[23001105 – H4]

ANEXO 1

ANEXO 1— ANEXO TÉCNICO

33100C1562 REALIZAR LA DESCONTAMINACIÓN DE LA PISTA DEL AEROPUERTO ALFREDO VASQUEZ COBO, LETICIA

1. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO:

La Unidad Administrativa Especial – Aeronáutica Civil como responsable de la prestación del servicio a los usuarios y del cumplimiento de los estándares de seguridad operacional aeroportuaria, identifica la necesidad de llevar a cabo el proceso, cuyo alcance será "33100C1562 REALIZAR LA DESCONTAMINACIÓN DE LA PISTA DEL AEROPUERTO ALFREDO VASQUEZ COBO, LETICIA", actividades que brindarán condiciones de seguridad, operatividad, eficiencia, funcionalidad y servicio, bajo la normatividad y los lineamientos establecidos por la Entidad. lo anterior conforme a lo establecido en el artículo 2° de La Ley 336 de 1996 "*La seguridad, especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del Sector y del Sistema de Transporte*." y en su Artículo 3º: "*Para los efectos pertinentes, en la regulación del transporte público las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarle a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada Modo, dándole prioridad a la utilización de medios de transporte masivo. (…)*".

1.1. LOCALIZACIÓN Y GENERALIDADES



Imagen Aeropuerto Alfredo Vasquez Cobo – Leticia. Fuente – wikipedia

El Aeropuerto Internacional General Alfredo Vásquez Cobo, es un aeropuerto localizado en las afueras de Leticia, en la vía a Tarapacá, Colombia. Es el aeropuerto más grande en el sur del país y en el departamento colombiano de Amazonas. Este aeropuerto es la puerta a la zona de región selvática de Colombia.

Las comunicaciones aéreas entre Bogotá y Leticia y otras ciudades del país que carecían de aeropuertos, pero estaban en a orillas de los grandes ríos, se realizaban en aviones anfibios hasta 1948. En esa época llegaron los PBY Catalina que eran bastante lentos y tenían poca capacidad de carga. El Ministerio de Guerra por intermedio del Departamento de Aeronáutica Civil, hacia el año de 1950 inició los operativos para un intento de construir un aeródromo en esa localidad para recibir aviones de ruedas.



Imagen Aeropuerto Alfredo Vasquez Cobo – Leticia. Fuente – Google Earth

Se describen a continuación aquellas características destacadas sobre el estado actual de cada uno de los subsistemas:

Planta General

El Aeropuerto Internacional Alfredo Vásquez Cobo presenta una configuración convencional de pista única con plataforma y edificio terminal situados hacia el sureste de la pista de vuelos. No dispone de calle de rodaje paralela, contando tan sólo con dos calles de rodaje de acceso/salida a pista desde plataforma.

Las dimensiones de pista y elementos asociados, así como las distancias declaradas de la pista son las que se muestran a continuación:

DIMENSIONES (m)					
Pista	Dimensión	Franja	RESA	SWY	CWY
03	2.010 x 40	2.130 x 150	NO	NO	NO
21	2.010 x 40	2.130 x 150	NO	NO	NO
DISTANCIAS DECLARADAS (m)					
Pista		TORA	TODA	ASDA	LDA
03		2.010	2.010	2.010	2.010
21		2.010	2.010	2.010	2.010

Tabla 1. Dimensiones y distancias declaradas de la pista (Fuente: AIP)

La plataforma se ubica al sureste de la pista 03/21 y tiene una capacidad para estacionamiento consistente en 3 puestos de estacionamiento clave C, todos ellos de salida asistida mediante pushback. Dos de estos puestos son de contacto y el tercero es remoto. Esta configuración no es definitiva, siendo una disposición provisional mientras se procede a la demolición de la antigua terminal del aeropuerto.

