CONDICIONES GENERALES

NÚMERO DE CONTRATO	24001332 H3 DE 2024
CLASE DE CONTRATO	Consultoría
CONTRATANTE	Unidad Administrativa Aeronáutica Civil
CONTRATISTA	**CONSORCIO PMA ATLÁNTICO** • INGEPLAN.CO SAS BIC - 35% • INCOPLAN IN S.A.S – 65%
OBJETO	REALIZAR CONSULTORÍA PARA LA ELABORACIÓN DEL EPA DE LOS ATOS DE SKBC, SKMG Y SKPL A NIVEL DE FACTIBILIDAD; ANÁLISIS DE INTEGRACIÓN OPERACIONAL, ECONÓMICA Y CONECTIVIDAD DE ATLÁNTICO.
VALOR	$6.703.059.171 INCLUIDO IVA
PLAZO	30 de mayo del 2026
FECHA LEGALIZACIÓN	1 de julio de 2025
SUPERVISOR Y/O INTERVENTOR	**CONSORCIO INTER PMA CC** • CONSULTORA CAPITAL S.A.S.-BIC - 70% • CONSULTORA CENTRAL S.A.S.-BIC – 30%

En la ciudad de BOGOTÁ, el 22/05/2026 se reunieron con el fin de con el fin de suscribir el acta de suspensión temporal del plazo de ejecución del presente contrato, **CESAR ALBERTO ROSADO,** identificado con cédula de ciudadanía No. 72.284.984, en calidad de representante legal de la interventoría, **CONSORCIO PMA ATLÁNTICO** con NIT. 901.900.798-9, **MONICA LUCIA TORRES MATÍZ,** identificada con cedula de ciudadanía 52.145.933 en calidad de representante legal de la interventoría, **CONSORCIO INTER PMA CC con NIT.** 901.933.171-3, **JUAN CARLOS VALENCIA RIVEROS** en calidad de Supervisor del Contrato 24001387 H4 de 2024, identificado con la cedula de ciudadanía No. 80.505.333 y **MICHAEL VIVAS SÁNCHEZ**, identificado con la cédula de ciudadanía No. 1.019.086.755 en su calidad de Ordenador del Gasto y Jefe de la Oficina de Gestión de Proyectos de la **Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – AEROCIVIL**, entidad especializada de carácter técnico adscrita al Ministerio de Transporte, con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio independiente, con NIT 899.999.059-3, nombrado mediante Resolución No. 01499 del 24 de junio de 2025, posesionado según acta 00393 del 26 de junio de 2025, debidamente facultado para la celebración del presente documento, conforme a la delegación conferida bajo el marco jurídico establecido por los artículos 209 y 211 de la Constitución Política, el Decreto 1294 de 2021, el 159 de la Ley 1437 de 2011, artículo 12 de la Ley 80 de 1993, artículo 21 de la Ley 1150 de 2007 y la Resolución 01363 del 11 de julio de

2023, “Por medio de la cual se delegan funciones” modificada parcialmente por la Resolución No. 00124 del 25 de enero de 2024.

CONSIDERACIONES

Desde el 01 de Julio de 2025 se ha ejecutado el Contrato de Consultoría No. 24001332 H3 DE 2024 cuyo objeto es “REALIZAR CONSULTORÍA PARA LA ELABORACIÓN DEL EPA DE LOS ATOS DE SKBC, SKMG Y SKPL A NIVEL DE FACTIBILIDAD; ANÁLISIS DE INTEGRACIÓN OPERACIONAL, ECONÓMICA Y CONECTIVIDAD DE ATLÁNTICO

El periodo actual de ejecución del Contrato de Consultoría No. 24001332 H3 DE 2024 consta de 11 meses en los cuales se deben cubrir las 5 etapas establecidas contractualmente, que a su vez se conforman por 30 componentes y 31 subcomponentes. Actualmente se encuentra en ejecución de las etapas II y III del contrato como desarrollo del Esquema de Planificación para los tres aeropuertos objeto del contrato, tal y como se relaciona a continuación:

