2.1. ESTADISTICAS HISTORICAS NACIONALES

2.1.1. PASAJEROS

2.1.2. CARGA

AERONAUTICA CIVIL
 UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL
 PROYECTO DESCENTRALIZACION DE AEROPUERTOS
 AEROPUERTO INTERNACIONAL RAFAEL NUÑEZ
 CARTAGENA COLOMBIA

MOVIMIENTO DE PASAJEROS NACIONALES REGULARES
 ESTADISTICAS DE MOVIMIENTO DE PASAJEROS Y CARGA

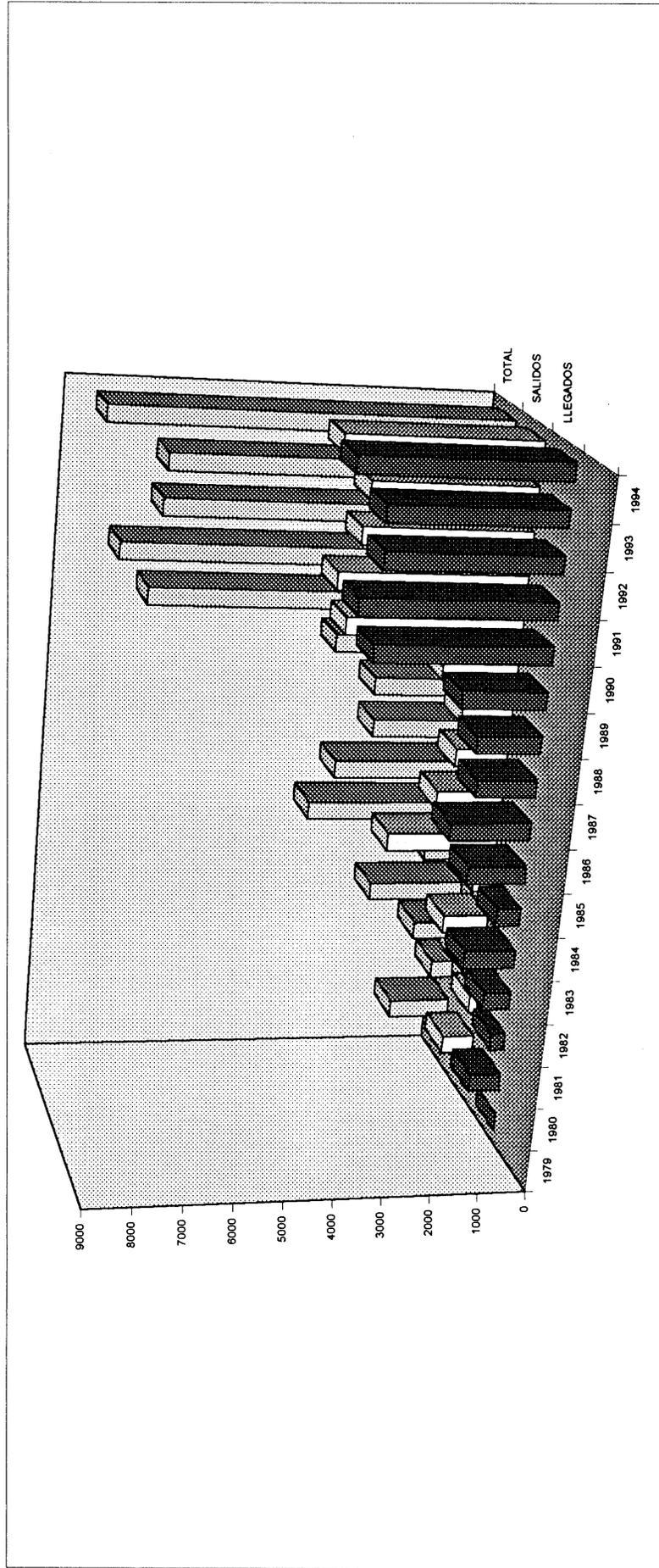


AÑOS	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
LLEGADOS	245.095	222.010	281.956	285.653	285.653	271.929	266.519	260.385	269.542	265.862	270.696	259.561	288.321	309.234	348.544	384.193
SALIDOS	250.565	217.934	236.947	272.318	272.212	265.157	257.098	255.473	256.160	252.435	258.850	250.493	279.751	299.311	342.791	381.708
TOTAL	495.660	439.944	518.903	557.971	557.865	537.086	523.617	515.858	525.702	518.297	529.546	510.054	568.072	608.545	691.335	765.901

FUENTE : AEROCIVIL, OFICINA DE TRANSPORTE AEREO, GRUPO DE ESTADISTICA

AERONAUTICA CIVIL
 UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL
 PROYECTO DESCENTRALIZACION DE AEROPUERTOS
 AEROPUERTO INTERNACIONAL RAFAEL NUÑEZ
 CARTAGENA COLOMBIA

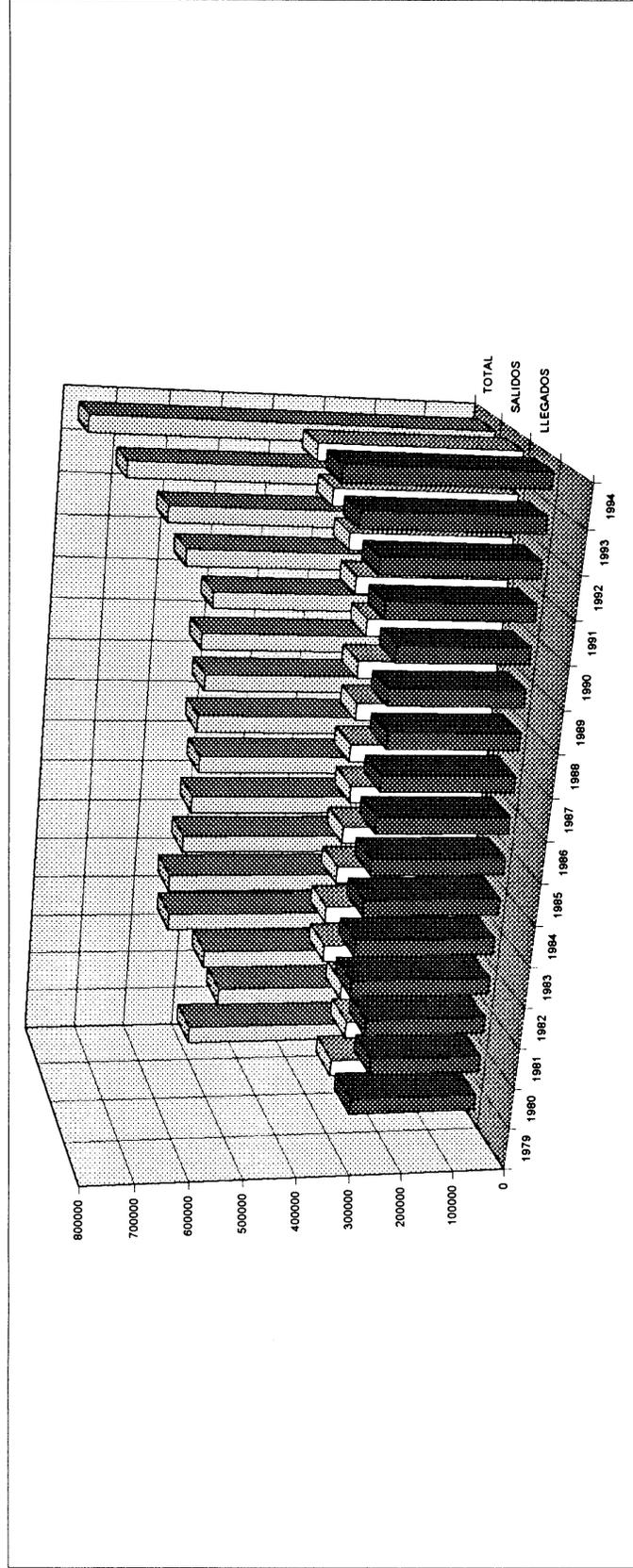
MOVIMIENTO DE PASAJEROS NACIONALES EN AEROTAXIS
 ESTADISTICAS DE MOVIMIENTO DE PASAJEROS Y CARGA



FUENTE : AEROCIVIL, OFICINA DE TRANSPORTE AEREO, GRUPO DE ESTADISTICA

AERONAUTICA CIVIL
 UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL
 PROYECTO DESCENTRALIZACION DE AEROPUERTOS
 AEROPUERTO INTERNACIONAL RAFAEL NUÑEZ
 CARTAGENA COLOMBIA

TOTAL PASAJEROS REGULARES MAS AEROTAXIS
 ESTADISTICAS DE MOVIMIENTO DE PASAJEROS Y CARGA

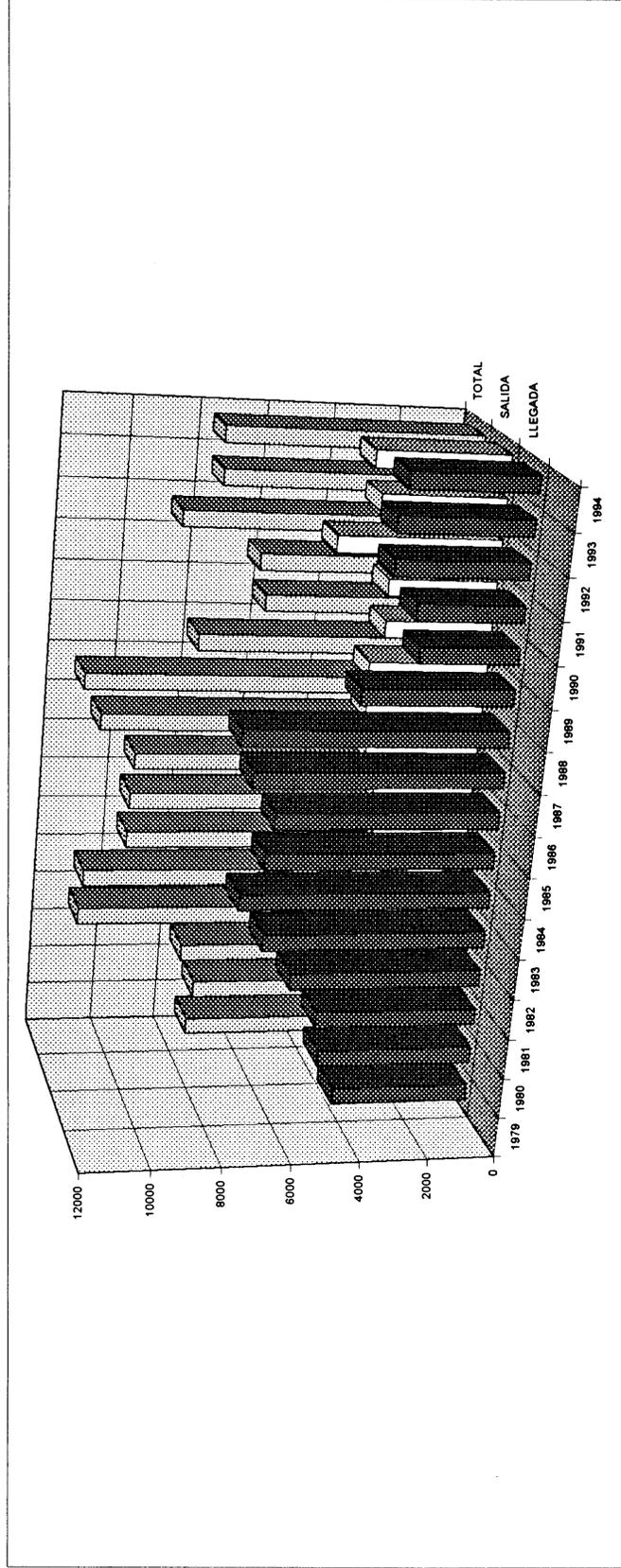


ANOS	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
LLEGADOS	250.565	218.577	237.238	272.853	273.294	265.661	258.298	257.151	257.399	253.771	260.594	254.129	283.760	302.916	346.433	386.024
SALIDOS	245.095	222.684	240.294	282.361	286.615	272.343	268.882	261.794	270.639	266.926	272.277	263.248	292.269	312.772	351.993	388.270
TOTAL	495.660	441.261	477.532	555.244	559.909	538.004	527.180	518.945	528.038	520.697	532.871	517.377	576.029	615.688	698.426	774.294