Las principales características y problemáticas se resumen a continuación:

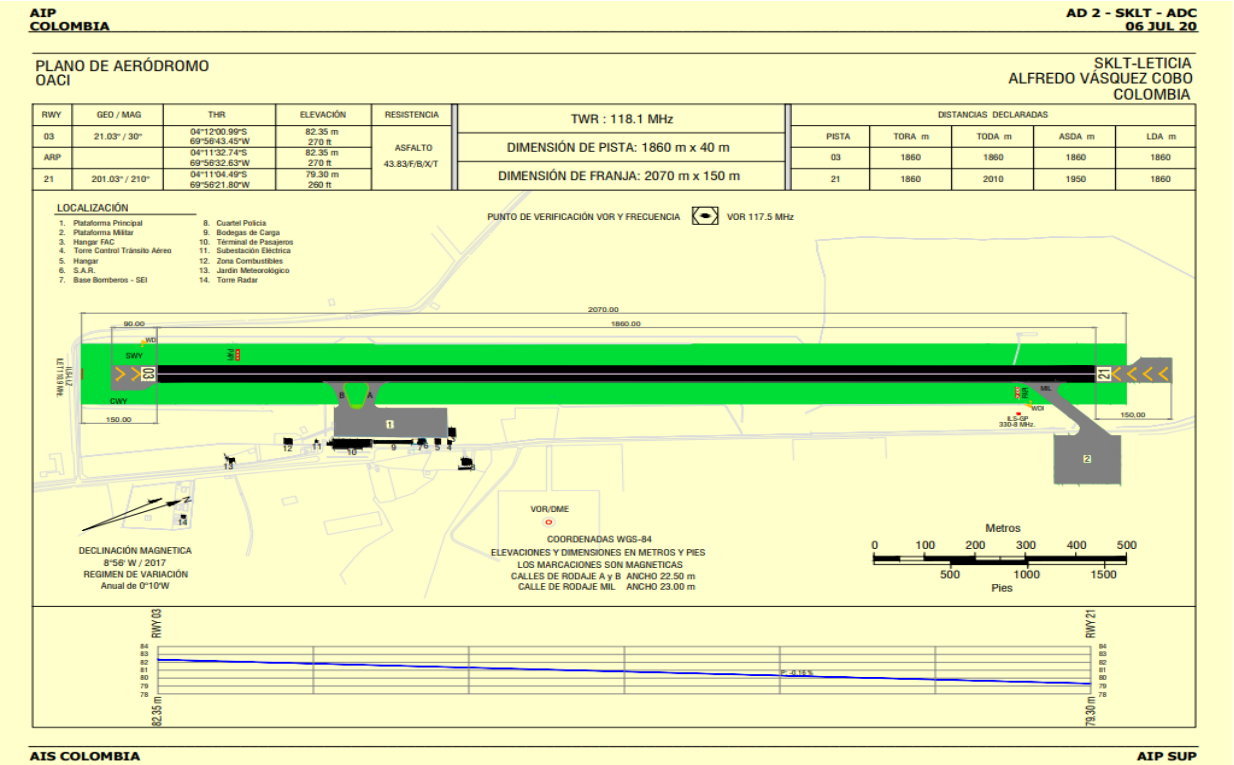
Pista de vuelos y calles de Rodaje

El aeropuerto se encuentra situado en mitad de la selva amazónica, junto a reservas naturales y humedales y cuenta con una elevada temperatura de referencia, lo que impacta de manera importante en las prestaciones de las aeronaves. Esta condición existente hace que, aun disponiendo de una pista de vuelos de 2010 metros de longitud, las aeronaves no puedan operar con su peso máximo al despegue. Sin embargo, se realizó una ampliación de pista de 300 metros hacia el norte de esta, dotando a las aeronaves de mayor espacio para el despegue y de la posibilidad de aumentar su peso al despegue.

El aeropuerto está clasificado como clave 3C.

En cuanto a las calles de rodaje, estas son de losas de concreto. Estas calles están diseñadas para la operativa de aeronaves clave C, con 18,5 metros de ancho.

