OFICINA/ÁREA/DEPENDENCIA QUE REQUIERE LA CONTRATACIÓN
SECRETARÍA GENERAL

1. DESCRIPCIÓN DE LA NECESIDAD A SATISFACER

La Asociación Colombiana de Ciudades Capitales – ASOCAPITALES, es una entidad administrativa descentralizada indirecta o de segundo grado, sin ánimo de lucro, sujeta al régimen legal de las instituciones de utilidad común y a las disposiciones previstas en el Código Civil y en las normas para las entidades de este género en cuanto a su funcionamiento y organización, que agremia a las Ciudades Capitales de Departamento y Uribía, cuyo domicilio principal se encuentra en la ciudad de Bogotá, D.C., quien tiene por objeto: "desarrollar actividades para mejorar la calidad de vida de los habitantes de los asociados, mediante dinámicas colaborativas, mayor representatividad en ámbito nacional, coordinación de la capacidad política y administrativa de las entidades territoriales asociadas y la elaboración, consolidación y gestión de una agenda común construida desde los territorios y constituida por temas de alcance Nacional y en especial de interés Regional y Local".

La Asociación en cumplimento de su objeto realizará los siguientes objetivos y actividades específicas: a) Representar y defender los derechos y los intereses generales de los asociados y actuar como vocera ante el Gobierno Nacional, el Congreso de la República, las Altas Cortes, la comunidad internacional y demás organismos, en el trámite de todas aquellas iniciativas y procesos, que generen impacto o que contribuyan al desarrollo de los asociados. b) Construir alianzas alrededor de problemas comunes que tengan los asociados y que contribuyan a la formulación de posibles soluciones que permitan el desarrollo y progreso de los mismos. c) Propiciar el intercambio de experiencias, la discusión de iniciativas y la creación de mecanismos

COPIA CONTROLADA

de colaboración abierta, en torno a buenas prácticas nacionales e internacionales, que sirvan en la búsqueda de mejores soluciones a los problemas que tienen los asociados. d) Trabajar por la integración y el diálogo entre los asociados que sirvan en la interacción de ideas que contribuyan a la búsqueda de soluciones a las necesidades y desafíos que afronta cada ciudad y su entorno, promoviendo el uso de los mecanismos de integración dispuestos en la ley. e) Contribuir a espacios de intercambio de información y de experiencias exitosas sobre temas locales y regionales que contribuyan al desarrollo económico, social y ambiental de las ciudades y de cada región. f) Organizar y participar en reuniones, foros, seminarios y demás actividades que sirvan como espacios g) de intercambio y aprendizajes de políticas públicas que contribuyan al desarrollo económico, social y ambiental de los asociados y su entorno regional, generando economías de escala que promuevan la competitividad. h) Promover ante las diferentes instituciones del Estado la conformación de esquemas asociativos a través de incentivos a las regiones administrativas y de planificación, regiones de planeación y gestión, provincias administrativas y de planificación, áreas metropolitanas y cualquier alternativa flexible de gestión regional, a fin de hacer efectivos los principios de solidaridad, equidad territorial, equidad social, sostenibilidad ambiental y equilibrio territorial. i) Promover la consecución de recursos de cooperación e identificar oportunidades para el desarrollo de proyectos que favorezcan los intereses de los asociados. j) Aportar herramientas técnicas e información para la formulación de políticas públicas que permitan a los asociados, en ejercicio de su autonomía, promover el ordenamiento de su territorio, el uso equitativo y racional del suelo, la preservación y defensa del patrimonio ecológico y cultural localizado en su ámbito territorial y la prevención de desastres en asentamientos de alto riesgo, así como la ejecución de acciones urbanísticas eficientes y coordinar los planes sectoriales en armonía con las políticas nacionales y los planes departamentales y metropolitanos. k) Aportar herramientas técnicas para orientar el desarrollo económico y social de los asociados desde una

COPIA CONTROLADA

perspectiva estratégica que promueva el consumo interno. l) Celebrar contratos, convenios y acuerdos con entidades públicas, privadas, mixtas, nacionales, extranjeras e internacionales para el cumplimiento del objeto de la Asociación. m) Realizar cualquier otra actividad o función que contribuya al cumplimiento de su objeto.