FUENTE : AEROCIVIL, OFICINA DE TRANSPORTE AEREO, GRUPO DE ESTADISTICA

AERONAUTICA CIVIL
 UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL
 PROYECTO DESCENTRALIZACION DE AEROPUERTOS
 AEROPUERTO INTERNACIONAL RAFAEL NUÑEZ
 CARTAGENA COLOMBIA

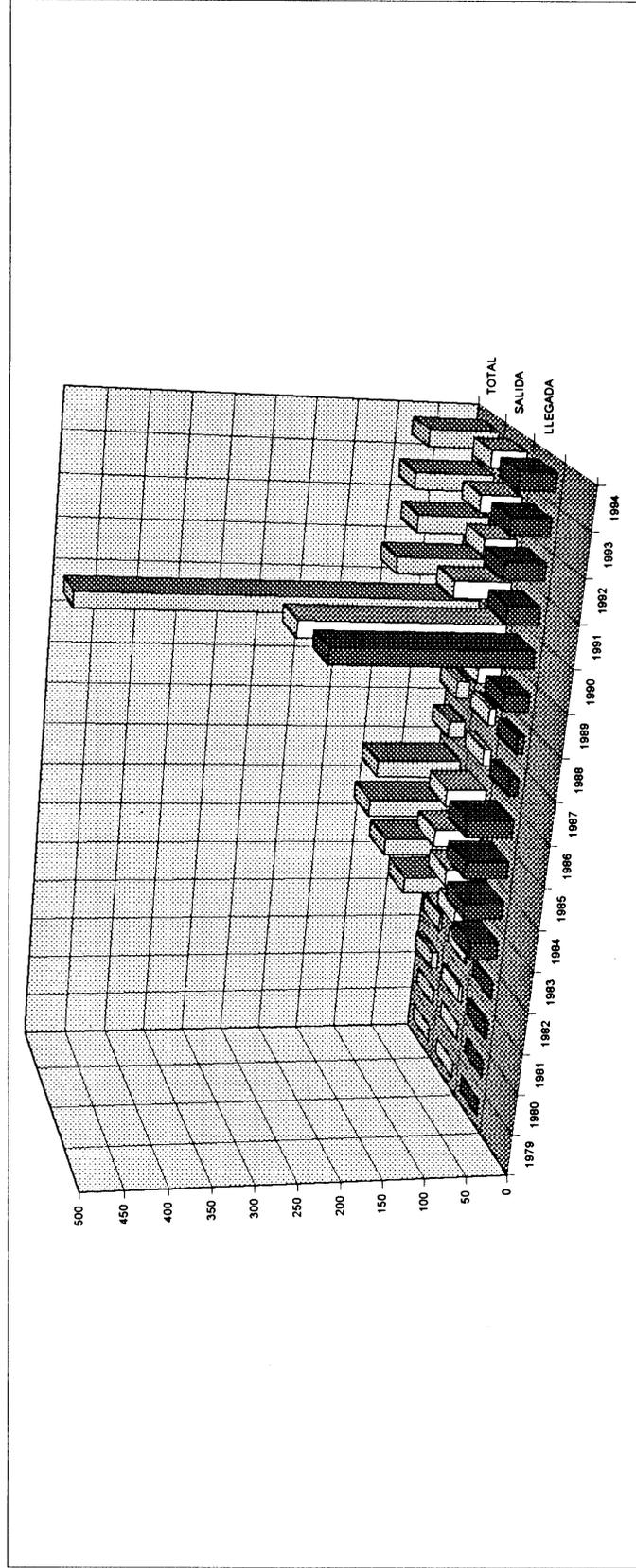
**MOVIMIENTO DE CARGA NACIONAL REGULAR
 ESTADISTICAS DE MOVIMIENTO DE PASAJEROS Y CARGA**



FUENTE : AEROCIVIL, OFICINA DE TRANSPORTE AEREO, GRUPO DE ESTADISTICA

AERONAUTICA CIVIL
 UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL
 PROYECTO DESCENTRALIZACION DE AEROPUERTOS
 AEROPUERTO INTERNACIONAL RAFAEL NUÑEZ
 CARTAGENA COLOMBIA

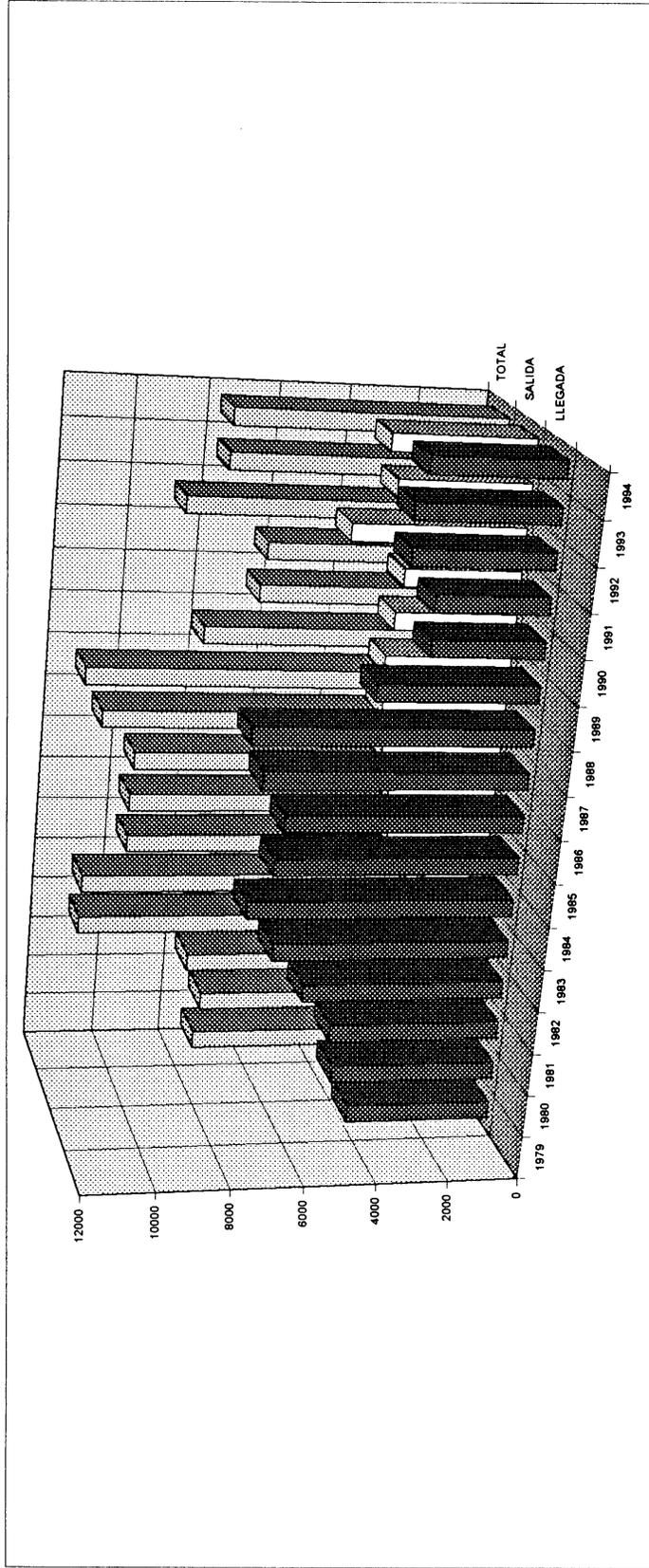
**MOVIMIENTO DE CARGA NACIONAL AEROTAXIS
 ESTADISTICAS DE MOVIMIENTO DE PASAJEROS Y CARGA**



FUENTE : AEROCIVIL, OFICINA DE TRANSPORTE AEREO, GRUPO DE ESTADISTICA

AERONAUTICA CIVIL
 UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL
 PROYECTO DESCENTRALIZACION DE AEROPUERTOS
 AEROPUERTO INTERNACIONAL RAFAEL NUÑEZ
 CARTAGENA COLOMBIA

TOTAL CARGA REGULAR MAS AEROTAXIS
 ESTADISTICAS DE MOVIMIENTO DE PASAJEROS Y CARGA



FUENTE : AEROCIVIL, OFICINA DE TRANSPORTE AEREO, GRUPO DE ESTADISTICA

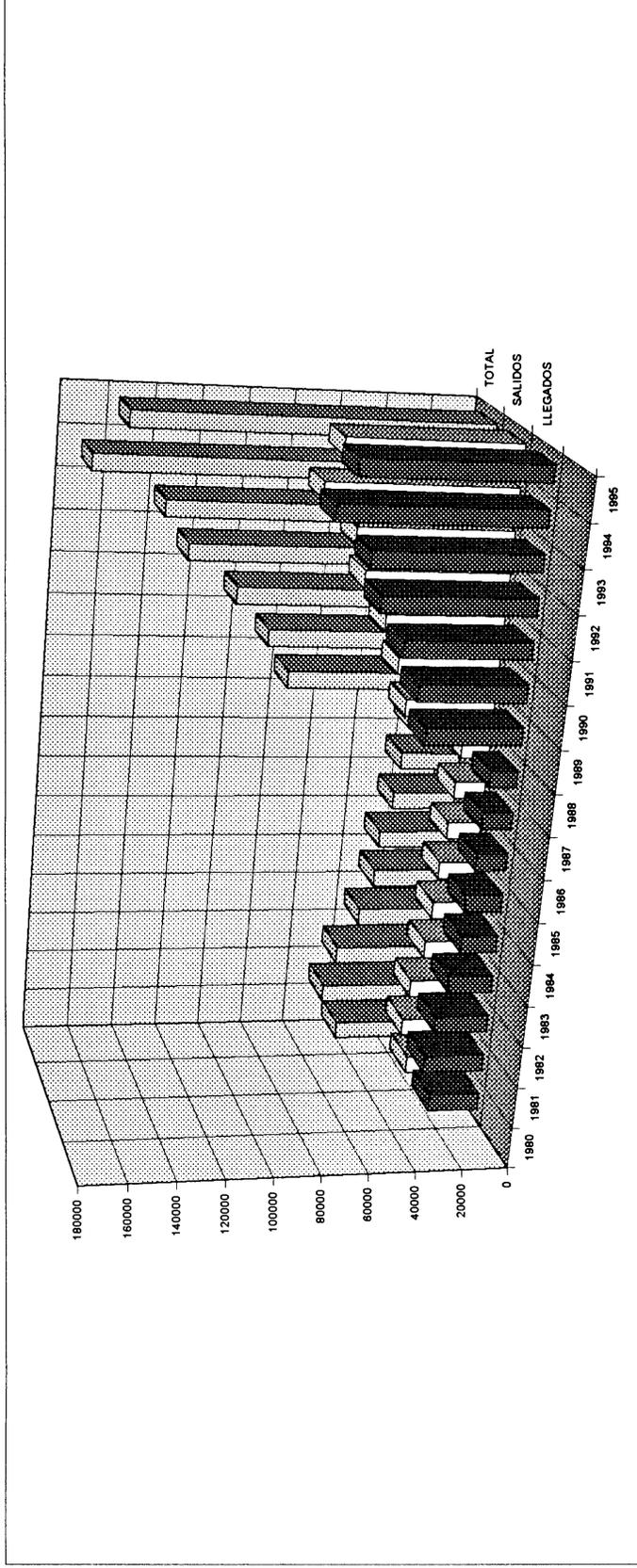
2.2. ESTADISTICAS HISTORICAS INTERNACIONALES

2.2.1 Pasajeros

2.2.2 Carga

AERONAUTICA CIVIL
 UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL
 PROYECTO DESCENTRALIZACION DE AEROPUERTOS
 AEROPUERTO INTERNACIONAL RAFAEL NUÑEZ
 CARTAGENA COLOMBIA