A continuación, se adjunta la imagen general del Aeropuerto Alfredo Vasquez Cobo, contenida en el AIP correspondiente:



Características Generales Aeródromo

2. DESCRIPCIÓN OBRA ACTUAL O ZONA A INTERVENIR

En la actualidad, el Aeropuerto Alfredo Vásquez Cobo enfrenta ciertas limitaciones en su infraestructura debido al deterioro natural con el paso del tiempo y a las condiciones climáticas. Para asegurar la seguridad tanto de las operaciones aéreas como de los pasajeros, se está considerando una intervención necesaria en el aeropuerto. Esta acción tiene como objetivo prevenir cualquier riesgo potencial que pudiera afectar el funcionamiento seguro de la pista.

Pista 03-21

La pista actualmente está construida con un pavimento flexible y se enfrenta a un desafío en términos de seguridad operativa. Se ha notado que hay una acumulación de residuos de caucho en la superficie de la pista, causada por el contacto y la fricción de las ruedas de las aeronaves al aterrizar y despegar. Este problema representa un riesgo significativo para las operaciones aéreas, ya que la acumulación de caucho reduce la capacidad de las aeronaves para adherirse a la superficie de la pista. Esto, a su vez, alarga las distancias necesarias para frenar y desacelerar, lo que podría comprometer la capacidad de frenado y el control direccional de las aeronaves. Por lo tanto, es fundamental abordar este asunto de manera proactiva y tomar medidas apropiadas para reducir la acumulación de residuos de caucho, garantizando así niveles óptimos de seguridad en las operaciones aeroportuarias.



Estado Pista Cabecera 2-1

Para abordar la crítica de contaminación por caucho en la pista del Aeropuerto Alfredo Vásquez Cobo. Se llevará a cabo un proceso de limpieza profunda utilizando métodos y productos que sean compatibles con los estándares de seguridad aeronáutica y ambiental (RAC 14.3.10.2.8), eliminando así la acumulación de caucho y otros

contaminantes. Este proceso se realizará garantizando una pista libre de obstáculos que puedan comprometer la operación segura de las aeronaves.

Mediante pruebas técnicas y equipos especializados (RAC 14.3.10.2.3), se debe medir la resistencia y adherencia de la superficie, permitiendo detectar de manera temprana cualquier variación en los niveles de fricción que pueda afectar la seguridad de las operaciones. Estas mediciones se realizarán de acuerdo con los estándares recomendados por las autoridades aeronáuticas y se registrarán para el seguimiento y análisis de las condiciones de la pista.

Por último, el proyecto de mantenimiento incluirá la remarcación de las zonas críticas de la pista utilizando pinturas de alta calidad y durabilidad, especialmente diseñadas para resistir las condiciones aeroportuarias y climáticas. Esto permitirá una delimitación clara de las áreas de operación y garantizará que los pilotos tengan una guía visual precisa para el despegue, aterrizaje y rodaje.

3. ACTIVIDADES POR EJECUTAR Y ALCANCE:

Las incluidas en el formulario No. 1 – Presupuesto Oficial del presente proceso y descritas en el Formato 8A - Especificaciones técnicas.

a. Ítems de pago:

Los ítems de pago se encuentran descritos en el formulario 1 – Presupuesto Oficial.

4. PLAZO PARA LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO

El plazo previsto para la ejecución de las actividades que se deriven del presente proceso es el establecido en la sección 1.1. del pliego de condiciones, el cual se contará en la forma prevista en el Anexo 5 – Minuta del Contrato.

El plazo de ejecución del contrato será Hasta el 15 de diciembre de 2023, previo cumplimiento de los requisitos de ejecución.

5. FORMA DE PAGO

Actas Parciales

El contrato, será pagado por precios unitarios y cantidades efectivamente ejecutadas, recibidas a satisfacción por la Supervisión conforme a lo establecido en el Programa Detallado de Trabajo (PDT). Previamente a la autorización del pago de la primera cuenta de cobro presentada por el CONTRATISTA, deberá encontrarse aprobado el PDT por la SUPERVISIÓN del contrato.

La AEROCIVIL pagará mediante actas parciales conformadas por las actividades/ítems de obra que se ejecuten con aprobación y aceptación de la SUPERVISIÓN, conforme a lo establecido en el Programa Detallado de trabajo aprobado por la misma.