La Asociación en cumplimento de su objeto tiene la obligación de contribuir a espacios de intercambio de información y de experiencias exitosas sobre temas locales y regionales que contribuyan al desarrollo económico, social y ambiental de las ciudades y de cada región y aportar herramientas técnicas para orientar el desarrollo económico y social de los asociados desde una perspectiva estratégica que promueva el consumo interno.

En atención a lo anterior, la Asociación en desarrollo de sus funciones debe dirigir y coordinar cada uno de los proyectos estratégicos que permiten mejorar las capacidades de los asociados, lo cual requiere de una articulación entre los mismos, a fin de presentar una propuesta común para ser incluida en los lineamientos estratégicos de las políticas públicas formuladas por el Gobierno Nacional, generando una acción relacionada con los diferentes sectores del Estado.

Para Asocapitales se hace fundamental entender la capacidad pública para hacer competitivas a las ciudades capitales. Posicionándolas como un concepto territorial, que no involucre exclusivamente a la estructura productiva privada, sino también a la forma en la que el sector público responde a las demandas de los habitantes y la capacidad que tiene para responder a propios y visitantes.

COPIA CONTROLADA

Los procesos de globalización e innovación tecnológica y administrativa, han encausado a las ciudades en nuevas formas de desarrollo y expresión de sus actuaciones públicas, y las ha inducido a tomar decisiones que se concretan en acciones públicas que incentivan o restringen el accionar privado a través de la disminución o aumento de sus costos de operación, respectivamente. Lo anterior implica un nuevo reto a los mandatarios: administrar las entidades territoriales como unidades productivas.

Para el logro de lo anterior, se requiere la consolidación progresiva de las ciudades capitales mediante una relación multidimensional con el Gobierno Nacional y articulando los intereses privados con los requerimientos administrativos, políticos y estratégicos que demandan las ciudades capitales, mediante el fortalecimiento de planes comunes, construidos con base en una planeación y gestión pública conforme a los fines esenciales del Estado.

Esto ha permitido abordar a la ciudad como una unidad de negocio territorial, siendo necesario justificar a los actores urbanos implicados, a partir de una base estructural socioeconómica y territorial, además de fortalecer las estrategias formuladas y ejecutadas en el cumplimiento de sus funciones.

Así las cosas, con ocasión al desarrollo de la Agenda de la Asociación Colombiana de Ciudades Capitales – ASOCAPITALES, la cual se ha planeado para la presente vigencia, de manera en que con las respectivas adquisiciones se atiendan todos los compromisos de la misma, han resultado también, de forma alguna, actividades planteadas y requeridas en el desarrollo de los talleres, foros, mesas, reuniones ya programadas y atendidas debidamente por la Asociación, que requieren de la presencia, acompañamiento y apoyo de la misma, para la consecución de los

COPIA CONTROLADA

objetivos propuestos. Dichas actividades se plantean de manera urgente, sin posibilidad de ser previsibles, y en virtud de su importancia y prevalencia para el país deben ser atendidas con celeridad y diligencia, evitando que la falta de atención de manera inminente, genere riesgos irreparables o dilación en la consecución de los objetivos y fines de la Asociación y cada uno de sus asociados.

La Asociación ha determinado la realización de acompañamiento a los acaldes electos de las ciudades asociadas en la posesión de su cargo para el inicio de las funciones de su cargo, lo cual tiene como objetivo brindar a los nuevos mandatarios una representatividad desde el gremio que lo representa a fin de fortalecer sus capacidades institucionales, propendiendo por el relacionamiento efectivo de la administración de la ciudad capital para el desempeño de sus funciones en sus correspondientes territorios, conforme al plan de acción trazado.

Por lo anterior, se considera necesario y pertinente organizar el transporte de los asistentes de forma oportuna y unificada, asegurando la coordinación en la asistencia a cada una de las ciudades capitales donde se requiera la participación de ASOCAPITALES en el proceso de transición de un nuevo periodo de los entes territoriales, logrando que se articule y coordine el rol del alcalde y sus secretario o delegados, en su nuevo mandato.

Teniendo en cuenta que, al ser concertadas diferentes visitas en diferentes ciudades del territorio nacional donde por las condiciones geográficas y de infraestructura son de difícil acceso, al igual debe garantizarse la seguridad de los asistentes mediante el desplazamiento seguro y oportuno, del personal de la Asociación para el desarrollo de los compromisos y actividades trazadas en el cumplimiento de sus funciones, esto permite atender oportunamente a los alcaldes electos

COPIA CONTROLADA

respecto de las acciones a ser coordinadas por ASOCAPITALES.