**MOVIMIENTO DE PASAJEROS INTERNACIONALES
 ESTADISTICAS DE MOVIMIENTO DE PASAJEROS Y CARGA**

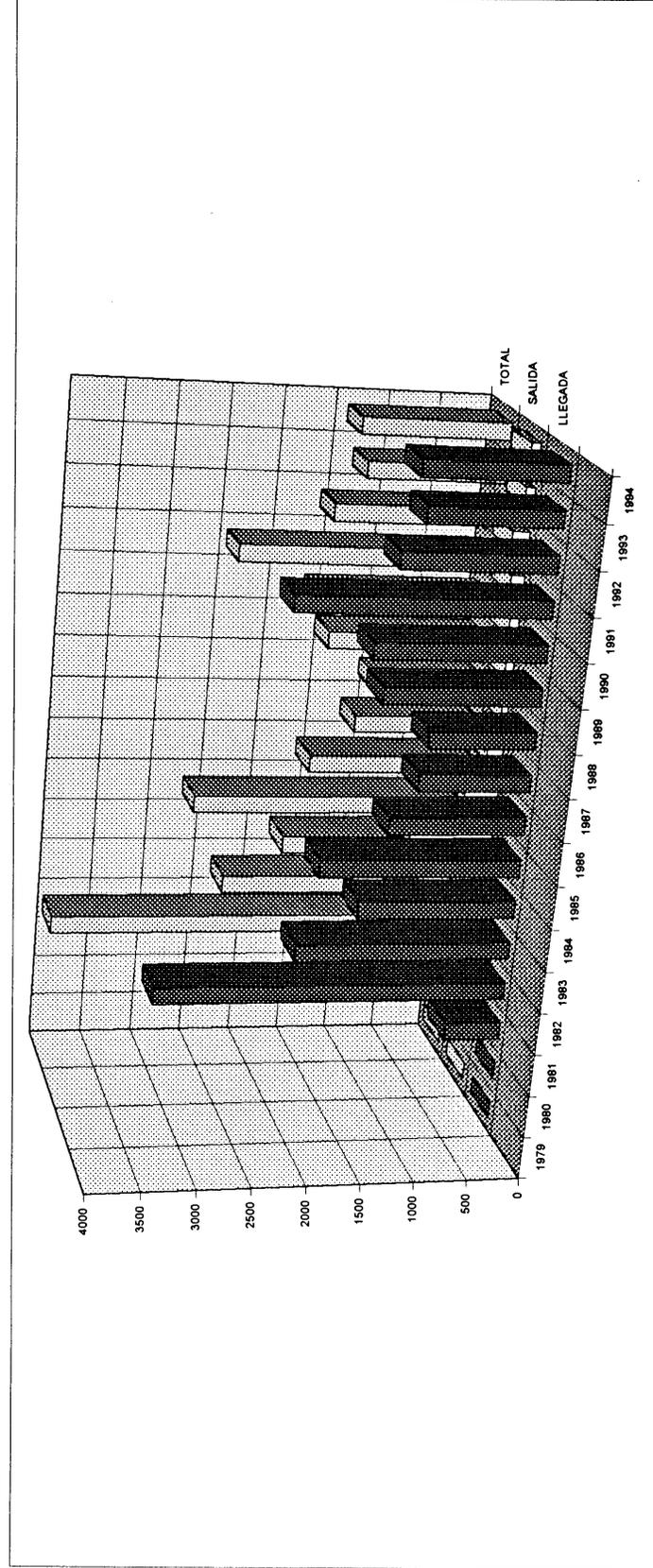


AÑOS	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
LLEGADOS	22.189	26.207	23.350	19.236	15.783	16.072	13.325	12.921	11.746	41.300	46.600	54.400	65.700	71.400	87.700	80.300
SALIDOS	21.368	25.125	23.297	18.860	17.190	16.259	14.682	13.315	12.252	39.100	44.100	51.500	62.200	67.500	82.900	75.900
TOTAL	43.557	51.332	46.647	38.096	32.973	32.331	28.007	26.236	23.998	80.400	90.700	105.900	127.900	138.900	170.600	156.200

FUENTE : 1980-1.988 OFICINA DE TRANSPORTE AEREO, GRUPO DE ESTADISTICA - AEROCIVIL
 1989-1995 FACTURACION AEROCIVIL
 DATOS DE 1995 A SEPTIEMBRE

AERONAUTICA CIVIL
 UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL
 PROYECTO DESCENTRALIZACION DE AEROPUERTOS
 AEROPUERTO INTERNACIONAL RAFAEL NUÑEZ
 CARTAGENA COLOMBIA

**MOVIMIENTO DE CARGA INTERNACIONAL
 ESTADISTICAS DE MOVIMIENTO DE PASAJEROS Y CARGA**



FUENTE : AEROCIVIL, OFICINA DE TRANSPORTE AEREO, GRUPO DE ESTADISTICA

ANEXO No. 3

**ESTADO DE OCUPACION DE LAS AREAS
COMERCIALES DEL AEROPUERTO**

AERONAUTICA CIVIL

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

PROYECTO DE DESCENTRALIZACION DE AEROPUERTOS ESTADO DE OCUPACION DE LAS AREAS COMERCIALES AEROPUERTO "RAFAEL NUÑEZ" CARTAGENA DE INDIAS

NOMBRE DEL ARRENDATARIO	LOCAL	AREA M2	CONTRATO NUMERO	VIGENCIA		VALOR CANON	COSTO ENERGIA	COSTO TELEFONO	DESTINACION	UBICACION	OBSERVACIONES
				DE	A						
LICOES EL TRAPICHE	77B	11.00	7225	8/06/80	7/06/83	40.510			IN BOND	HALL PRINCIPAL	
	83	14.80	6211	24/08/88	23/08/92	168.335			RODEGA LICOES	MUELLE NACIONAL	
EMPRESA PROMOTORA DE TURISMO	78B	28.50							INFORMACION	MUELLE NACIONAL	EN ELABORACION
PESCAMAR	79	28.36	5399	4/11/86	3/11/88	65.786	115.518	5.510	VENTA DE MARISCOS	MUELLE NACIONAL	
COLOMBIAN COFFE CENTER	87A	42.00	6562	27/02/89	26/02/91	100.000			VENTA DE CAFE	MUELLE NACIONAL	
COTELCO	97	11.56	6685	9/05/89	8/05/94	54.783			INFORMACION HOTELERA	MUELLE NACIONAL	
CHEWIN GOELKEL	105	6.00	009AR			144.840			ALQUILER DE AUTOS	MUELLE NACIONAL	
SUPER RENT DEL CARIBE	101	2.30	6890	13/04/89	12/09/92	13.248			ALQUILER DE AUTOS	MUELLE NACIONAL	
INTUCARIBE	101A	3.60	5772	31/07/86	30/07/88	30.960	16.250	16.831	INFORMACION HOTELERA	MUELLE NACIONAL	
INTERNATIONAL CAR RENTAL	102	17.03	7287	9/07/90	8/07/93	78.307			ALQUILER DE AUTOS	MUELLE NACIONAL	
HOTEL CARTAGENA HILTON	103	4.00	6769	26/06/89	25/06/92	124.415	37.463	5.400	INFORMACION HOTELERA	MUELLE NACIONAL	
AUTOACOSTA	104	4.00	7433	27/08/90	26/08/93	35.350	9.977	8.042	ALQUILER DE AUTOS	MUELLE NACIONAL	
AGENCIA DE VIAJES 5 ESTRELLAS LTD	89B	4.00	0002AR	3/01/92	2/01/95	13.488	9.139	4.400	INFORMACION TURISTICA	HALL PRINCIPAL	
AGENCIA DE VIAJES CONTACTO LTDA	89A	4.00	7146	0-09-90	0-09-93	24.883	9.301	6.080	INFORMACION TURISTICA	HALL PRINCIPAL	
COLON TOURS	90B	4.00	6338	2/11/88	2/11/90	35.000			INFORMACION TURISTICA	HALL PRINCIPAL	
VIAJES EL LAGUITO	90A	400	003AR	13/01/92	12/01/95	48.960	9.301	6.080	INFORMACION TURISTICA	HALL PRINCIPAL	
ARGENT SAKER LOUIS	91	4.00	7308	23/09/90	22/09/93	41.472	9.301	6.080	INFORMACION TURISTICA	HALL PRINCIPAL	
TIERRA MAR AIRE	92	4.00	6426	0 5-12-88	8/12/90	20.160			INFORMACION TURISTICA	HALL PRINCIPAL	
G CUEROS	131A	23.00	6001	31/10/94	30/10/97	276.000			INFORMACION TURISTICA	HALL PRINCIPAL	
AVIATUR	93	4.00	6419	5/12/88	4/12/90	24.883			INFORMACION TURISTICA	HALL PRINCIPAL	
ADINE VERA	78	15.12	6002	31-10-94	30/12/97	355.200			RESTAURANTE	MUELLE INTERNACIONAL	
AEROSERVICIOS DE LA COSTA	102	668.80	5998	28/03/88	27/03/91	597.797					
	108										
	117										
DESACOL	ND	84.55							OFICINAS DE MANTENIMIENTO	ANTIGUO TERMINAL	EN ELABORACION
AIR CARIBE LTDA	ND	979.87	6799	18/07/89	17/07/93	180.238		257.000	TALLER DE MANTENIMIENTO	ZONA DE HANGARES	
ESSO COLOMBIANA LTDA	ND	8667.05	5969	26/02/88	25/02/93	756.000			VENTA DE COMBUSTIBLE	PLATAFORMA	COMODATO
AERONAVAL		130.33	4905	12/07/85	12-07-2				AVISOS PUBLICITARIOS	TERMINAL	
MARTINEZ SAIZ			0583AR	2/09/92	1/09/95	128.765					

FUENTE: Administración del Aeropuerto

ANEXO No. 3

ESTADO DE OCUPACIÓN DE LAS ÁREAS COMERCIALES

La información relacionada con la ocupación de las áreas comerciales que se muestra en el anexo 3 será modificada a comienzos del mes de diciembre como resultado de la reasignación de áreas por efecto de los trabajos de remodelación.

Las modificaciones se consignarán en adendo que se pondrá oportunamente en conocimiento de los adquirentes de los pliegos.

ANEXO No. 4

METODOLOGIA DE LA EVALUACION

DE LOS ASPECTOS

TECNICO-COMERCIALES

DE LA PROPUESTA

ANEXO 4
METODOLOGIA DE LA EVALUACION DE LOS ASPECTOS
TECNICO COMERCIALES DE LA PROPUESTA

1. Procedimiento de Calificación

1.1. Forma de asignación del puntaje por relación directa

Para asignar los puntajes cuando se quiera evaluar favorablemente el valor mayor presentado, se asignarán los puntajes por medio de la relación directa. En este procedimiento, se asignará un porcentaje del 100% al mayor valor presentado del parámetro a evaluar. Para los demás valores, se asignarán los puntos por porcentajes a través de una regla de tres directa, tal como se muestra en la Tabla No. 1.1.

Tabla No. 1.1.
Asignación del puntaje por Relación Directa.

Asignación Porcentual	Criterio	Puntaje
100%	Mayor valor presentado del parámetro a evaluar en relación a los demás proponentes.	Totalidad de los puntos asignados para el ítem.
X%	Se calcula con base en: $X = (\text{Valor Presentado} / \text{Mayor Valor}) * 100\%$	X% multiplicado por la totalidad de los puntos asignados para el ítem.
0%	No presentar la información correspondiente	0

1.2. Forma de asignación del puntaje según cumplimiento

La asignación de puntajes se realizará según el cumplimiento con la totalidad de los requerimientos exigidos, de acuerdo a lo especificado en la Tabla 1.2.

Tabla No. 1.2.

Asignación del Puntaje según cumplimiento.

Asignación Porcentual	Criterio	Puntaje
100%	Cumplimiento del proponente con la totalidad de los requerimientos exigidos.	Totalidad de los puntos asignados para el ítem.
50%	Cumplimiento parcial del proponente sobre la totalidad de los requerimientos exigidos.	50% del total de los puntos asignados para el ítem.
0%	No presentación de la información exigida por parte del proponente	0

1.3. Forma de asignación del puntaje por relación indirecta

Para asignar los puntajes cuando se quiera evaluar favorablemente el menor valor presentado, se asignarán los puntajes por medio de la relación directa. En este procedimiento, se asignará un porcentaje del 100% al menor valor presentado del parámetro a evaluar. Para los demás valores, se asignarán los puntos por porcentajes a través de una regla de tres indirecta, tal como se muestra en la Tabla No. 1.3.

Tabla No. 1.3.

Asignación del Puntaje por Relación Indirecta.

Asignación Porcentual	Criterio	Puntaje
100%	Menor valor presentado del parámetro a evaluar en relación a los demás proponentes.	Totalidad de los puntos asignados para el ítem.
X%	Se calcula con base en: $X = (\text{Menor Valor} / \text{Valor Presentado}) * 100\%$	X% multiplicado por la totalidad de los puntos asignados para el ítem.
0%	No presentar la información correspondiente	0

2. Evaluación Técnico-Comercial

A continuación se presentan las tablas que servirán de base para realizar la evaluación técnico comercial. La tabla 2.1. muestra el consolidado de las evaluaciones. La evaluación de cada ítem se realizará en tablas individuales, las cuales se muestran a continuación.