Etapa	Componente	Descripción	Estado	Fecha Actual	No. Oficio	Versión
1	1.1	Plan de Trabajo y Presentación del equipo Consultor	Aprobado	22/09/2025	INTERPMA-060	3
1	1.2	Plan de Ejecución BIM (BEP)	Aprobado	17/10/2025	INTERPMA-082	5
1	1.3	Cronograma de Trabajo	Aprobado	10/09/2025	INTERPMA-051	3
1	2	Debida Diligencia Documental	Aprobado	10/11/2025	INTERPMA-099	3
1	3	Identificación de Partes Interesadas	Aprobado	20/11/2025	INTERPMA-112	3
1	4	Estructura del Esquema de Planificación Aeroportuario	Aprobado	27/10/2025	INTERPMA-086	2
1	5	Diagnóstico de la situación actual	Aprobado	09/02/2026	INTERPMA-185	4
2	6	Levantamiento topográfico método tradicional y arquitectónico SKBC	En revisión Interventoría	07/05/2026	2026-IN023-1315	4
2	6	Levantamiento topográfico método tradicional y arquitectónico SKMG	En revisión Interventoría	08/05/2026	2026-IN023-1315	3
2	6	Levantamiento topográfico método tradicional y arquitectónico SKPL	En revisión Interventoría	09/05/2026	2026-IN023-1315	3

Etapa	Componente	Descripción	Estado	Fecha Actual	No. Oficio	Versión
2	7	Pronósticos demanda y socioeconómico	Aprobado	08/04/2026	INTERPMA-243	4
2	8	Estudio de Conectividad Aeroportuaria SKMG	Aprobado	01/04/2026	INTERPMA-234	4
2	8	Estudio de Conectividad Aeroportuaria SKBC - SKPL	Aprobado	01/04/2026	INTERPMA-234	3
2	9	Estudio diagnóstico preliminar	Aprobado	30/03/2026	INTERPMA-228	4
2	10	Estudios operacionales	En revisión Interventoría	24/04/2026	2026-IN023-1218	7
2	11	Capacidad Vs Demanda SKBC	En revisión Interventoría	06/05/2026	2026-IN023-1332	3
2	11	Capacidad Vs Demanda SKMG	En revisión Interventoría	12/05/2026	2026-IN023-1392	3
2	11	Capacidad Vs Demanda SKPL	En revisión Interventoría	07/05/2026	2026-IN023-1355	3
2	12	Requisitos de las instalaciones y análisis de alternativas	En revisión Consultoría	21/04/2026	INTERPMA-253	2
3	15	Levantamiento Topográfico de Alternativas SKBC y SKMG	En revisión Interventoría	09/05/2026	2026-IN023-1314	2
3	15	Levantamiento Topográfico de Alternativas SKPL	En revisión Interventoría	10/05/2026	2026-IN023-1314	2
3	22	Estudios Geotécnicos y Geomorfológicos	Aprobado	07/05/2026	INTERPMA-261	3
5	30	Componente Jurídico Producto 1	Aprobado	13/03/2026	INTERPMA-210	3
5	30	Componente Financiero Producto 1	Aprobado	25/03/2026	INTERPMA-220	3
5	30	Componente Jurídico Producto 2	Aprobado	24/04/2026	INTERPMA-256	3
5	30	Componente Financiero Producto 2 SKBC - SKPL	Aprobado	29/04/2026	INTERPMA-254	2
5	30	Componente Financiero Producto 2 SKMG	En revisión Interventoría	20/04/2026	2026-IN023-1169	3

En desarrollo de la consultoría, se realizó la socialización de las alternativas de desarrollo propuestas para cada uno de los aeropuertos objeto del contrato, el 16 de abril de 2026, en el

marco de los componentes contractuales asociados a la formulación, análisis y presentación de alternativas. Como resultado de dicha jornada, se recibieron observaciones y requerimientos de complementación por parte de la Interventoría y de la Supervisión del contrato, los cuales deben ser atendidos de manera integral para asegurar que las alternativas cuenten con el nivel de soporte técnico, operacional, económico, social, predial, ambiental y de conectividad requerido para su evaluación y viabilización.

Lo anterior resulta necesario considerando que, conforme al numeral 3.2.1.7 del Anexo Técnico, correspondiente al Componente 12. Requisitos de las instalaciones y análisis de alternativas, el Consultor debe formular como mínimo tres alternativas de desarrollo para el horizonte máximo del Plan Maestro Aeroportuario o Esquema de Planificación, las cuales deben ser técnicas, operacionales y funcionalmente viables, considerando además los aspectos técnicos, operacionales, sociales, urbanos, ambientales, de costos, adquisiciones prediales y demás variables requeridas para la matriz multicriterio. Así mismo, dicho componente establece que las alternativas deben ser presentadas para evaluación por parte de la AEROCIVIL, por lo que su consolidación no depende únicamente de la formulación inicial del Consultor, sino también de la revisión y validación técnica correspondiente por parte de la Entidad.