Con esta contratación se considera fundamental por cuanto este transporte permite lograr un desplazamiento coordinado de un gran número de personas lo cual hace que en aquellos casos en que los horarios de asistencia, no permite ajustarse a los vuelos comerciales, al no limitar el tiempo de partida o espacio de espera por un período largo de tiempo que impiden una adecuada participación en los objetivos misionales trazados, y no se tenga el cantidad de tiquetes para suplir esta necesidad.

Por lo expuesto, la Asociación considera necesario y pertinente organizar el transporte de los asistentes de forma oportuna y unificada, asegurando la asistencia de su personal a las diferentes ciudades capitales, garantizando tanto su llegada como su respectivo retorno al finalizar la jornada de trabajo, para lo cual, debido al horario especifico que debe cumplir la agenda trazada y atendiendo la frecuencias vuelos, como los lugares que requieren la asistencia del personal de ASOCAPITALES, frente a lo cual se tiene en cuenta los factores como la distancia desde la ciudad de Bogotá para el desplazamiento, considerando la geografía donde se tiene el trayecto y la seguridad de quienes viajan como lo es la Directora Ejecutiva, la Asociación determinó pertinente solicitar una cotización para garantizar el desplazamiento de los funcionarios, por vuelo chárter, cuyo beneficio radica en que dichos vuelos, permiten llegar a lugares donde si bien operan rutas comerciales, estas no disponen de la flexibilidad de las horas de llegada y salida, como la exclusividad para el número de pasajeros, y a la necesidad de garantizar la reducción del tiempo de viaje lo que permite el aprovechamiento de tiempo durante la jornada de trabajo.

No obstante, y para garantizar el desplazamiento aéreo en la Entidad, se procedió a verificar la

COPIA CONTROLADA

existencia de un Acuerdo Marco de Servicio de Transporte Aéreo Vuelos Chárter en la Tienda Virtual del Estado Colombiano, y se encontró que el Servicio de Transporte por Vuelos Chárter CCE-273-IAD-2021, culminó el día 19 de mayo de 2023 y no se cuenta con ninguno vigente

Es por esto que en aplicación de los principios de economía, eficacia, celeridad, imparcialidad y planeación y una vez analizados los mecanismos más idóneos para satisfacer la necesidad de la Entidad y las condiciones en las cuales debe realizar la contratación requerida, todo ello dentro del marco legal, en especial los establecidos en la Ley 80 de 1993, Ley 1150 de 2007 y Decreto 1082 de 2015, considera necesario y oportuno contratar la prestación del servicio de Servicio de Transporte Aéreo Vuelo Chárter con una empresa especializada para la prestación de este servicio, y que cumpla con todas las condiciones y requerimientos para garantizar la prestación de un servicio eficiente a los requerimientos de la Entidad.

En tal sentido, se verifico la posibilidad de llevar a cabo un proceso de contratación abierto, para lo cual se verifico la existencia de sociedades que prestarán el servicio de trasporte aéreo privado en la modalidad de vuelo charter, encontrando que conforme al lugar de ubicación del hangar, el tipo de avión y el número de pasajeros la única compañía que presta el servicio es la sociedad denominda SERVICIO AÉREO DE CAPURGANA S.A. – SEARCA S.A., es una sociedad comercial constituida, la cual conforme a su Certificado de Existencia y Representación Legal cuenta dentro de su objeto social con la prestación de servicios de Transporte Aéreo comercial público no regular, de personal, tiene licencia para operar de acuerdo con el certificado expedido por la Aeronáutica Civil y a su vez, cuenta con aviones quien cuenta con aviones BEECHCRFAT 1900D, con capacidad para 19 pasajeros, trasporte desde el Puente Aéreo hasta el hangar de la compañía, garantizando la capacidad e idoneidad para el cumplimiento del contrato, lo cual hace posible su

COPIA CONTROLADA

contratación conforme al artículo 2.2.1.2.1.4.8. del Decreto 1082 de 2015 que contempla como causal de contratación directa, cuando no exista pluralidad de oferentes, al no encontrarse en el mercado otro oferente que cumpla con las condiciones objeto del contrato.