Tabla 2.1.
Consolidado de la Evaluación Técnico - Comercial

Rubro	Puntaje Máximo	Porcentaje Asignado	Puntaje Obtenido
1. Experiencia de la Sociedad	30		
1.1. Experiencia Específica	20		
1.2. Experiencia General	5		
1.3. Experiencia del Personal Directivo	5		
2. Estructura Organizacional	15		
2.1.- Composición accionaria	6		
2.2.- Organigrama	3		
2.3.- Política laboral	6		
3. Tarifas	30		
3.1 Niveles Tarifarios	30		
4. Viabilidad Financiera	10		
4.1. Metodología de Cálculo	5		
4.2. Estados Financieros	5		
5. Nivel de Servicio	15		
5.1. Plan de Mantenimiento y Mejoras	7,5		
5.2. Plan de Operación y Seguridad	7,5		

Tabla 2.1.1.
Evaluación de la Experiencia de la Sociedad

Rubro	Puntaje Máximo	Criterio de calificación	Parámetros	Forma de calificación	Puntaje Asignado
1. Experiencia de la Sociedad	30				
Experiencia Específica	20	Se evaluará favorablemente la experiencia que califique al proponente como un administrador eficaz en el manejo de este tipo de servicio.	<ul style="list-style-type: none"> - Volumen promedio de la demanda anual servida por el proponente en los últimos cinco años; - Años de experiencia específica. - Capacidad máxima del equipo de transporte en los últimos cinco años. - Areas manejadas - Monto promedio anual de los servicios de mantenimiento a instalaciones de servicios de transporte público. 	(Ver Tabla 2.1.1.1)	
Experiencia General.	5	Se evaluará: <ul style="list-style-type: none"> - El tiempo de experiencia de los socios, exceptuando los socios estatales. - Monto promedio anual de los trabajos, obras o proyectos realizados, por los socios . - Patrimonio de cada uno de los socios. - Grado de efectividad en la administración de las firmas de cada uno de los socios. 	<ul style="list-style-type: none"> - Promedio de las experiencias de los socios; - Monto promedio anual de las facturaciones, ventas o contratos; - Monto del patrimonio de cada uno de los socios; - Margen de utilidad sobre ventas y rendimiento sobre el activo total. 	(Ver Tabla 2.1.1.2)	
Experiencia del Personal Directivo	5	Se evaluará: <ul style="list-style-type: none"> - Experiencia laboral del personal que ejercerá cargos directivos. 	<ul style="list-style-type: none"> - Promedio de los años de experiencia sobre el número de cargos directivos. - Puntaje sobre el número de cargos directivos. 	(Ver Tabla 2.1.1.3)	

**Tabla 2.1.1.1.
Evaluación de Experiencia Específica**

Para efectos de la evaluación, se tomará en cuenta la experiencia específica de los miembros de la sociedad proponente y la experiencia específica de cada uno de los miembros se sumará a prorrata de su participación en la composición accionaria de la sociedad.

Rubro	Puntaje Máximo	Criterio de calificación	Parámetros	Forma de calificación	Puntaje Asignado
1.1. Experiencia Específica	20				
Tamaño de la demanda del servicio administrado	4 (1) (1)	Volumen promedio de la demanda anual servida durante los últimos cinco años.	Numero de Pasajeros movilizados en promedio durante los ultimos cinco años. Número de operaciones servidas en promedio durante los últimos cinco años.	Asignación de puntajes por relación directa (Ver Tabla 1.1.) Asignación de puntajes por relación directa (Ver Tabla 1.1.).	
Tiempo de Experiencia específica	4	Años de experiencia en el manejo de instalaciones de infraestructura de servicios de transporte público.	Años de experiencia .	Asignación de puntajes por relación directa (Ver Tabla 1.1.).	
Capacidad del equipo de transporte	4	Capacidad máxima del equipo de transporte con el que ha prestado el servicios medido en toneladas, durante los últimos cinco años.	Toneladas de la capacidad del equipo servido, promedio de los últimos cinco años.	Asignación de puntajes por relación directa (Ver Tabla 1.1.).	
Administración de áreas en instalaciones relacionadas con el servicio de transporte público	4	Promedio anual durante los últimos cinco años de áreas manejadas en instalaciones relacionadas con la prestación de servicios de transporte público.	Areas manejadas en mts ² .	Asignación de puntajes por relación directa (Ver Tabla 1.1.)	
Mantenimiento de instalaciones relacionadas con servicios de transporte público	4	Monto promedio anual en los últimos cinco años del valor de los servicios de mantenimiento a instalaciones relacionadas con la prestación de servicios de transporte público..	Monto promedio anual de los últimos cinco años de los principales contratos de mantenimiento	Asignación de puntajes por relación directa (Ver Tabla 1.1.).	

**Tabla 2.1.1.2.
Evaluación de la Experiencia General**

Para efectos de la evaluación, se tomará en cuenta la experiencia de los miembros de la sociedad y la experiencia de cada uno de ellos se sumará a prorrata de su participación en la composición accionaria de la sociedad.

Rubro	Puntaje Máximo	Criterio de calificación	Parámetros	Forma de calificación	Puntaje Asignado
1.2 Experiencia general	5				
Experiencia de los socios	1	Tiempo de experiencia de cada uno de los socios, exceptuando los socios estatales.	Promedio de las experiencias de cada uno de los socios.	Asignación de puntajes por relación directa (Ver Tabla 1.1.).	
Trabajos, obras, servicios y en general proyectos realizados por cada socio	1.5	Monto promedio anual de los trabajos, obras, servicios o en general proyectos en que han participado o estén participando cada uno de los socios durante los últimos cinco años.	Monto promedio anual de las facturaciones, ventas o contratos realizados por cada una de las firmas.	Asignación de puntajes por relación directa (Ver Tabla 1.1.).	
Patrimonio o capital social	1.5	Patrimonio de cada uno de los socios, resultante de restar, del total del activo, el pasivo con terceros, de acuerdo con el balance.	Monto de patrimonio de acuerdo al último balance de cada uno de los socios, prorrataados por la composición accionaria.	Asignación de puntajes por relación directa (Ver Tabla 1.1.).	
Indicadores de rentabilidad	1	Grado de efectividad con que se ha administrado la firma de cada uno de los socios. Se utilizará el margen de utilidad sobre ventas, definido como el ingreso neto después de impuestos sobre las ventas y el rendimiento sobre el activo total, calculado como el ingreso neto sobre los activos totales.	Margen de utilidad sobre ventas de acuerdo al balance del último año.	Asignación de puntajes por relación directa (Ver Tabla 1.1.)	
	(1)				

**Tabla 2.1.1.3.
Evaluación del Personal Directivo**

Rubro	Puntaje Máximo	Criterio de calificación	Parámetros	Forma de calificación	Puntaje Asignado
1.3 Experiencia del personal directivo	5				
Experiencia general del personal directivo.	1.5	Años de experiencia laboral de cada una de las personas que ejercerán cargos directivos de primer nivel, entendiéndose por primer nivel el director general y los directivos que dependan directamente de éste.	Promedio de los años de experiencia sobre el número de cargos directivos, para los que se haya presentado hoja de vida y carta de intención.	Asignación de puntajes por relación directa (Ver Tabla 1.1.).	
Estudios superiores.	2	Puntaje equivalente a estudios superiores. Una maestría equivaldrá a cuatro puntos y un doctorado a diez puntos.	Puntaje sobre el número de cargos directivos para los que se haya presentado hoja de vida y carta de intención..	Asignación de puntajes por relación directa (Ver Tabla 1.1.).	
Experiencia específica en transporte público.	1.5	Años de experiencia a nivel directivo en cargos similares al cargo que se va a ejercer.	Promedio de años de experiencia sobre el número de cargos directivos para los que se haya presentado hoja de vida y carta de intención.	Asignación de puntajes por relación directa (Ver Tabla 1.1.).	

Tabla 2.1.2.
Evaluación de la Estructura Organizacional

Rubro	Puntaje Máximo	Criterio de calificación	Parámetros	Forma de calificación	Puntaje Asignado
2. Estructura Accionaria, Organizacional y Política Laboral.	15				
Composición accionaria	6	Se evaluará favorablemente la democratización de la participación de los accionistas en la sociedad, la participación de capital privado local en la sociedad y la participación de personas especializadas en el manejo y administración de aeropuertos	<ul style="list-style-type: none"> - Número de accionistas - Número de compañías de aviación y de prestación de servicios. - Participación de operadores de aeropuertos. 	(Ver Tabla 2.1.2.1)	
Estructura Organizacional. (Organigrama)	3	Se evaluará la estructura organizacional propuesta de acuerdo al organigrama.	<ul style="list-style-type: none"> - Número de niveles en la organización - Número de dependencias - Cumplimiento de las funciones mínimas requeridas. - Actividades que serán subcontratadas. 	(Ver Tabla 2.1.2.2)	
Política Laboral	6	Se evaluará la política laboral de la sociedad.	<ul style="list-style-type: none"> - Número de empleados. - Relación empleados / directivos - Funcionarios reenganchados. 	(Ver Tabla 2.1.2.3)	

**Tabla 2.1.2.1.
Evaluación de la Composición Accionaria**

Rubro	Puntaje Máximo	Criterio de calificación	Parámetros	Forma de calificación	Puntaje Asignado
2.1. Composición Accionaria	6				
Número de Accionistas	2	El mayor número de accionistas en el momento de constitución de la sociedad y su participación accionaria.	Número de accionistas	Asignación de puntajes por relación directa (Ver Tabla 1.1.).	
Participación de capital privado local.	1	La mayor participación de capital privado local.	Porcentaje de participación en el capital de la sociedad.	Asignación de puntaje por relación directa (ver tabla 1.1).	
Número de compañías de aviación y servicios	1	El mayor número de aerolíneas y compañías de servicios a la aviación.	Número de compañías participantes.	Asignación de puntajes por relación directa (Ver Tabla 1.1.).	
Participación de operadores de aeropuertos.	2	Mayor participación accionaria de socios que hayan tenido experiencia como operadores de aeropuertos.	Participación accionaria de socios que hayan tenido experiencia como operadores de aeropuertos.	Asignación de puntajes por relación directa (Ver Tabla 1.1.).	

Tabla 2.1.2.2
Evaluación de la Estructura Organizacional (Organigrama)

Rubro	Puntaje Máximo	Criterio de calificación	Parámetros	Forma de calificación	Puntaje Asignado
2.2. Estructura Organizacional	3				
Número de Niveles organizacionales	1	Cumplir con tener mas de dos y menos de cinco niveles en la estructura organizacional.	Número de niveles organizacionales.	100% se presenta mas de dos y menos de cinco. 0% en caso contrario.	
Número de dependencias	1	Cumplir con tener mas de 5 y menos de 15 dependencias directivas de primer nivel dentro de la estructura organizacional.	Número de dependencias directivas en el organigrama	100% si presenta mas de 5 y menos de 15 dependencias. 0% en caso contrario.	
Funciones básicas por dependencias	1	Cumplir con realizar funciones básicas como son financiera, de mantenimiento y de seguridad.	Resumen de funciones por dependencia.	100% si cumple. 0% en caso contrario.	

**Tabla 2.1.2.3.
Evaluación de Política Laboral**

Rubro	Puntaje Máximo	Criterio de calificación	Parámetros	Forma de calificación	Puntaje Asignado
2.3. Política Laboral	6				
Número de empleados	3	Cumplir con un número razonable de empleados totales, el cual sea mayor de 50 y menor a 250.	Número de empleados dentro de la organización.	100% si cumple. 0% en caso contrario.	
Relación empleados directivos	2	Cumplir con una relación razonable entre directivos/empleados. La proporción de directivos sobre el total de empleados debe ser superior al 5% e inferior al 15%	Proporción de directivos sobre el total del personal.	100% si cumple. 0% en caso contrario.	
Funcionarios del Aeropuerto reenganchados	1	Se evaluará favorablemente el número de personas que actualmente desempeñan labores aeroportuarias en el aeropuerto que vaya a ser empleado por el concesionario. El Proponente debe tener en cuenta que los funcionarios de la Aerocivil que prestan servicios aeroportuarios son actualmente 134.	Número personas a ser reenganchadas.	Asignación de puntajes por relación directa (Ver Tabla 1.1.).	

**Tabla 2.1.3.
Evaluación de los Niveles Tarifarios**

Rubro	Puntaje Máximo	Criterio de calificación	Parámetros	Forma de calificación	Puntaje Asignado
3. Niveles Tarifarios	30				
Cobro por servicios aeródromo y estacionamiento.		Se evaluarán los niveles de tonelaje presentados por la sociedad relacionados con los niveles máximos de las toneladas establecidas por la AEROCIVIL por derechos de aeródromo, y estacionamiento	Cobro en \$/Kg. para cada operación por derechos de aeródromo y estacionamiento	(Ver tabla 2.1.3.1.)	