El CONTRATISTA, deberán elaborar y radicar a la SUPERVISIÓN el acta parcial correspondiente a la ejecución de la obra, máximo dentro de los cinco (5) días calendario posteriores al corte mensual, el cual corresponde a los días veinte (20) de cada mes, so pena del inicio de los procesos administrativos que se consideren pertinentes. El valor básico de cada acta parcial será la suma de las tareas ejecutadas correspondiente a las actividades programadas en el Programa Detallado de Trabajo aprobado y de acuerdo con los precios unitarios pactados en el contrato o por los precios acordados para ítems no previstos que resulten durante el desarrollo de este.

Las actas de obra parcial tendrán carácter provisional en lo que se refiere a la calidad y a las cantidades de obra. La Supervisión podrá, en actas posteriores, hacer correcciones o modificaciones a cualquiera de las actas anteriores aprobadas por él, y deberá indicar el valor correspondiente a la parte o partes de los trabajos que no se hayan ejecutado a su entera satisfacción a efecto de que la AEROCIVIL se abstenga de pagarlos al CONTRATISTA o realice los descuentos correspondientes, hasta que el SUPERVISOR dé el visto bueno. Ninguna constancia de parte del SUPERVISOR que no sea la de recibo definitivo de la totalidad, o de parte de las obras, podrá considerarse como constitutiva de aprobación de algún trabajo u obra.

El trámite del último pago del contrato será formalizado, previa aprobación de las garantías a que haya lugar y presentación del Acta de Recibo Final por parte del CONTRATISTA y aprobación de esta por parte del Supervisor del contrato; en este documento deberá quedar constancia de la cantidad y descripción detallada de las actividades ejecutadas en el curso del contrato, dando cumplimiento al PDT presentado, Así mismo con el Acta de Recibo Final deberá entregar el Informe Final y el Manual de Mantenimiento (MM) aprobado por el supervisor, acompañados de la prórroga de la garantía única debidamente aprobada por la AEROCIVIL.

Documentos requeridos para el pago:

- Oficio remisorio.
- Acta de recibo parcial (balance financiero), firmado por: representante legal del CONTRATISTA y SUPERVISOR.
- Informe mensual de la ejecución del contrato.
- Formato de liquidación de IVA, firmada por: representante legal del CONTRATISTA y SUPERVISOR.
- Certificación de factura.
- Certificación de la cuenta bancaria.
- Certificación de pago de parafiscales firmado por el revisor fiscal o represéntate legal del CONTRATISTA, de acuerdo con los requerimientos de ley. En caso de ser firmada por el revisor fiscal deberá, anexar: tarjeta profesional, certificado de antecedentes disciplinarios de la tarjeta profesional vigente.
- Pre-acta con sus memorias de cálculo firmada por el CONTRATISTA y SUPERVISOR Para la primera cuenta: Contrato Legalizado, Acta de Inicio y Programa Detallado de Trabajo aprobado por la SUPERVISIÓN.

Cuando la contratación se realice con personas jurídicas, se deberá acreditar el pago a los sistemas de salud, ARP, pensiones y aportes parafiscales a las cajas de compensación familiar, ICBF y SENA, mediante certificación expedida por el revisor fiscal cuando éste exista de acuerdo con los requerimientos de Ley, o por el representante legal durante un lapso equivalente al que exija el respectivo régimen de contratación para que se hubiere constituido la sociedad, el cual en todo caso no será inferior a los seis (6) meses anteriores a la celebración del contrato.

De acuerdo con el acta presentada, con toda la documentación y una vez haya surtido el debido proceso de revisión y V.B de la SUPERVISIÓN, esta procederá a solicitarle al CONTRATISTA, la emisión de Factura Electrónica, firmada por el representante legal del CONTRATISTA.