Ahora bien, el artículo 2.2.1.2.1.4.8. del Decreto 1082 de 2015 contempla como causal de contratación directa, cuando no exista pluralidad de oferentes, preceptuando que: *"Se considera que no existe pluralidad de oferentes cuando existe solamente una persona que puede proveer el bien o el servicio por ser titular de los derechos de propiedad industrial o de los derechos de autor, o por ser proveedor exclusivo en el territorio nacional. Estas circunstancias deben constar en el estudio previo que soporta la contratación."*.

Por lo anterior, se tiene que conforme a la necesidad planteada la sociedad SERVICIO AÉREO DE CAPURGANA S.A. – SEARCA S.A., es el único proveedor que cuenta con aviones con capacidad para transportar diecinueve (19) pasajeros, tiene un hangar exclusivo de la compañía en la ciudad de Bogotá, D.C., provee transporte para el desplazamiento de las persona, se tiene que se garantiza la cobertura y cuenta con la capacidad operativa y de servicio para la prestación de los servicios requeridos por ASOCAPITALES, por lo tanto se considera viable realizar la contratación de los servicios mencionados con la empresa referida.

Con ocasión de la actividad a desarrollarse, se requiere de una (01) aeronave con capacidad para transportar diecinueve (19) pasajeros, la cual deberá cubrir las siguientes rutas:

FECHA	RUTA
3/01/2024	BOGOTÁ – LETICIA – BOGOTÁ
4/01/2024	BOGOTÁ – QUIBDÓ – BOGOTÁ

COPIA CONTROLADA

5/01/2024	BOGOTÁ – PROVIDENCIA – BOGOTÁ
9/01/2024	BOGOTÁ – ARAUCA – YOPAL – BOGOTÁ
10/01/2024	BOGOTÁ - PUERTO INÍRIDA - PUERTO CARREÑO - BOGOTÁ
11/01/2024	BOGOTÁ – MITÚ - SAN JOSÉ DEL GUAVIARE - BOGOTÁ
12/01/2024	BOGOTÁ – FLORENCIA – VILLA GARZÓN – BOGOTÁ

Así las cosas, en virtud y aplicación de los principios constitucionales y legales, las autoridades deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de sus fines y objetivos, y para el caso específico, se hace necesaria la suscripción de un contrato para la prestación del servicio de transporte aéreo de pasajeros en la modalidad de vuelo chárter conforme a la necesidad del desplazamiento a fin cumplir los compromisos o actividades relacionadas con los objetivos misionales de la Asociación Colombiana de Ciudades Capitales – ASOCAPITALES.

De acuerdo con lo anterior, y teniendo en cuenta la idoneidad, la experiencia, el beneficio económico para esta Entidad y la normatividad que les permite a las partes para celebrar este tipo de Contratos, así como la necesidad de la Asociación de contar con la prestación del servicio de transporte aéreo de pasajeros, conforme a los requerimientos de la Entidad por lo cual se consideraría viable celebrar un contrato con SERVICIO AÉREO DE CAPURGANA S.A. – SEARCA S.A.

La Asociación no cuenta con los bienes ni el personal requerido para garantizar el desplazamiento de los participantes hasta la ciudad de Leticia, que además cumpla con las características técnicas que se pretende adquirir, por lo tanto, se hace necesaria la contratación que satisfaga la necesidad planteada para contribuir así al cumplimiento a los objetivos previstos por la Asociación.

COPIA CONTROLADA

2. OBJETO A CONTRATAR

2.1 OBJETO DEL CONTRATO:

Prestación del servicio de vuelo chárter para atender el desplazamiento del personal de la Asociación Colombiana de Ciudades Capitales – ASOCAPITALES, en aquellas ciudades donde sea requerida la representatividad de la Asociación en cumplimiento de las actividades misionales.

2.2 CODIFICACIÓN UNSPSC:

El objeto de este contrato está codificado en la clasificación que se describe a continuación:

CLASIFICADOR DE BIENES Y SERVICIOS DE NACIONES UNIDAS (UNSPSC)

CLASIFICACIÓN UNSPSC	SEGMENTO	FAMILIA	CLASE	PRODUCTO
20102301	20 Maquinaria y accesorios de minería y Perforación de pozos	10 Maquinaria y equipo de minería y explotación de canteras	23 Vehículos de servicio de minería subterránea	01 Transporte de personal

2.3 ESPECIFICACIONES

De acuerdo con la necesidad que sobre el particular tiene la Asociación Colombiana de Ciudades Capitales – ASOCAPITALES, se requiere la prestación de servicios con fines específicos relacionados con:

COPIA CONTROLADA

1. Ruta:

FECHA	RUTA
3/01/2024	BOGOTÁ – LETICIA – BOGOTÁ
4/01/2024	BOGOTÁ – QUIBDÓ – BOGOTÁ
5/01/2024	BOGOTÁ – PROVIDENCIA – BOGOTÁ
9/01/2024	BOGOTÁ – ARAUCA – YOPAL – BOGOTÁ
10/01/2024	BOGOTÁ - PUERTO INÍRIDA - PUERTO CARREÑO - BOGOTÁ
11/01/2024	BOGOTÁ – MITÚ - SAN JOSÉ DEL GUAVIARE - BOGOTÁ
12/01/2024	BOGOTÁ – FLORENCIA – VILLA GARZÓN – BOGOTÁ

2. Cantidad: Una (1) aeronave.
3. Fecha: 03, 04, 05, 09, 10, 11, y 12 de enero de 2024.
4. Tipo de aeronave: BEECHCRFAT-1900D.
5. Capacidad: Diecinueve (19) pasajeros.
6. Capacidad de carga: máximo 15 kilos de equipaje no sobredimensionado en bodega y 05 kilos en equipaje de mano.
7. Servicio de desplazamiento: Transporte desde el Puente Aéreo al Hangar.
8. Servicio de Catering.

2.3.1. Plazo:

El plazo de ejecución del contrato será hasta el 30 de enero de 2024, a partir de la suscripción del acta de inicio, previo cumplimiento de los requisitos legales de ejecución.

2.3.2. Lugar de Ejecución y/o entrega.

El domicilio contractual será Bogotá D.C., no obstante, el contratista realizará las actividades propias del objeto contractual conforme al itinerario definido por ASOCAPITALES.

COPIA CONTROLADA

2.3.3. Forma y Requisitos de pago.

La Asociación pagará al **CONTRATISTA** el valor del presente contrato, en un (1) solo pago conforme a la realización del vuelo de acuerdo al itinerario trazado, previa entrega de la factura y constancia de cumplimiento emitida por el supervisor del contrato, una vez sean recibidos a satisfacción todos los servicios objeto del contrato.

PARÁGRAFO PRIMERO: Para el pago **LA CONTRATISTA** deberá aportar: **a)** el Informe de realización del vuelo y certificación de cumplimiento de las obligaciones firmada por el supervisor. **b)** Copia de los comprobantes de pago de los aportes al Sistema General de Seguridad Social Integral y ARL en el porcentaje establecido por el Gobierno Nacional. **c)** La factura deberá presentarse dentro de los ocho (8) días hábiles siguientes a la realización del evento con el previo recibido a satisfacción del Supervisor del Contrato. El pago se efectuará dentro de los treinta (30) días siguientes a la correcta presentación de los documentos requeridos para tal fin.

PARÁGRAFO SEGUNDO: Los pagos correspondientes al presente contrato serán girados a la cuenta bancaria informada por el contratista de conformidad con la certificación bancaria aportada, que consta en el expediente contractual, o en cheque girado a favor de **LA CONTRATISTA**.

2.3.4. Vigilancia y Supervisión.

La supervisión del contrato estará a cargo del Secretario General o de la persona que directamente sea delegada por este, quien deberá cumplir con las obligaciones descritas en la Ley y en el Manual de Contratación vigente de ASOCAPITALES, entre ellas las siguientes:

1. Realizar el seguimiento técnico, administrativo, financiero, contable, y jurídico sobre el cumplimiento del objeto del contrato por parte del CONTRATISTA.
2. Solicitar al CONTRATISTA informes, aclaraciones y explicaciones sobre el desarrollo de la ejecución contractual.
3. Mantener informada a la Entidad de los hechos o circunstancias que puedan constituir actos de corrupción tipificados como conductas punibles, o que puedan poner o pongan en riesgo el cumplimiento del contrato, o cuando tal incumplimiento se presente.

COPIA CONTROLADA

4. Verificar que las garantías se encuentren vigentes por el término previsto contractualmente y mantener informada a la aseguradora de los requerimientos que se haga al CONTRATISTA respecto de la garantía. (Si aplica)
5. Verificar el cumplimiento por parte del CONTRATISTA de los requisitos exigidos para el pago.