**Tabla 2.1.3.1.
Evaluación de los Niveles Tarifarios**

Rubro	Puntaje Máximo	Criterio de calificación	Parámetros	Forma de calificación	Puntaje Asignado
3.1. Niveles Tarifarios	30				
Cobro por derechos de aeródromo.	20	Cumplir con los niveles máximos por tonelada establecidos por la AEROCIVIL. Se evaluará favorablemente la menor tarifa ofertada.	Cobro en \$/Kg para cada operación por derecho de aeródromo.	Se rechaza si supera los niveles máximos autorizados. Una vez cumple, se evalúan los niveles por relación indirecta (Ver Tabla 1.3).	
Cobro por hora adicional de estacionamiento	2	Cumplir con los niveles máximos por tonelada establecidos por la AEROCIVIL por derechos de estacionamiento en rampa o en posición remota. Se evaluará favorablemente la menor tarifa ofertada.	Cobro en \$/Kg por hora de estacionamiento.	Se rechaza si supera los niveles máximos autorizados. Una vez cumple, se evalúan los niveles por relación indirecta (Ver Tabla 1.3).	

Tabla 2.1.4
Viabilidad Financiera

Rubro	Puntaje Máximo	Criterio de calificación	Parámetros	Forma de calificación	Puntaje Asignado
4. Viabilidad Financiera	10				
Metodología de Cálculo	5	Coherencia y racionalidad de los supuestos utilizados por el Proponente para sus estimaciones de demanda, y sus estimaciones de costos. Coherencia de los supuestos utilizados con las proyecciones de ingresos y de costos.	Supuestos utilizados por el proponente, proyecciones de ingresos y costos	Asignación de puntaje según cumplimiento (Ver Tabla 1.2.)	
Estados Financieros	5	Se evaluará la coherencia de los resultados financieros con las proyecciones de ingresos y costos. Racionalidad de los resultados financieros obtenidos, tales como el valor presente neto del excedente.	Flujos de fondos, y valor presente del excedente antes de impuestos.	Asignación de puntaje según cumplimiento (Ver Tabla 1.2.)	

Tabla 2.1.5.
Niveles de Servicio

Rubro	Puntaje Máximo	Criterio de calificación	Parámetros	Forma de calificación	Puntaje Asignado
5. Niveles de Servicio	15				
Plan de Operación y Seguridad	7,5	Cumplimiento con recomendaciones de la OACI en la ejecución de dicho plan y las bases dadas en el anexo No. 7.	- Uso de espacios - Programa de seguridad.	Ver Tabla 2.1.5.1.	
Plan de Mantenimiento y Mejoras	7,5	Cumplimiento con recomendaciones de la OACI en la ejecución de dicho plan y las bases dadas en el anexo No. 6.	- Programa de mantenimiento de terminal. - Programa de mantenimiento de pista	Ver Tabla 2.1.5.2.	

**Tabla 2.1.5.1.
Plan de Operación y Seguridad**

Rubro	Puntaje Máximo	Criterio de calificación	Parámetros	Forma de calificación	Puntaje Asignado
5.1 Plan de Operación y Seguridad	7.5				
Uso de espacios	3.0	Presentar un programa de uso de espacios y de diseño de circulación razonable y que cumpla con las recomendaciones de la OACI y las bases dadas en el anexo No. 7.	Programa de uso de espacios.	Asignación de puntajes según cumplimiento (Ver Tabla 1.2.)	
Programa de Seguridad	4.5	Presentar un programa de seguridad aeroportuaria de acuerdo a las recomendaciones de la OACI, que incluya entre otras: - Medidas de cerramiento y control de accesos, - Medidas para rescate y extinción de incendios, - Procedimientos de control de vehículos terrestres en las áreas de rampa y carreteo - Las demás contempladas en el anexo No. 7..	Programa de seguridad.	Asignación de puntajes según cumplimiento (Ver Tabla 1.2.)	

**Tabla 2.1.5.2.
Plan de Mantenimiento y Mejoras**

Rubro	Puntaje Máximo	Criterio de calificación	Parámetros	Forma de calificación	Puntaje Asignado
5.2. Plan de Mantenimiento y Mejoras	7.5				
Programa de mantenimiento del terminal	3.0	Presentar un programa de mantenimiento del terminal que cumpla con las recomendaciones de la OACI y las bases dadas en el anexo No. 6.	Programa mantenimiento del terminal	Asignación de puntajes según cumplimiento (Ver Tabla 1.2.)	
Programa de mantenimiento de pista	3.0	Presentar un programa de mantenimiento de pista que cumpla con las recomendaciones de la OACI y las bases dadas en el anexo No. 6.	Programa mantenimiento de pista	Asignación de puntajes según cumplimiento (Ver Tabla 1.2.)	
Programa de mantenimiento de equipo	1.5	Presentar un programa de mantenimiento de los equipos eléctricos, mecánicos y electrónicos según las bases dadas en el anexo No. 6.	Programa mantenimiento de equipos	Asignación de puntajes según cumplimiento (Ver Tabla 1.2.)	

ANEXO No. 5

ESTRUCTURA TARIFARIA

ANEXO 5

ESTRUCTURA TARIFARIA Y PRESENTACIÓN DE LOS FORMATOS DE TARIFAS

Este anexo contiene los lineamientos básicos que deberá tener en cuenta el proponente para elaborar su estructura tarifaria, así como los formatos que deben ser preparados y presentados como parte integral de la propuesta, y que constituyen la base para la determinación de los puntales otorgados a los criterios de evaluación técnico-comercial establecidos en el Anexo 4, Numeral 2.3. del presente Pliego.

I. ESTRUCTURA TARIFARIA.

Los ingresos del concesionario provendrán exclusivamente del cobro de las tarifas correspondientes a los cargos a las aeronaves y pasajeros, los cobros por servicios complementarios y servicios directos ocasionales y por arrendamientos, y concesiones o similares de las áreas del Aeropuerto tal como se señala en el Cuadro No. 1.

CUADRO No. 1

Ingresos del Concesionario

CARGOS POR SERVICIOS BÁSICOS AERONAVES PASAJEROS		SERVICIOS COMPLEMENTARIOS	SERVICIOS DIRECTOS OCASIONALES	ARRENDAMIENTOS CONCESIONES Y SIMILARES
Estos cargos incluirán derechos de aerodromo, tal como se indica más adelante.	Este cargo estará constituido por la Tasa Aeroportuaria Nacional e internacional.	Se entenderán como servicios complementarios todos aquellos servicios conexos o complementarios a la actividad aeroportuaria, no sujetos a regulación tarifaria directa por parte de la Aerocivil.	Son los servicios conexos a la administración y explotación económica del Aeropuerto diferentes de la aviación, como son los servicios temporales de infraestructura para fines diferentes del transporte o servicio al pasajero.	De las áreas y terrenos del Aeropuerto

Los cargos a las Aeronaves incluirán los siguientes rubros:

1. Derechos de Aerodromo :

Se entenderá como el cargo por aterrizaje y despegue que cancelarán los explotadores de aeronaves en pesos colombianos, para operaciones nacionales, y en dólares de los Estados Unidos de América, para operaciones internacionales, y comprende :

- Uso de la pista y calles de rodaje para la operación de aterrizaje y despegue.
- Uso de ayudas visuales para la aproximación.
- Utilización de rampas, servicios de bomberos, infraestructura de seguridad y sanidad portuaria.
- Hasta tres (3) horas de parqueo en posición de embarque/desembarque, a partir del momento en que la aeronave estacione en rampa.

2. Hora de parqueo adicional en rampa o en posición remota:

Se entenderá como el cargo adicional por parqueo en rampa o en posición remota distintas a las áreas asignadas en arrendamiento que cancelarán los explotadores de aeronaves.

II. NIVELES TARIFARIOS.

A. CARGOS A LAS AERONAVES.

Los cargos a las aeronaves de que trata el numeral anterior, para derechos de aerodromo y hora adicional de parqueo, se cobrarán con base en el peso bruto máximo de operación, en kilogramos, establecido en el certificado de aeronavegabilidad vigente.

El valor máximo permisible por este concepto se muestra en el Cuadro No. 2.

CUADRO No. 2

Tarifa Máxima de cargos a las Aeronaves

CARGO	DERECHOS DE AERODROMO	HORA DE PARQUEO EN POSICIÓN REMOTA
Nacional (col \$)	0.000440/kg	0.000022/kg
Internacional (\$US)	0.000520/kg	0.000026/kg

Quedarán exentas de pago de las tarifas por concepto de cargos a las aeronaves.

- a) Las aeronaves de propiedad del estado colombiano y las aeronaves de propiedad de estados extranjeros, que presten servicios no comerciales, siempre y cuando exista reciprocidad.
- b) Las aeronaves en operaciones de búsqueda, salvamento o auxilio en casos de calamidad pública.
- c) Las que realicen aterrizajes de emergencia o que se regresen por mal tiempo a su aeropuerto de origen, siempre y cuando no embarquen nuevos pasajeros, carga o correo remunerado.

Las aeronaves incluidas en el concepto de aviación general, definidas en el artículo 12 y siguientes artículos de la resolución 1934 de 1993 de la Aerocivil, pagan una tarifa operacional anual por el uso general de la infraestructura aeronáutica y aeroportuaria. Por tanto, los cargos a dichas aeronaves por utilización de pista y rampa ya están incluidos en dicha tarifa operacional anual y no serán cedidos al Concesionario.

B. CARGOS A LOS PASAJEROS.

Los cargos a los pasajeros que podrá cobrar el concesionario serán únicamente a través de la tasa aeroportuaria vigente.

Esta tarifa es de:

CUADRO No. 3

Tarifa de cargos a los pasajeros

TARIFA POR CARGO A LOS PASAJEROS	CARGO
- Tasa aeroportuaria Nacional (col \$/pasajero embarcado)	Pesos colombianos
- Tasa aeroportuaria internacional (US\$/pasajero embarcado)	(US\$) Dólares de los Estados Unidos de América

C. CARGOS POR PRESTACIÓN DE SERVICIOS COMPLEMENTARIOS.

Las tarifas por servicios complementarios, cuando se presten de manera opcional, o bajo condiciones de libre competencia, serán de libre negociación, salvo que por disposiciones legales o reglamentarias estén sujetas a regulación de autoridad pública competente. Las tarifas por servicios complementarios, en los casos en que la utilización de los servicios prestados no sea opcional para el usuario y no sean ofrecidos por otra u otras personas distintas del concesionario en condiciones competitivas, serán aplicadas libremente por el concesionario, previa comunicación a la Aerocivil, la cual se reserva el derecho de exigir la modificación de las mismas cuando se demuestre que los cobros exceden los costos y la utilidad razonable para el concesionario de conformidad con los pliegos de condiciones.

D. SERVICIOS DIRECTOS OCASIONALES.

Las tarifas por servicios directos ocasionales se determinan por el cálculo del costo incurrido por el concesionario en la prestación de dicho servicio, mas una utilidad razonable, de conformidad con los pliegos de condiciones.

E. CONCESIONES Y ARRENDAMIENTOS.

Los cargos por concepto de arrendamientos y concesiones que perciba el concesionario sobre las áreas comerciales y terrenos de propiedad del Aeropuerto, serán definidos con base en concursos públicos.

F. AJUSTE DE LOS NIVELES TARIFARIOS.

Los niveles tarifarios propuestos para operaciones nacionales como internacionales, para los servicios básicos (derechos de aerodromo y Tasa Aeroportuaria) serán reajustados semestralmente durante todo el periodo de la concesión con base en la variación del Índice de Precios al Consumidor (IPC) de los seis (6) meses anteriores. Las tarifas para operaciones internacionales expresadas en dólares de los Estados Unidos de América, para efectos del reajuste previsto se convertirán a pesos colombianos utilizando la Tasa Representativa de Mercado certificada por la Superintendencia Bancaria, al final del periodo semestral y en el evento de que el IPC supere las tasas de devaluación semestrales, se procederá al reajuste correspondiente.

Los niveles tarifarios de los servicios complementarios no estarán sujetos al mecanismo de indexación anteriormente descrito. Para la actualización de estas tarifas, el concesionario le presentará a la Aerocivil una comunicación por escrito, antes de implementarlas. La entidad se reserva el derecho de exigir la modificación de las mismas cuando se demuestre que los cobros exceden los costos y la utilidad razonable del concesionario.