Notas:

1. La Entidad no se hace responsable por las demoras presentadas en el trámite para el pago al contratista cuando ellas fueren ocasionadas por encontrarse incompleta la documentación de soporte o no ajustarse a cualquiera de las condiciones establecidas en el Contrato.
2. La Entidad hará las retenciones a que haya lugar sobre cada pago de acuerdo con las disposiciones legales vigentes sobre la materia.
3. Los pagos deberán tramitarse y publicarse a través de la plataforma SECOP II.
4. Para el último pago se deben cumplir las condiciones anteriormente señaladas y prórroga de las garantías a que haya lugar, debidamente aprobadas por la Unidad, cuando a ello hubiere lugar

.

6. CONDICIONES PARTICULARES DEL PROYECTO

El futuro contratista deberá realizar una inspección en el aeropuerto antes de iniciar la ejecución de actividades, donde verifique el estado del área a intervenir y se consideren los equipos, mano de obra y demás requeridos para la correcta ejecución de éste.

Remitirse al documento de Formato 8 - Especificaciones Técnicas del presente proceso de contratación.

a. Materiales

Los materiales, suministros y demás elementos que hayan de utilizarse en la construcción de las obras, deberán ser los que se exigen en las especificaciones y adecuados al objeto a que se destinen. Para los materiales que requieran procesamiento industrial, éste deberá realizarse preferiblemente con tecnología limpia. El proponente favorecido con la adjudicación del contrato se obliga a conseguir oportunamente todos los materiales y suministros que se requieran para la construcción de las obras y a mantener permanentemente una cantidad suficiente para no retrasar el avance de los trabajos.

b. Documentos que entregará la Entidad para la ejecución del contrato

El CONTRATISTA deberá presentar informe semanal de actividades, (con corte los sábados) en el cual relacione y evidencie el estado en la ejecución de las actividades contractuales, el porcentaje de avance en la ejecución vs porcentaje programado. Las cantidades ejecutadas en el periodo del informe, el estado de las áreas intervenidas antes y después, y la valoración de los riesgos contractuales en el periodo de informe según la matriz del contrato.
La AEROCIVIL entregará al contratista los formatos de actas, informe semanal y programa de inversiones para el cumplimiento del diligenciamiento de estos a manera de modelo, (los formatos pueden ser descargados por el CONTRATISTA desde ISOLUCION, de la página de la Aerocivil)

El CONTRATISTA deberá presentar las respuestas a consultas internas o externas, trasladadas por el Supervisor del Contrato, a efectos de responder derechos de petición, reclamaciones, tutelas y/o cualquier solicitud o documento que requiera atención y respuesta inmediata, para lo cual El CONTRATISTA deberá presentar la información pertinente en un término de un (1) día calendario.

7. INFORMACIÓN SOBRE EL PERSONAL PROFESIONAL:

Para efectos del análisis de la información del personal, se tendrán en cuenta las siguientes consideraciones:

a. Las hojas de vida y soportes del personal vinculado al proyecto serán verificadas una vez se adjudique el contrato y no podrán ser pedidas durante la selección del contratista para efectos de otorgar puntaje o como criterio habilitante.
b. Si el contratista ofrece dos (2) o más profesionales para realizar actividades de un mismo cargo, cada uno de ellos deberá cumplir los requisitos exigidos en los pliegos de condiciones para el respectivo cargo. Un mismo profesional no puede ser ofrecido para dos o más cargos diferentes.
c. El contratista debe informar la fecha a partir de la cual los profesionales ofrecidos ejercen legalmente la profesión.
d. Las certificaciones de experiencia de los profesionales deben ser expedidas por la persona natural o jurídica con quien se haya establecido la relación laboral o de prestación de servicios.
e. El contratista es responsable de verificar que los profesionales propuestos tienen la disponibilidad real para la cual se vinculan al proyecto. De comprobarse dedicación inferior a la aprobada se aplicarán las sanciones a que haya lugar.
f. En la determinación de la experiencia de los profesionales se aplicará la equivalencia, así:

Postgrado con título	Requisitos de Experiencia General	Requisitos de Experiencia Específica
Especialización	Veinticuatro (24) meses	Doce (12) meses
Maestría	Treinta y seis (36) meses	Dieciocho (18) meses
Doctorado	Cuarenta y ocho (48) meses	Veinticuatro (24) meses

Las equivalencias se pueden aplicar en los siguientes eventos:

- Título de posgrado en las diferentes modalidades por experiencia general y viceversa.
- Título de posgrado en las diferentes modalidades por experiencia específica y viceversa.
- No se puede aplicar equivalencia de experiencia general por experiencia especifica o viceversa.