2.4 OBLIGACIONES DE LAS PARTES

2.4.1 Del Contratista

2.4.1.1Obligaciones Generales:

1. Ejecutar el objeto del contrato y desarrollar las actividades específicas en las condiciones pactadas.
2. Atender los lineamientos y políticas generales, así como dar cumplimiento a los procesos, subprocesos e instructivos del Sistema de Gestión de Calidad definidos por Asocapitales que se relacionen con el objeto del contrato.
3. Abstenerse de dar información a los medios de comunicación y/o cualquier tercero ni a los medios de comunicación salvo autorización escrita del supervisor del contrato y en general, no divulgar la información que le sea suministrada por el supervisor del contrato o que conozca en desarrollo del objeto contractual, sin consentimiento previo por parte del supervisor.
4. El contratista deberá guardar confidencialidad sobre los documentos, informes y conceptos elaborados en desarrollo del objeto contractual y someterlos únicamente a consideración del supervisor del contrato.
5. Obrar con lealtad y buena fe en las distintas etapas contractuales, evitando dilaciones que puedan presentarse y en general se obliga a cumplir con lo establecido en la Ley 80 de 1993 y las otras disposiciones aplicables a la contratación estatal.
6. Presentar al supervisor del contrato los comprobantes de pago de las obligaciones parafiscales y aportes al SSSI, de conformidad con la Ley 789 de 2002 y la Ley 1150 de 2007, según corresponda.
7. Informar oportunamente de cualquier petición o amenaza de quien, actuando por fuera

COPIA CONTROLADA

de la ley, pretenda obligarlo a hacer u omitir algún acto, de tal forma que se afecten los intereses de Asocapitales.

8. Adelantar los trámites y cumplir los requisitos para la ejecución del contrato dentro de los plazos establecidos.
9. El Contratista se compromete a cumplir con las obligaciones y trámites pertinentes como proveedor de la plataforma SECOP II.
10. Las demás inherentes o necesarias para la correcta ejecución del objeto contractual.

2.4.1.2Obligaciones Específicas:

1. Prestar el servicio de transporte aéreo de pasajeros, en aeronaves BEECHCRFAT-1900D, con capacidad para diecinueve (19) pasajeros, cuyos trayectos definidos de conformidad con las especificaciones y requerimientos de la Asociación, son:

FECHA	RUTA
3/01/2024	BOGOTÁ – LETICIA – BOGOTÁ
4/01/2024	BOGOTÁ – QUIBDÓ – BOGOTÁ
5/01/2024	BOGOTÁ – PROVIDENCIA – BOGOTÁ
9/01/2024	BOGOTÁ – ARAUCA – YOPAL – BOGOTÁ
10/01/2024	BOGOTÁ - PUERTO INÍRIDA - PUERTO CARREÑO - BOGOTÁ
11/01/2024	BOGOTÁ – MITÚ - SAN JOSÉ DEL GUAVIARE - BOGOTÁ
12/01/2024	BOGOTÁ – FLORENCIA – VILLA GARZÓN – BOGOTÁ

2. Garantizar que los pilotos que se utilizarán para el desarrollo de este contrato tienen licencia como pilotos comerciales con rangos y calificaciones adecuadas relacionadas con la aeronave especificada para el desarrollo del contrato y tienen familiaridad con la ruta a volar y con los aeropuertos a utilizar.
3. Presentar un informe con los soportes correspondientes que acrediten el servicio prestado a satisfacción del supervisor del contrato.
4. Mantener en adecuado estado de operación la aeronave suministrada cumpliendo de manera estricta todos los planes de mantenimiento conforme a las instrucciones del fabricante y de las autoridades aeronáuticas.

COPIA CONTROLADA

5. Ejecutar los vuelos conforme las indicaciones entregadas por ASOCAPITALES.
6. Mantener al día todos los certificados y acreditaciones necesarias para la correcta y legal operación de la aeronave.
7. Realizar el(los) Vuelo(s) en cumplimiento total de todas las leyes, ordenanzas y reglamentaciones adecuadas sobre seguridad.
8. Suministrar la aeronave objeto del presente contrato en perfectas condiciones de aeronavegabilidad, junto con los elementos y materiales necesarios para el buen funcionamiento de la aeronave.
9. Las demás que sean necesarias para la correcta e íntegra ejecución del contrato según indique el supervisor del contrato.