G. MODIFICACIONES A LOS NIVELES TARIFARIOS

Durante el periodo de vigencia de la concesión, el concesionario podrá solicitar a la Aerocivil cambios a los niveles tarifarios adoptados con base en estudios técnicos elaborados de acuerdo con las pautas y metodologías que para tal efecto defina la Aerocivil, en caso que los niveles tarifarios por derechos de aerodromo y Tasa Aeroportuaria, adoptados en cualquier momento de la concesión por parte de la Aerocivil, sin que exista para ello una solicitud expresa del concesionario, sean inferiores a las adoptadas por la Aerocivil en virtud de la última propuesta del concesionario e indexadas según el mecanismo establecido en este pliego, la Aerocivil reconocerá el valor de los ingresos correspondientes al tráfico efectivo por la diferencia tarifaria generada. Para tal efecto, el concesionario podrá descontar del pago de la cuota trimestral de la contraprestación, el monto correspondiente a esta disminución de ingresos, de acuerdo con el tráfico efectivo durante el periodo trimestral anterior, certificado por la Aerocivil. En caso que la disminución de ingresos supere el monto de la cuota de la contraprestación de un determinado trimestre, se podrá descontar el monto de la siguiente cuota, incluyendo intereses a favor del Concesionario de conformidad con el pliego de condiciones.

III. FORMATOS A SER PRESENTADOS POR EL PROPONENTE.

FORMATO I

Tarifas propuestas por cargos a las aeronaves.

En este formato se deberán presentar las tarifas propuestas por derechos de aerodromo y cargo por hora de aterrizaje adicional, siguiendo los lineamientos generales establecidos en el numeral II A del presente anexo. La tarifa propuesta se presentará en pesos colombianos por kilogramo (col \$/Kg) para tarifas nacionales y en dólares por kilogramo (US/Kg) para tarifas internacionales.

FORMATO I

Nombre del Proponente

Tabla de tarifas Internacionales/Nacionales por derecho de aerodromo

TARIFAS POR VUELOS NACIONALES (col \$/Kg)	TARIFAS POR VUELOS INTERNACIONALES (US\$/Kg)
- Derecho de aerodromo col \$ _____ / kg	- Derecho de aerodromo US\$ _____ /kg
- Cargo por hora de parqueo adicional col \$ _____ /kg	- Cargo por hora de parqueo adicional US\$ _____ /kg

ANEXO No. 6

**BASES PARA LA ELABORACION
DEL PLAN DE
MANTENIMIENTO Y MEJORAS**

ANEXO No. 06

BASES PARA LA ELABORACIÓN DEL PLAN DE MANTENIMIENTO Y MEJORAS

Las condiciones aquí contenidas están destinadas a servir como base para la elaboración de un plan de mantenimiento por parte del operador del Aeropuerto, destinado a evaluar su capacidad para operarlo en condiciones de seguridad, eficiencia y regularidad, buscando prolongar al máximo la vida útil de las instalaciones.

El plan de mantenimiento propuesto deberá planear la distribución horas/hombre dedicadas a dicha labor, establecer niveles de almacenamiento de repuestos, identificar la rutina necesaria para nuevos empleados y determinar las metas de trabajo en términos de tiempo y requerimiento de materiales.

El plan debe ajustarse a las recomendaciones y seguir los lineamientos del Manual de Servicios Aeroportuarios (Documento 9137 de la OACI), especialmente en lo referente a la parte 9. Métodos de mantenimiento de Aeropuertos. El concesionario podrá basarse en cualquier otra publicación de la OACI u organismo similar en aspectos relevantes que considere pertinentes. El plan de mantenimiento y mejoras debe contener entre otros:

1. MANTENIMIENTO DE OBRAS CIVILES.

Corresponde al mantenimiento que se le debe hacer a la pista, zonas de seguridad, bermas, taxcos y rampa para mantenerlas en óptimas condiciones de operación y comprende como mínimo:

ACTIVIDAD	PERIODICIDAD
1.1. MANTENIMIENTO DE ATERRIZAJE	
Retiro de caucho o descontaminación	Anual
Mantenimiento de grietas y fisuras	Mensual
Demarcación	Anual
Bermas	Anual
1.2. MANTENIMIENTO DE RAMPA DE ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES.	
Mantenimiento de grietas y fisuras	Anual
Mantenimiento de las rejas metálicas de los canales centrales	Anual
Demarcación	Anual
1.3 MANTENIMIENTO DE DRENAJES.	
Recuperación de la sección hidráulica de los canales y retiro	

	de la sedimentación	
	Retiro de vegetación de los canales de drenaje	Quinquenal Anual
1.4	MANTENIMIENTO DE ZONAS DE SEGURIDAD.	
	Nivelación	Anual
	Corte de vegetación y limpieza	Semestral
	Retiro de vegetación borde de luces de pista	Mensual
	Revisión, cambio y reparación de las cajas de inspección	Anual
1.5.	MANTENIMIENTO DE AVISOS, VALLAS Y SEÑALIZACIÓN DEL AEROPUERTO.	
	Limpieza, cambio de luces y balastos	Anual
1.6.	MANTENIMIENTO Y OPERACIÓN DEL SISTEMA HIDRONEUMÁTICO	
	Revisión de las motobombas, compresor, tanques de reserva de agua, redes y funcionamiento general.	Semestral
1.7.	MANTENIMIENTO DE LAS REDES SANITARIAS	
	Revisión de las trampas de grasas y redes que conectan con el alcantarillado de la ciudad.	Anual
1.8.	MANTENIMIENTO DEL INCINERADOR Y RECOLECTOR DE BASURAS.	
	Revisión del equipo de incineración de acuerdo al manual. Mantenimiento de la caja de recolección de basuras.	Diario
1.9	VIAS DE ACCESO Y PARQUEADERO.	
	Arreglos de baches	Anual
	Demarcación	Anual
	Cerramientos	Anual
2.	MANTENIMIENTO DEL TERMINAL	
	El plan debe contener los niveles de periodicidad del mantenimiento a efectuar al terminal, el cual debe contener entre otros los siguientes aspectos:	

2.1.	PINTURA DE MUROS	Paredes interiores y exteriores, oficinas administrativas, áreas públicas	Anual
2.2.	IMPERMEABILIZACIÓN DE LAS CUBIERTAS.	Pintura y resanes de la cubierta total del edificio, incluyendo las pérgolas exteriores, muelle nacional e internacional y torre de control.	Bianual
2.3.	MANTENIMIENTO DE BAÑOS.	Inspección y arreglos en general de sanitarios, lavamanos, muros, puertas, divisiones de baños, lámparas de iluminación y secadores de manos, correspondientes al primero, segundo y tercer piso.	Diario
2.4.	PISOS.	Comprende la limpieza, desinfección y preservación de los pisos internos y externos de todo el edificio.	Diario
2.5.	CIELO - RASOS.	2.5.1. Pintura general 2.5.2. Ajuste y limpieza de los cielos rasos	Anual Semanal
2.6.	CERRAMIENTOS.	Pintura de postes incluyendo raspada, una mano de pintura anticorrosiva y una mano de pintura esmalte o mate. Reparación de muros, cambio de postes metálicos o de concreto, reparación de mallas, alambres de púa, (fallos puntuales), puertas de control.	Anual Semanal
2.7.	GARITAS DE VIGILANCIA.	Mantenimiento de las garitas existentes sobre la zona de seguridad y propiedades del aeropuerto	Anual

2.8. CUARTEL SERVICIO DE EXTINCIÓN DE INCENDIOS.

Mantenimiento de muros, pisos, baños, ciclo raso, sistema eléctrico y patio de máquinas

Anual

2.9 MANTENIMIENTO ANTIGUO TERMINAL.

Mantenimiento de techos, muros, pisos del terminal en general.

Anual

2.10. ZONAS VERDES

Mantenimiento general a las zonas verdes internas y externas del aeropuerto.

Mensual

Los numerales 2.1. a 2.5 del plan deben comprender el mantenimiento locativo de las áreas destinadas a la torre de control así como los accesos a las mismas.

3. MANTENIMIENTO DE EQUIPOS.

El plan debe contener los niveles de periodicidad y mantenimiento a realizar a los equipos eléctricos instalados actualmente y los que se instalen en un futuro, el cual debe contener entre otros los siguientes aspectos:

3.1. MANTENIMIENTO DE EQUIPOS ELÉCTRICOS

Para garantizar la regularidad y seguridad de la aviación es necesario que la iluminación y ayudas para la aeronavegación de los aeropuertos tengan un elevado grado de integridad y fiabilidad.

Se considera que es extraordinariamente baja la probabilidad de fallas en un momento crítico si la iluminación y las radioayudas están bien proyectadas y atendidas.

3.1.1. ILUMINACIÓN DE BORDES DE PISTA Y UMBRAL.

El funcionamiento confiable de las ayudas visuales es esencial para la operación del aeropuerto, por lo tanto es indispensable que el programa de mantenimiento preventivo pueda asegurar un servicio confiable y una operación apropiada.

El mantenimiento de ayudas visuales debe recibir alta prioridad para prevenir fallas de equipo, falsas señales y deterioro del sistema. Eventualmente alguna de sus partes podría fallar. Si la falla ocurre en un momento crítico, vidas y propiedades pueden ser puestas en peligro.

El sistema de ayudas visuales instalado actualmente comprende:

3.1.1.1 LUCES DE BORDES DE PISTA.

	Esta compuesto por dos (2) circuitos, uno par y otro impar: Marca: CROUSE- HINDS FAA L850C Bidireccionales Capacidad: 25 KW. 6.6. AMP.	Mensual
	Inspección visual	Diario
3.1.1.2	TAXEOS	
	Están compuestos por un circuito. Marca. CROUSE-HINDS FAA L-861 Capacidad: 4KW. 6.6. AMP. Inspección visual	Diario
3.1.1.3	LUCES PAPI	
	Compuesto por un circuito para las dos cabeceras de la pista de aterrizaje. Marca: CROUSE-HINDS FAA-L880 y L882. Capacidad: 4.8 KW 6.6. AMP. Inspección visual	Diario
3.1.1.4	LUCES DE BAHIA DE ESPERA.	
	Marca: CROUSE-HINDS - FAA L852 Capacidad: 4.0 KW. Inspección visual	Diario
3.1.1.5	FARO GIRATORIO	
	Marca: CROUSE-HINDS Capacidad: 1.000 W Verificación de las condiciones de operación Inspección visual	Diario Diario
3.1.1.6	TORRES DE ILUMINACIÓN DE RAMPA	
	Seis (6) torres con ocho reflectores de 1.000 W. cada uno	Semanal
3.1.2	SISTEMA ELÉCTRICO DEL TERMINAL	
	Corresponde al sistema mediante el cual se alimenta normalmente todas las instalaciones del aeropuerto y comprende: Subestación de energía con dos transformadores de energía de 800 y 315 KVA.	

Planta eléctrica de emergencia de 275 KVA. marca CUMMIS
Verificación de las condiciones de operación
Inspección visual

Semestral
Diario

4. MANTENIMIENTO DE EQUIPOS ELECTRÓNICOS

El plan debe contener los niveles de periodicidad y mantenimiento a realizar a los equipos electrónicos instalados actualmente y los que se instalen en un futuro, el cual debe contener entre otros los siguientes aspectos:

4.1. SISTEMA DE SONIDO

Corresponde al sistema de amplificación mediante el cual se emite información a los usuarios del aeropuerto y comprende:

Amplificadores Modelo A120- TECNELEC. cantidad 10
Ubicación sala técnica.
Consola con preamplificador. ubicada en la cabina de sonido.
TUNER. Modelo F-227 Pioneer
DECK. Modelo KX-59 CW Kenwood.
Batintin. modelo C-012 TOA.

4.2. RAYOS X

Marca: HEIMANN
Modelo: HI-SCAN 6040-A. cantidad 2.
Ubicación: Sala de espera Internacional 1
Entrada principal 1
Marca: HEIMANN
Modelo: HI-SACAN 9075-60 TS. cantidad 1
Ubicación: Entrada principal.

Verificación de las condiciones de operación
Limpieza

Semanal
Mensual

4.3 DETECTORES DE METALES

Marca: HEIMANN
Modelo: MDT 8900/EP. cantidad 4
Ubicación: Entrada principal 2
Sala de espera Internacional 1
Sala de espera Nacional 1

Verificación de las condiciones de operación
Limpieza

Semanal
Mensual

4.4. PLANTA TELEFÓNICA

Corresponde a los equipos de comunicación por el sistema de extensiones e intercomunicadores e incluye las comunicaciones con la torre de control.