El personal relacionado debe estar contratado o contemplado dentro de la planta de personal del contratista y su costo debe incluirse dentro de los gastos de administración general del contrato.
El personal requerido es el siguiente:

- Un (1) Director de Obra
- Un (1) Residente de Obra
- Un (1) Inspector SST
- Un (1) Ingeniero Ambiental

a. Requisitos del personal

Todos los profesionales exigidos, deben cumplir y acreditar, como mínimo, los siguientes requisitos de formación y experiencia:

Profesional Ofrecido para el Cargo	Requisitos de Experiencia General	Requisitos de Experiencia Específica
Un (1) Director de Obra - Dedicación 50%	Ingeniero Civil con experiencia profesional de mínimo Diez (10) años contados a partir de la expedición de la tarjeta profesional; con Matrícula profesional vigente.	Mínimo cinco (5) años acreditada como director de obras en proyectos de las siguientes opciones o mediante la suma de las dos: 1) Ejercicio profesional en la empresa privada como Director de Obra en proyectos de construcción y/o mejoramiento y/o rehabilitación y/o ampliación y/o mantenimiento de infraestructura aeroportuaria y/o vial de primer orden. 2) Ejercicio profesional en entidades oficiales y/u organismos multilaterales, como funcionario del nivel asesor y/o directivo y/o coordinador y/o profesional y/o contratista de prestación de servicios profesionales, siempre y cuando se haya desempeñado en la dirección y/o coordinación y/o supervisión y/o estructuración en proyectos de construcción y/o mejoramiento y/o rehabilitación y/o ampliación y/o mantenimiento de infraestructura aeroportuaria y/o vial de primer orden.
Un (1) Residente de Obra: Dedicación 100%	Ingeniero Civil con Experiencia profesional de mínimo cinco (5) años contados a partir de la expedición de la tarjeta profesional; con Matrícula profesional vigente.	Mínimo dos (2) años acreditada como Residente de Obra en proyectos de las siguientes opciones o mediante la suma de las dos: 1) Ejercicio profesional en la empresa privada como: Residente de Obra en proyectos de construcción y/o mejoramiento y/o rehabilitación y/o ampliación y/o mantenimiento de infraestructura aeroportuaria y/o vial de primer orden. 2) Ejercicio profesional en entidades oficiales y/u organismos multilaterales, como funcionario del nivel asesor y/o directivo y/o coordinador y/o profesional y/o contratista de prestación de servicios profesionales, siempre y cuando se haya desempeñado en la

		dirección y/o coordinación y/o supervisión y/o estructuración de proyectos de construcción y/o mejoramiento y/o rehabilitación y/o ampliación y/o mantenimiento de infraestructura aeroportuaria y/o vial de primer orden.
Un (1) Inspector SST Dedicación 50%	Ingeniero Industrial o profesional en Seguridad y salud en el trabajo con experiencia profesional de mínimo dos (2) años contados a partir de la expedición de la tarjeta profesional; con Matrícula profesional vigente.	Mínimo un (1) año acreditado como inspector SISOMA / SST / SISO en obras de proyectos de construcción y/o mejoramiento y/o rehabilitación y/o ampliación y/o mantenimiento de infraestructura aeroportuaria y/o vial de primer orden.
Un (1) Ingeniero Ambiental Dedicación 50%	Ingeniero Ambiental con experiencia profesional de mínimo dos (2) años contados a partir de la expedición de la tarjeta profesional; con Matrícula profesional vigente.	Mínimo un (1) año acreditado en obras de proyectos de construcción y/o mejoramiento y/o rehabilitación y/o ampliación y/o mantenimiento de infraestructura aeroportuaria y/o vial de primer orden.