2.4.2 Obligaciones de la Asociación:

1. Ejercer el respectivo control en el cumplimiento del objeto del contrato y expedir el certificado de cumplimiento a satisfacción.
2. Pagar el valor del contrato de acuerdo con los términos establecidos.
3. Suministrar al contratista todos aquellos documentos, información e insumos que este requiera para su ejecución.
4. Prestar su colaboración para el cumplimiento de las obligaciones del CONTRATISTA.
5. Garantizar que el número de pasajeros de NO supere la capacidad máxima de la aeronave objeto del presente contrato.
6. Abstenerse de solicitar transporte de personal vinculado a las listas OFAC, Clinton o similares.

3. PRODUCTOS Y/O INFORMES

La contratista deberá presentar un informe de actividades por cada uno de los pagos realizados, de acuerdo con la forma de pago señalada en el contrato. Dicho informe deberá presentarse en el formato definido por la entidad, atendiendo los lineamientos de la Supervisión y, de igual modo, deberá contener la descripción detallada de las actividades desarrolladas en el respectivo período.

COPIA CONTROLADA

4. MODALIDAD DE SELECCIÓN DEL CONTRATISTA Y SU JUSTIFICACIÓN - FUNDAMENTOS JURÍDICOS

4.1 IDENTIFICACIÓN DEL CONTRATO A CELEBRAR:

Contrato de prestación de servicios de transporte aérea privado de pasajeros.

4.2 FUNDAMENTOS JURÍDICOS QUE SOPORTAN LA MODALIDAD DE SELECCIÓN:

4.2.1 Régimen Jurídico aplicable:

El contrato por suscribir estará sometido estará sometido a la legislación y jurisdicción colombiana y se rige por las normas de la Ley 80 de 1993, la Ley 1150 de 2007, la Ley 1474 de 2011, el Decreto Ley 019 de 2012, el Decreto 1082 de 2015 y demás normas que la complementen, modifiquen o reglamenten y por las normas civiles y comerciales que regulen el objeto del contrato.

4.2.2 Modalidad de Selección.

El presente proceso de contratación se fundamenta en la normatividad vigente para la contratación directa, específicamente en la causal señalada en el Literal g) del numeral 4º del Artículo 2° de la Ley 1150 de 2007, "Cuando no exista pluralidad de oferentes en el mercado"

De igual manera se fundamenta en lo establecido en el artículo 2.2.1.2.1.4.8. del Decreto 1082 de 2015, por ser una causal de la contratación directa, el cual establece:

"(…) Se considera que no existe pluralidad de oferentes cuando existe solamente una persona que puede proveer el bien o el servicio por ser titular de los derechos de propiedad industrial o de los derechos de autor, o por ser proveedor exclusivo en el territorio nacional. Estas circunstancias deben constar en el estudio previo que soporta la contratación. (…)"

COPIA CONTROLADA

En consonancia de lo estipulado por la norma, esta causal opera en el evento de que el proveedor del bien o servicio ostente:

1. La titularidad de los derechos de propiedad industrial; o,
2. La titularidad de los derechos de autor; o
3. Ser proveedor exclusivo en el territorio nacional.

Conforme a estos requisitos, la Asociación soporta con los documentos proporcionados por el proveedor, de conformidad con la certificación cuenta con la autorización de permiso de operación aérea, del estudio de mercado se tiene que es el único proveedor que cuenta con aviones BEECHCRFAT-1900D con capacidad de 19 pasajeros, a demás tiene un hangar en la ciudad de Bogotá, por lo tanto, es la única empresa en Colombia que suministra este tipo de trasporte conforme al número de pasajeros para transportar, lo cual hace parte del presente documento.

Aunado a lo anterior, se expide el acto administrativo que justifica la contratación directa por esta causa, donde se establece la causal que invoca para contratar directamente, el objeto del contrato, el presupuesto para la contratación y las condiciones que exigirá al contratista y el lugar en el cual los interesados pueden consultar los estudios y documentos previos, en cumplimiento del artículo 2.2.1.2.1.4.1. del Decreto 1082 de 2015.

5. CRITERIOS PARA SELECCIONAR LA OFERTA MÁS FAVORABLE

El numeral 4º del artículo 2 de la Ley 1150 de 2007, establece la posibilidad que tienen las entidades sometidas al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública de adelantar el procedimiento previsto para la Contratación Directa siempre y cuando el contrato y/o el objeto contractual se adecúe a alguna de las causales allí previstas.