Marca Ericcson, Modelo ARD-561

Ubicación Sala técnica.

Verificación de las condiciones de operación
Limpieza

Semanal
Mensual

4.5. CONMUTADOR TELEFÓNICO

Corresponde al equipo que recibe las llamadas y las distribuye al abonado solicitado.

Marca Ericcson

Ubicación: Cabina de sonido

Verificación de las condiciones de operación
Limpieza

Semanal
Mensual

5. MANTENIMIENTO DE EQUIPOS MECÁNICOS

5.1. BANDAS TRANSPORTADORAS DE EQUIPAJE.

El plan debe contener los niveles de periodicidad y mantenimiento a realizar a los equipos mecánicos instalados y en servicio y los que se instalen o suministren en un futuro, el cual debe contener entre otros los siguientes aspectos:

Bandas de transporte de equipajes dentro del terminal, marca RAPISCAN, cantidad cinco (5).

Ubicación Muelle Internacional 3

Muelle Nacional 2

Chequeo general de aletas de caucho, unidad tractora, unidad motriz, sección chasis, tornillería, motor reductor y fugas de aceite

Semanal

5.2. SISTEMA DE AIRE ACONDICIONADO.

Este sistema ambienta áreas de las oficinas de la Acrocivil, sala técnica, comunicaciones, información aeronáutica, torre de control, salas de espera nacional e internacional.

Chequeo general de la totalidad de equipos.
Limpieza

Semanal
Mensual

5.3. EQUIPOS CONTRA INCENDIO.

Este sistema presta servicio para atender cualquier emergencia o extinción de incendios que se pueda presentar dentro del área de operación del aeropuerto.

Máquina tipo P-19. marca OSHKOSH. con motor Cummins

NTC-400, con capacidad para 1.000 galones de agua. 1.030 galones de espuma AFFF, 500 libras de Hallon 1211. Cantidad 1.

Máquina tipo T-6. Marca OSHKOSH. con motor Detroit 492. con capacidad para 1.585 galones de agua, y 200 galones de espuma. Cantidad 2.

Verificación de las condiciones de operación

Diaria

Verificación de las horas trabajadas y su mantenimiento

Bimensual

BOTE DE RESCATE

Bote de rescate con capacidad para 20 personas.
construido en fibra de vidrio y dos motores
fuera de borda de 75HP.

Semestral.

ANEXO No. 7

BASES PARA LA ELABORACION

DEL PLAN DE

OPERACION Y SEGURIDAD AEROPORTUARIA

ANEXO 7

BASES PARA LA ELABORACIÓN DEL PLAN DE OPERACIÓN Y SEGURIDAD AEROPORTUARIA

El plan de operación y seguridad aeroportuaria deberá ajustarse a las recomendaciones y seguir los lineamientos del manual de servicios de aeropuertos (Documento 9137), publicado por la OACI, en especial con lo previsto en la parte 7, planificación de emergencia en los aeropuertos, y cualquier otra documentación de la OACI u organismos similares que considere conveniente incluir. Además, se atenderán las previsiones del anexo 7 (Sección 3). Igualmente, en la elaboración del Plan deben tenerse en cuenta las Resoluciones No. 04026 y 04514 de 1995, mediante las cuales se establece el Programa Nacional de Seguridad aeroportuaria y la Resolución No. 03154 del 25 de mayo de 1995, mediante las cuales se reglamenta el ingreso y circulación en áreas restringidas.

1. PLAN DE OPERACIÓN

El plan de operación que debe presentar el proponente en su propuesta, hace referencia a los servicios de operaciones terrestres de aeronaves dentro de los límites del Aeropuerto, y debe propender principalmente por la eficiencia de las operaciones aeroportuarias y la seguridad.

El plan debe contener como mínimo los siguientes aspectos:

1.1. RODAJE.

Personal calificado para maniobrar las aeronaves. Licencia de la Aerocivil.

Coordinación con los servicios de tránsito aéreo para la operación de aeronaves en tierra.

Clases y orden de prelación en las áreas de movimiento de aeronaves.

1.2. ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES.

Número de posiciones demarcadas y establecidas para vuelos regulares de pasajeros nacionales e internacionales y de carga nacional e internacional fijadas por la Aerocivil.

Regularización en la utilización de las posiciones de la rampa de parqueo de aeronaves, para vuelos comerciales, ejecutivos, privados o militares.

Protección del medio ambiente y medidas necesarias para el encendido de turbinas, motores, etc., carreteo y parqueo de aeronaves dentro de la rampa, de acuerdo a lo establecido por la Aerocivil "Normas sobre abatimiento de ruido y protección en plataforma" 31-Mar-94. - Anexo 16, OACI, Volumen I y II- protección del medio ambiente".

1.3. APROVISIONAMIENTO Y DRENAJE DE COMBUSTIBLES.

Procedimientos y reglamentaciones que establecerá para el abastecimiento y drenaje de combustible de toda clase de aeronaves, en la rampa de parqueo.

1.4. MANTENIMIENTO

Áreas destinadas para el mantenimiento.

Tipos de mantenimiento menor o de línea permitidos en la rampa.

Áreas destinadas para la prueba de motores.

Servicios permitidos dentro de la rampa de parqueo de aeronaves.

Tipo de mantenimiento no permitido en la rampa.

1.5. VEHÍCULOS

Establecimiento de normas básicas para la operación segura y eficiente de los vehículos que por uno u otro motivo se desplazan dentro de la rampa:

1.5.1. Categoría de vehículos (3 grupos)

Grupo I

Bomberos

Inspector de Rampa.

Ambulancias.

Control Técnico Aeronáutico.

Grupo II

Vehículos de apoyo a las aeronaves

Grupo III

Vehículos de servicios ocasionales en rampa.

Los procedimientos que deben seguir los vehículos para la circulación en la rampa del Aeropuerto, deben estar sujetos a lo establecido en el Manual de Sistemas de Guía y Control del Movimiento en la Superficie (Doc. 9476-AN/927 - OACI).

1.5.2. Permisos

Reglamentaciones, clases de permisos.

Pólizas de seguro que amparen la responsabilidad civil a exigir.

Puertas de entrada o salida del Aeropuerto.

1.5.3. Especificaciones de los vehículos

Colores y nombres de la empresa o de servicios aeroportuarios.

Número de registros.

Otros requisitos.

1.5.4. Disposiciones Operacionales

Regulación para el tránsito

1.6. MUELLES.

La reglamentación de las actividades que se realiza en los muelles de pasajeros nacional e internacional y de carga, que permitan presentar una excelente imagen del Aeropuerto y prestar un servicio eficiente a los usuarios.

- Utilización de las salas de espera.
- Uso de las bandas transportadoras de equipajes en los muelles.
- Normas para el transporte de pasajeros enfermos en avión.
- Plan de utilización de las áreas comerciales.
- Manejos de carga peligrosa. Doc. OACI-9284-AN/905, 2 "Instrucciones técnicas para el transporte sin riesgo, de mercancías peligrosas vía aérea."

1.7. RESIDUOS

- Los procedimientos para el manejo de residuos en el Aeropuerto, que busquen reducir el peligro de propagación de enfermedades y contaminación, especialmente los relacionados con
- Residuos procedentes de vuelos nacionales e internacionales
- Residuos provenientes del mantenimiento de vehículos y aeronaves.
- Basuras y desechos sólidos y químicos.

1.8. SERVICIO DE EXTINCIÓN DE INCENDIOS

- Clasificación y número de personas asignado a este grupo.
- Tiempo de servicio (horas), número de turnos y cantidad de personal por turno.
- Número de máquinas extintoras de incendio, clase, tipo, equipos, insumos, dotaciones especiales y demás referencias necesarias.
- Entrenamiento y capacitación del personal.
- Presupuesto para el mantenimiento de las máquinas, equipos y sistemas extintores de incendio.
- Presupuesto para el entrenamiento y capacitación del personal.
- Instalaciones o cuarteles
- Plan de evacuación
- Medidas en caso de emergencia y contingencia

1.9. BÚSQUEDA Y RESCATE

- Tipo de equipo y elementos necesarios para el rescate en el mar o en la Ciénaga de la Virgen, incluyendo equipo de remolque.
- Plan de emergencia y de rescate.
- Plan de contingencia.

2. PLAN DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA

El plan de seguridad aeroportuaria para el Aeropuerto Rafael Nuñez de la ciudad de Cartagena que debe presentar el proponente, debe ajustarse al documento 8973/3, Anexo 17 de la OCA, "manual de seguridad para la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita" tendrá como objetivo principal la protección de los usuarios del transporte aéreo, por lo que debe contener las medidas de seguridad necesarias contra actos de interferencia ilícita cometidos contra pasajeros, tripulantes, personal en tierra, público en general, aeronaves e instalaciones; asimismo, tener en cuenta las Resoluciones 04026 y 04514 de la Aerocivil de 1995, y la Resolución No. 03154 del 25 de mayo de 1995.

El plan se elaborará teniendo en cuenta los principios de eficiencia, capacitación y modernización que permitan preservar la observancia de la Ley y el orden de la aviación civil en coordinación con los organismos de seguridad del estado.

Este plan debe contener como mínimo los siguientes aspectos:

2.1. PREPARACION Y APLICACION DEL PROGRAMA DE SEGURIDAD

- Campo de aplicación.
- Organización y personal de la dependencia de seguridad
- Comité de Seguridad del Aeropuerto
- Programa de Seguridad del Aeropuerto
- Oficial de Seguridad del Aeropuerto.

2.2. CONTROL DE ACCESO DE PASAJEROS, USUARIOS, EMPLEADOS Y FUNCIONARIOS AL TERMINAL.

Sobre las puertas de ingreso y de salida de la terminal del Aeropuerto, debe mantenerse

- Número de vigilantes en total y por puerta
- Tiempo de servicio (horas al día), turnos a cubrir
- Tipo, clase de carnet de identificación que se utilizará para empleados y funcionarios del Aeropuerto.
- Clase y número de equipos, máquinas, detectores, sistemas de comunicación, etc. que utilizará.
- Presupuesto, discriminado en primer lugar para el personal que prestará este servicio; en segundo lugar, para la compra del equipo; y en tercer lugar, para el mantenimiento, entrenamiento y capacitación de los anteriores.

2.3. Control de seguridad a las salas de embarque, así como de pasajeros y mercancías.
La inspección y registro de pasajeros y de su equipaje de mano es una de las medidas fundamentales para

impedir que se introduzcan a bordo de una aeronave de transporte de pasajeros armas, objetos que pudieran utilizarse como armas u otros artefactos peligrosos, para lo cual se requiere establecer:

- Número de vigilantes que utilizará durante las veinticuatro (24) horas del día en el control de las puertas de ingreso a la sala de espera nacional y sala de emigración o internacional, turnos a cubrir.
- Clase y número de equipos, máquinas detectoras de metales, aparatos de rayos X, sistemas de comunicación, otros dispositivos que utilizará en cada una de las puertas de las anteriores salas.
- Presupuesto discriminado en primer lugar: para el personal que prestará este servicio; en segundo lugar, para la compra de los equipos; y en tercer lugar, para el mantenimiento de los anteriores.

2.4. CONTROL DE ACCESO A PUNTOS VULNERABLES

El acceso a las áreas de rampa de parqueo de aeronaves, pista de aterrizaje, zonas de seguridad, Texas, Esso Colombiana, torre de control, oficinas de ayudas a la navegación aérea y administrativas, terminal de carga, debe contemplarse:

- Número de patrullas de rampa.
- Número de vigilantes con que controlará durante las veinticuatro (24) horas, este servicio.
- Clase y número de equipos y máquinas que utilizará para prestar el servicio.
- Sistemas de comunicaciones, circuito cerrado de televisión a utilizar en el edificio terminal, rampa de parqueo de aeronaves, zonas de seguridad y pista de aterrizaje.
- Presupuesto destinado para el personal y presupuesto destinado para el mantenimiento de los equipos y sistemas.

2.5. CONTROL DE ACCESO VEHICULAR

2.5.1. Acceso vehicular a las áreas de operaciones

- Tiempo de servicio (horas al día).
- Ubicación y número de puertas a utilizar en este servicio.
- Clase, tipo de vehículos y sistemas de control y de comunicaciones que utilizará para el ingreso.
- Número de vigilantes que utilizará por turno y por puerta, para prestar el servicio.
- Tiempo de servicio
- Presupuesto destinado para el personal, presupuesto destinado para la compra de equipo y presupuesto destinado para el mantenimiento, entrenamiento y capacitación de los anteriores.