Para el personal solicitado se deberán anexar la siguiente documentación:

- ✓ Hoja de vida
- ✓ Título profesional: Copia del diploma o acta de grado, expedido por la respectiva Universidad debidamente acreditada conforme a la legislación colombiana.

- ✓ Matrícula profesional: Copia de la matrícula, tarjeta profesional o licencia para profesionales colombianos en caso de que aplique. Los profesionales extranjeros, deberán cumplir con las exigencias para el ejercicio de la profesión conforme a la legislación del país de origen.

- ✓ Certificado vigencia de la matrícula profesional: Certificado de la vigencia de la matricula profesional o equivalente, vigente a la fecha de cierre del presente proceso, para profesionales colombianos.

- ✓ Permiso temporal para ejercer sin matrícula a personas tituladas y domiciliadas en el exterior: En el evento que el profesional sea residente en el extranjero, deberá contar con el permiso temporal para ejercer sin matrícula con el lleno de los requisitos exigidos en el artículo 23 de la Ley 842 de 2003.

- ✓ Certificación expedida por el contratante de la prestación del servicio donde se indique claramente el nombre del profesional, cargo desempeñado, objeto del contrato de obra o interventoría ejecutado, fecha de iniciación, fecha de terminación, lugar de ejecución.

b. Maquinaria mínima del proyecto

El CONTRATISTA considerará y utilizará el tipo de equipo o maquinaria más apropiada para la realización del mantenimiento, de acuerdo con las características del terreno y de los trabajos del contrato, los cuales no deberán

producir daños ni a construcciones ni a cultivos; y garantizarán el avance físico de ejecución, según el programa detallado de trabajo.

Los equipos y maquinaria mínima requerida serán verificada una vez se adjudique el contrato y no podrá ser pedida durante la selección del CONTRATISTA para efectos de otorgar puntaje o como criterio habilitante.

El equipo mínimo requerido es el siguiente: El descrito en el formato 8A - especificaciones técnicas.

La maquinaria mínima requerida será verificada una vez se adjudique el contrato y no podrá ser pedida durante la selección del contratista para efectos de otorgar puntaje o como criterio habilitante.

8. POSIBLES FUENTES DE MATERIALES PARA EL PROYECTO:

Es responsabilidad del proponente bajo su cuenta y riesgo inspeccionar y examinar el sitio donde se van a desarrollar las obras e informarse sobre la disponibilidad de las fuentes de materiales necesarios para su ejecución, con el fin de establecer si las explotará en su calidad de constructor y/o si las adquirirá a proveedores debidamente legalizados. Las fuentes seleccionadas por el CONTRATISTA deben ser previamente autorizadas por la respectiva SUPERVISIÓN, previo al inicio de las obras. El CONTRATISTA se obliga a realizar la explotación respetando las recomendaciones técnicas establecidas para evitar impactos ambientales; igualmente se obliga a cumplir la normativa ambiental y minera aplicable a la obra.

El proponente debe verificar, previa a la presentación de la oferta, las distancias de acarreo de las posibles fuentes de materiales existentes en el área de influencia del proyecto que sean susceptibles de utilizar, así como verificar que éstas se encuentran en funcionamiento y que cumplen con todos los requisitos legales ambientales y mineros, de tal forma que pueda garantizar la utilización para el proyecto. En consecuencia, las distancias de acarreo correspondientes deben ser consideradas por el Proponente en los análisis de precios unitarios de la propuesta a presentar y será su responsabilidad.

Previo al inicio de las obras, los materiales que la entidad identifique como indispensables en la ejecución del proyecto deben ser sometidos a ensayos para la aceptación o el rechazo por parte de la interventoría, según la normativa aplicable. Los permisos de explotación deben ser tramitados por cuenta del CONTRATISTA, antes del inicio de las obras. De igual manera, las fuentes seleccionadas por el CONTRATISTA deben ser previamente autorizadas por la respectiva interventoría, previo al inicio de las obras.