De igual manera, el numeral 3.3.1.2 del Anexo Técnico, correspondiente al Componente 14. Presentación de alternativas, establece que las alternativas deben ser presentadas ante la AEROCIVIL, incluyendo la Autoridad Aeronáutica, SINEA, Planificación Aeronáutica o los stakeholders que se consideren, una vez se cuente con la revisión de la Interventoría. En dicho componente se prevé que la presentación consolide las variables tenidas en cuenta, incluyendo el presupuesto estimado por alternativa volumétrica, el cálculo de movimiento de tierras, los materiales a utilizar, la estimación de los predios requeridos y aquellas variables que la Aeronáutica considere necesarias dentro de la matriz multicriterio, con el fin de escoger aquellas alternativas que, por su impacto, se consideren más viables para las siguientes revisiones.

Adicionalmente, debe señalarse que las alternativas de desarrollo planteadas en el Componente 12 guardan relación directa con los resultados de la prognosis de demanda, la cual fue objeto de ajustes derivados de las retroalimentaciones efectuadas por SATENA y por la dependencia de estadísticas de la Entidad. Estos ajustes inciden directamente en la definición de necesidades de infraestructura, capacidad, operación, horizonte de planificación y priorización de intervenciones, razón por la cual se requiere actualizar y complementar las alternativas previamente socializadas, de manera que estas sean coherentes con la demanda ajustada y con los criterios técnicos requeridos para la toma de decisiones.

La consolidación y validación de las alternativas de desarrollo constituye un hito técnico habilitante para la continuidad de los componentes posteriores asociados al Esquema de Planificación Aeroportuaria, toda vez que dichos productos dependen directamente de la definición validada de variables operacionales, funcionales, prediales, ambientales, económicas y de demanda. En consecuencia, continuar la ejecución de actividades subsiguientes sin contar con la validación

integral de las alternativas ajustadas podría generar inconsistencias metodológicas, reprocesos técnicos y afectaciones sobre la coherencia estructural de los productos del contrato.

En consecuencia, la atención de las observaciones formuladas por la Interventoría y la Supervisión, así como la incorporación de los ajustes derivados de la prognosis de demanda, constituyen actividades necesarias para que las alternativas socializadas cuenten con soporte técnico suficiente y puedan ser objeto de evaluación y viabilización por parte de la AEROCIVIL. Por lo anterior, avanzar en los componentes posteriores sin contar previamente con la consolidación de las alternativas, la atención de observaciones y el pronunciamiento técnico correspondiente de la Entidad podría generar reprocesos, inconsistencias en la planificación aeroportuaria y afectaciones en la calidad, coherencia y oportunidad de los productos contractuales.

De acuerdo con el estado actual del contrato, es menester contar con un periodo de suspensión con el fin de que la Aeronáutica cuente con todos los elementos técnicos necesarios para la selección de la alternativa de desarrollo bajo criterios objetivos, verificables y adecuadamente estructurados, reduciendo el riesgo de reprocesos y garantizando la coherencia de los productos posteriores del contrato, para lo cual se requiere de la retroalimentación de entidades tales como SATENA y dependencias de la AERONAUTICACIVIL no vinculadas directamente con el proyecto, por lo que hasta tanto estas no sean atendidas el contrato no podrá continuar con la ejecución normal prevista.

En virtud de lo expuesto, se considera procedente solicitar la suspensión del Contrato de Consultoría No. 24001332 H3 de 2024 por el término de treinta y un (31) días calendario. Dicho término corresponde al plazo estimado como necesario para culminar el proceso de revisión técnica integral, y validación metodológica de los componentes asociados a la formulación y evaluación de alternativas de desarrollo aeroportuario, actividades cuya finalización resulta necesaria para asegurar la continuidad técnica del proyecto bajo criterios uniformes y consolidados.