2.5.2 Acceso vehicular al parqueadero de automotores de la terminal.

- Tiempo de servicio (horas al día)
- Sistemas de control y requisita que utilizará para el ingreso de los vehículos al área antes citada.
- Número de personas o vigilantes que utilizará durante las veinticuatro (24) horas y por turno para controlar las diferentes puertas del terminal.
- Número de máquinas o equipos a utilizar en el control de acceso al parqueadero.
- Presupuesto destinado para el personal, presupuesto destinado para la compra de equipo y presupuesto destinado para el mantenimiento, entrenamiento y capacitación de los anteriores.

2.6. CONTROL DE ACCESO A ZONA DE AVIACION GENERAL DE CARGA.

- Sistemas de control y requisa que utilizará para el ingreso de personas o vehículos.
- Número y ubicación de puertas a utilizar para el anterior servicio.
- Número de personas o vigilantes que utilizará para prestar el control.
- Tiempo de servicio (Horas al día).
- Número de máquinas o equipos a utilizar.
- Presupuesto destinado para el personal, presupuesto destinado para la compra de equipos y presupuesto destinado para el mantenimiento de los anterior.

2.7 CONTROL DE ÁREAS PERIMETRALES.

- Controles a establecer en todas las áreas perimetrales del Aeropuerto.
- Sistemas, equipos, máquinas a utilizar en este control.
- Ubicación y número de garitas a instalar dentro de estas áreas .
- Sistemas de comunicación que utilizará entre los diferentes puntos de control.
- Número de personas o vigilantes que utilizará para prestar este control, especificando cuántos vigilantes en cada punto.
- Tiempo de servicio (Horas al día), turnos a cubrir
- Presupuesto destinado para el personal, presupuesto destinado para la compra de equipo y presupuesto destinado para el mantenimiento, entrenamiento y capacitación de los anteriores.
- Número de vehículos para patrullaje.

2.8. MEDIDAS DE SEGURIDAD EN TIERRA

- Debe contener planes de emergencia destinados a enfrentarse con cualquier situación que pueda comprometer la seguridad del transporte aéreo en el Aeropuerto.
- Debe contener igualmente refuerzos rápidos y efectivos con unidades de policía, militares y otras bajo control gubernamental.

2.9. OTRAS MEDIDAS DE SEGURIDAD EN EL AEROPUERTO

Otros sistemas de seguridad a implantar en el Aeropuerto, tales como:

- Sistemas de seguridad de áreas públicas
- Control de pasajeros en tránsito o que transborden a otro vuelo.
- Tratamiento y medidas de seguridad para diplomáticos, dignatarios y casos especiales de pasajeros.
- Control de personas que viajan en especiales condiciones jurídicas.
- Control y separación entre diversas corrientes de circulación de pasajeros.
- Control de seguridad para el equipaje no acompañado, carga, correo, suministros y servicio expreso o de mensajería.
- Control de seguridad para el envío de paquetes.
- Verificación de antecedentes del personal que presenta solicitud de expedición de carnet, sistemas de identificación y control.
- Autoridades aeroportuaria y funciones.
- Controles para tripulantes
- Control para ingreso de armas y sustancias peligrosas
- Identificación de puntos vulnerables y medidas de protección
- Plan de contingencia
- Plan de emergencia

ANEXO No. 8

**BASES PARA LA ELABORACION DEL PLAN
DE PROTECCION AMBIENTAL**

ANEXO NUMERO 8

BASES PARA LA ELABORACIÓN DEL PLAN DE PROTECCIÓN AMBIENTAL

1. PLAN DE PROTECCIÓN AMBIENTAL

Las medidas del Plan de protección Ambiental deberán estar encaminadas a reducir la contaminación en el Aeropuerto y sus zonas adyacentes y como mínimo contendrán los siguientes aspectos:

1.1. ATENUACIÓN AL RUIDO DE AERONAVES

Procedimientos operacionales que permitan reducir el ruido en las áreas adyacentes; como la adopción de niveles máximos de empuje del motor para ciertas fases operacionales en áreas de rampa.

1.2. PLANIFICACION DE LOS TERRENOS PARA CONSTRUCCIONES ALEDAÑAS

Se busca proteger el Aeropuerto, evitando construcciones que en un futuro obliguen al traslado de éste.

1.3. INSTALACIÓN DE BARRERAS ACÚSTICAS

Implantación de barreras que permitan mitigar el ruido en el terminal.

1.4. TRATAMIENTO DE AGUA POTABLE

Mejoramiento del tratamiento de agua potable de acuerdo con las normas establecidas por los Ministerios de Salud Pública y del Medio Ambiente.

1.5. CONTROL DE TRATAMIENTO DE AGUAS RESIDUALES

Se refiere a los derrames de aceites y combustibles y demanda de bióxido de carbono.

1.6. CONTROL DE BASURAS Y DESECHOS SÓLIDOS Y QUÍMICOS

Los residuos de basuras por vuelos internacionales deben ser incinerados. Para los desechos procedentes de vuelos regionales y nacionales deben ser reciclados o incinerados cuando provengan de una región endémica.

ANEXO No. 9

MODELO DE CARTA DE PRESENTACION DE LA

PROPUESTA

ANEXO No. 9

MODELO DE CARTA DE PRESENTACIÓN DE LA PROPUESTA

LICITACIÓN No.

(Ciudad y fecha)

Señores
Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
Secretaría Técnica de la Junta de Licitaciones y Contratos
Oficina 506
Aeropuerto Eldorado
Santafé de Bogotá, D.C.

El abajo firmante, identificado como aparece al pie de la firma,
actuando en nombre y representación de (colocar nombre de la sociedad proponente), o
actuando en nombre y representación de (las personas que prometen constituir la sociedad para
celebrar y ejecutar el contrato), o

Los abajo firmantes, identificados como aparece al pie de la firma (si la propuesta es presentada por el conjunto
de personas que prometen constituir una sociedad para celebrar y ejecutar el contrato de concesión),

ofrece (mos), mediante un contrato de concesión, administrar y explotar económicamente el Aeropuerto
RAFAEL NUÑEZ ubicado a 1 kilómetro al norte de la ciudad de Cartagena. La administración y explotación
económica incluyen el manejo y mantenimiento directo del terminal, pista, rampa, instalaciones aeroportuarias,
ayudas visuales de aproximación y zonas accesorias, de acuerdo con los documentos de la licitación No.
0017/95, abierta por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil), y declara (mos):

1. Que ninguna otra persona o entidad, diferente(s) a la nombrada(s) aquí, tiene participación en esta oferta o en el contrato que será el resultado de este proceso licitatorio y que, por lo tanto, solamente la sociedad que presenta la propuesta (o las personas que prometen constituir la sociedad para celebrar y ejecutar el contrato de concesión) están vinculados a dicha oferta.
2. Que nos hemos familiarizado y hemos estudiado el pliego de condiciones y demás documentos de la Licitación No. 0017/95, así como las demás condiciones e informaciones necesarias para la presentación de la presente oferta, y aceptamos los requerimientos establecidos en dicho pliego y documentos.
3. Que hemos visitado los sitios donde se ejecutará el contrato y hemos tomado atenta nota de sus características.
4. (Aplicable solo cuando el proponente no ha visitado el aeropuerto Rafael Nuñez) :

Que acepto (mos) el descuento de 10 puntos del puntaje total obtenido en la evaluación técnico-comercial a título de sanción por no haber practicado visita al aeropuerto.

Que asumo (imos) la responsabilidad por la inasistencia a dicha visita y renuncio (amos) a cualquier reclamación presente o futura por hechos relacionados con las condiciones de prestación de los servicios.
5. Que nuestra oferta básica cumple con todos y cada uno de los requerimientos y condiciones establecidos en los documentos de la licitación.
6. Que el valor de la contraprestación, presentado únicamente en el Volumen 3 de esta oferta, será pagado sin salvedad alguna de conformidad con lo previsto en el pliego de condiciones, y toma en consideración todos los factores y elementos mencionados en el mismo.
7. (Aplicable sólo cuando la oferta contenga información confidencial) Que la siguiente información contenida en la propuesta tienen el carácter de confidencial de acuerdo con (citar las disposiciones legales que sustentan tal confidencialidad) y por lo tanto no podrá ser divulgada sino en los términos previstos en los pliegos de condiciones.

8. Que no existe ninguna falsedad en nuestra propuesta.
9. Que el (los) abajo firmante (s), obrando en nombre y representación de la sociedad proponente (o en nuestro propio nombre y representación - o en representación de las personas que se comprometen a constituir una sociedad) manifiesto (mos) que me (nos) obligo (amos) incondicionalmente a firmar y ejecutar el contrato (o a constituir la sociedad prometida según los requerimientos del pliego de condiciones, a celebrar y ejecutar el contrato), en los términos y condiciones previstos en el pliego de condiciones.
10. Que, de acuerdo con lo establecido en el pliegos de condiciones, se anexa la totalidad de la documentación solicitada en el mismo.
11. Que, las personas públicas (y/o asociaciones de las mismas), miembros del proponente (o que se asociarán durante la concesión en los términos y condiciones establecidos en el pliego de condiciones) se rigen, para los efectos previstos en el pliego de condiciones por las normas que se indican:

Art. de (Ley, Decreto, Ordenanza, Acuerdo, etc.)

12. Que, a solicitud de la Aerocivil, me (nos) obligo (amos) a suministrar cualquier información necesaria para la correcta evaluación de esta propuesta.

Bajo la gravedad del juramento manifiesto (amos) que no me (nos) encuentro (amos), ni personal ni corporativamente, incurso(s) en ninguna de las causales de inhabilidad o incompatibilidad previstas en las normas legales aplicables.

El (los) abajo firmante (s) declaro (amos) que he (mos) recibido todos los documentos y anexos descritos en el pliego de condiciones, así como los adendos a los mismos.

De ustedes atentamente,

NOMBRE DEL PROPONENTE

FIRMA DEL REPRESENTANTE LEGAL DEL PROPONENTE (DE LAS PERSONAS QUE PROMETEN
CONSTITUIR LA SOCIEDAD, O DE SU APODERADO)

ANEXO No. 11

PROYECCIONES DE INDICADORES

MACROECONOMICOS

ANEXO 11

PROYECCIONES DE INDICADORES MACROECONOMICOS

AÑO	INFLACION DOMESTICA IPC	PIB ANUAL	TASA REPRESENTATIVA DE MERCADO	SALARIO MINIMO LEGAL DIARIO	TASA CAPTACION		TRIMESTRE VENCIDO DTF +2 PTOS %
					EFFECTIVA ANUAL	TRIMESTRE VENCIDO	
1994	22,60%	5,70%	826,52	3.290,00	27,10%	6,20%	6,60%
1995	20,50%	4,60%	949,79	3.964,45	25,00%	5,70%	6,20%
1996	18,00%	4,00%	1.052,32	4.678,05	22,50%	5,20%	5,60%
1997	18,00%	4,00%	1.157,66	5.520,10	22,50%	5,20%	5,60%
1998	17,00%	4,00%	1.269,08	6.458,52	21,50%	5,00%	5,40%
1999	15,00%	4,00%	1.386,99	7.427,29	19,50%	4,60%	5,00%
2000	15,00%	4,00%	1.513,23	8.541,39	19,50%	4,60%	5,00%
2001	15,00%	4,00%	1.650,26	9.822,60	19,50%	4,60%	5,00%
2002	15,00%	4,00%	1.799,71	11.295,99	19,50%	4,60%	5,00%
2003	15,00%	4,00%	1.962,69	12.990,39	19,50%	4,60%	5,00%
2004	15,00%	4,00%	2.140,43	14.938,94	19,50%	4,60%	5,00%
2005	15,00%	4,00%	2.334,26	17.179,78	19,50%	4,60%	5,00%
2006	15,00%	4,00%	2.545,65	19.756,75	19,50%	4,60%	5,00%
2007	15,00%	4,00%	2.776,18	22.720,26	19,50%	4,60%	5,00%
2008	15,00%	4,00%	3.027,59	26.128,30	19,50%	4,60%	5,00%
2009	15,00%	4,00%	3.301,76	30.047,55	19,50%	4,60%	5,00%
2010	15,00%	4,00%	3.600,77	34.554,68	19,50%	4,60%	5,00%
2011	15,00%	4,00%	3.926,85	39.737,88	19,50%	4,60%	5,00%