9. OBRAS PROVISIONALES:

Durante su permanencia en la obra serán a cargo del constructor, la construcción, mejoramiento y conservación de las obras provisionales o temporales que no forman parte integrante del proyecto, tales como vías provisionales, vías de acceso y vías internas de explotación a las fuentes de materiales así como: las obras necesarias para la recuperación morfológica cuando se haya explotado por el constructor a través de las autorizaciones temporales; y las demás que considere necesarias para el buen desarrollo de los trabajos, cercas, oficinas, bodegas, talleres y demás edificaciones provisionales con sus respectivas instalaciones, depósitos de combustibles, lubricantes y explosivos, de propiedades y bienes de la entidad o de terceros que puedan ser afectados por razón de los trabajos durante la ejecución de los mismos, y en general toda obra provisional relacionada con los trabajos.

En caso de que sea necesario el proponente dispondrá de las zonas previstas para ejecutar la obra y la obtención de lotes o zonas necesarias para construir sus instalaciones, las cuales estarán bajo su responsabilidad.

Adicionalmente, correrán por su cuenta los trabajos necesarios para no interrumpir el servicio en las vías públicas usadas por él o en las vías de acceso cuyo uso comparta con otros contratistas.

El proponente debe tener en cuenta el costo correspondiente a los permisos y a las estructuras provisionales que se requieran cuando, de conformidad con el proyecto cruce o interfiera corrientes de agua, canales de desagüe, redes de servicios públicos, etc. En el caso de interferir redes de servicios públicos, estos costos serán reconocidos mediante aprobación de precios no previstos, incluidos en las correspondientes actas de obra aprobadas por el interventor. Para lo anterior deberá tramitar la correspondiente aprobación de los precios no previstos del proyecto ante el ordenador, y en los casos que se requiera el permiso correspondiente ante la autoridad competente.

A menos que se hubieran efectuado otros acuerdos, el proponente favorecido con la adjudicación del contrato deberá retirar todas las obras provisionales a la terminación de los trabajos y dejar las zonas en el mismo estado de limpieza y orden en que las encontró. Así mismo, será responsable de la desocupación de todas las zonas que le fueron suministradas para las obras provisionales y permanentes.

10. SEÑALIZACIÓN

De ser necesario, son de cargo del proponente favorecido todos los costos requeridos para colocar y mantener la señalización de obra en la ejecución del contrato, de las áreas de intervención, las cuales deberán estar debidamente señalizadas e identificadas. Delimitando las zonas en las cuales, por el tipo de actividad contratadas, la ejecución represente riesgo para el tránsito de personas, vehículos y/o aeronaves.

11. PERMISOS, LICENCIAS Y AUTORIZACIONES

El CONTRATISTA deberá gestionar y coordinar con la administración de cada uno de los aeropuertos y complejos aeronáuticos incluidos en el presente contrato, los permisos necesarios para la ejecución de las obras, en procura de no generar afectaciones al tránsito aéreo. El trámite y costo de los permisos y/o licencias a que haya lugar en la ejecución del contrato serán de entera responsabilidad del CONTRATISTA.

12. NOTAS TÉCNICAS ESPECÍFICAS PARA EL PROYECTO:

Los procedimientos aplicados por el CONTRATISTA deberán en todo momento asegurar el tránsito aéreo en cada uno de los aeropuertos objeto del presente contrato, así mismo deberá procurar el cuidado y conservación de los equipos y/o radares de las estaciones aeronáuticas. Adicionalmente deberá considerar en todo momento el cumplimiento de la normatividad señaladaa continuación, sin perjuicio de la normatividad citada en los documentos complementarios al pliego de condiciones:

- Anexo 14 de la OACI.
- Reglamento Aeronáutico Colombiano, RAC.
- Manual de Diseño de Aeródromos de la OACI (2014).
- Manual de Contratación de la AEROCIVIL vigente.

13. DOCUMENTOS TÉCNICOS ADICIONALES

Manual de mantenimiento vigente.

En constancia, se firma en Bogotá D.C., a los 12 días del mes de septiembre de 2023.



ADRIANA KATHERINE RODRÍGUEZ SIERRA
Contratista Dirección Regional Centro Sur