No obstante, en caso de que los ajustes pertinentes a las alternativas de desarrollo se culminen antes del vencimiento del plazo señalado, la ejecución del contrato podrá reanudarse una vez se supere la situación que motiva la presente suspensión, previa verificación y acuerdo de las partes.

Finalmente, se precisa que la suspensión constituye una medida transitoria orientada a detener temporalmente la ejecución del contrato, la cual puede tener lugar por acuerdo de voluntades de las partes intervinientes, de conformidad con lo previsto en el contrato y en el Manual de Contratación de la Aerocivil.

El Manual de Contratación de la Aerocivil establece en su Numeral 2.3.6.3:

"*Cuando durante el plazo contractual sobrevengan circunstancias que impidan la ejecución temporal de las obligaciones contractuales, las partes (ordenador del gasto y contratista) podrán suspender, por mutuo acuerdo, la ejecución del contrato, previo concepto escrito por parte del*

supervisor y/o interventor, según corresponda, exponiendo de manera detallada las razones que motivaron tal decisión y el tiempo durante el cual se suspende el contrato, de tal manera que se pacte un tiempo determinado o determinable de la suspensión.
La suspensión del contrato no implica prórroga al plazo inicialmente pactado, pero incidirá en su fecha de terminación, toda vez que el plazo restante de ejecución postergará en un término igual la fecha de terminación del contrato, siempre y cuando no se haya establecido una fecha cierta de terminación del contrato, caso en el cual deberá modificarse el plazo de ejecución del contrato. En este mismo sentido, se deberá prorrogar la vigencia de las garantías del contrato".

Así mismo, Colombia Compra Eficiente en su doctrina y con base en la jurisprudencia del Consejo de Estado, ha manifestado que la suspensión del Contrato es una medida en la que las partes acuerdan el cese provisional de la ejecución del mismo ante la ocurrencia de circunstancias que lo impiden o lo dificultan.

Cabe resaltar que la presente suspensión no conlleva recargos económicos para las partes, no modifica los términos económicos ni las condiciones esenciales del Contrato y no genera reconocimiento alguno por concepto de mayor permanencia, costos adicionales, gastos administrativos, lucro cesante o cualquier otra reclamación económica derivada del periodo de suspensión. En tal sentido, las partes manifiestan que la suspensión se adopta de común acuerdo como una medida transitoria y necesaria para preservar la calidad técnica del proyecto, permitir la adecuada consolidación y validación de las alternativas de desarrollo y garantizar que la continuidad de la ejecución contractual se adelante sobre información técnica suficiente, coherente y debidamente estructurada.

ACUERDOS

- Suspender el plazo de ejecución del presente contrato por un término de 31 días calendario contados a partir del 22 de mayo de 2026.

- La nueva fecha de finalización del presente contrato es 2 de julio de 2026.

- El contratista CONSORCIO PMA ATLÁNTICO al reinicio de la ejecución del contrato presentará al Supervisor y/o Interventor un nuevo cronograma de ejecución, para la respectiva aprobación.

- El contratista CONSORCIO PMA ATLÁNTICO se compromete informar a la aseguradora sobre la presente suspensión, así como a ampliar el término de vigencia de las garantías que amparan el presente contrato, obligación que debe cumplirse una vez se levante la suspensión o a más tardar al tercer día siguiente del levantamiento.

- La presente suspensión no aumenta en forma alguna el valor del contrato, por lo tanto, no habrá lugar a reclamación posterior ni desequilibrio contractual alguno por parte del contratista.

Para constancia de lo anterior, se firma la presente Acta de Suspensión por los que en ella intervinieron,

CESAR ALBERTO ROSADO
Cédula de ciudadanía No. 72.284.984
Representante legal
CONSORCIO PMA ATLANTICO
NIT. 901.900.798-9

MONICA LUCIA TORRES MATÍZ
Cédula de ciudadanía No. 52.145.933
Representante legal
CONSORCIO INTER PMA CC
NIT. 901.933.171-3

MICHAEL VIVAS SÁNCHEZ
Cédula de ciudadanía No. 1.019.086.755
Ordenador del Gasto y jefe de la Oficina de Gestión de Proyectos
Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – AEROCIVIL

JUAN CARLOS VALENCIA RIVEROS
Cedula de Ciudadanía No. 80.505.333
Supervisor del Contrato 24001423 H3 de 2024
Grupo de Planificación Aeroportuaria
Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – AEROCIVIL