Dentro de las mismas, se encuentra la inexistencia de pluralidad de oferentes en el mercado (literal (g) del numeral 4º del artículo 2º de la Ley 1150 de 2007). En concordancia, el artículo 2.2.1.2.1.4.8. del Decreto 1082 de 2015, determina las circunstancias por las cuales se considera la inexistencia en la pluralidad de ofertes.

COPIA CONTROLADA

Como una de las circunstancias, se tiene que el proveedor tiene los derechos de autor sobre la obra literaria objeto de adquisición, siendo admisible a través de los soportes idóneos demostrativos de tal hecho, esto a fin de no oponerse al principio de libre concurrencia, siempre y cuando con base en los estudios previos se evidencie la necesidad de contratar específicamente ese producto o servicio, surgiendo la imposibilidad de contar con otro tipo en el mercado para suplir la necesidad.

Por lo anterior, atendiendo a la modalidad de contratación indicada, los factores objeto de verificación corresponden a la necesidad de contar con información actualizada de las diferentes ramas del estado a través de medios especializados, facilitando de esta manera una adecuada intervención en la defensa de los asociados, así como los antecedentes de contratación del proveedor. En este sentido, fue seleccionado este servicio ofrecido por SERVICIO AÉREO DE CAPURGANA S.A. – SEARCA S.A., quien es el único proveedor con capacidad de aviones de diecinueve (19) pasajeros y hangar en la ciudad de Bogotá, verificándose que este cuenta con la capacidad e idoneidad para el manejo del transporte requerido, condición que se acredita a través de la propuesta comercial donde se describe las características del servicio a prestarse.

En cuanto a la capacidad e idoneidad, es importante resaltar el profesionalismo con que la empresa SERVICIO AÉREO DE CAPURGANA S.A. – SEARCA S.A., cumple con su objeto social al guardar relación con el servicio a contratar, demostrado a través del Certificado de Existencia y Representación Legal, aunado a la experiencia de la empresa con la consulta de la contratación efectuada por diferentes entidades públicas.

6. ANÁLISIS DE LAS VARIABLES QUE SOPORTAN EL VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO

Teniendo en cuenta la Guía para la elaboración del Estudio del Sector G-EES-02, en las contrataciones directas, el análisis del sector depende del objeto del contrato y de las condiciones de idoneidad y experiencia que llevan a contratar a la persona natural o jurídica que está en

COPIA CONTROLADA

condiciones de desarrollar el objeto conforme al proceso de contratación.

Así las cosas, debe indicarse que la ASOCIACIÓN en su información histórica referente a la necesidad expuesta, en el año 2022 y 2023 suscribió con **SERVICIO AÉREO DE CAPURGANA S.A. – SEARCA S.A.**, la realización de vuelos chárter, con aviones con capacidad para diecinueve (19) pasajeros.

De esto se tiene que, el sector de Transporte Aéreo en Colombia se ha establecido como pieza fundamental para el crecimiento económico del país, teniendo en cuenta los beneficios términos sociales, económicos y de competitividad producto de la conectividad aérea. Así mismo, el sector se posiciona como un gran dinamizador de otros sectores como lo son el comercio, industria y turismo permitiendo así fomentar el empleo y el desarrollo económico de las regiones.

Por otro lado, los flujos de inversión nacional y extranjera, sumado a los aportes fiscales de las aerolíneas e inversiones en materia de infraestructura por parte del gobierno nacional, permiten que el sector este en constante evolución y se encuentre en capacidad de satisfacer las necesidades del mercado frente al transporte de pasajeros.

De acuerdo con estadísticas realizadas por la Aerocivil, desde el año 2017 hasta el 2019 se registró un crecimiento sostenido en el flujo de transporte de pasajeros y de carga en el sector de Transporte Aéreo. No obstante, para el año 2020, el sector sufre un gran apagón a consecuencia de las medidas restrictivas aplicadas por los gobiernos para contener la pandemia provocada por la propagación del virus COVID-19.

COPIA CONTROLADA

Para el año 2018, la Aerocivil registró un total de 37.807.270 pasajeros y 842.072.578 kg de carga abordo transportados, mientras que, en el año 2019, la cifra se incrementó a 41.300.410 pasajeros y 809.926.723 kg de carga. Por otro lado, para el año 2020, se registra una disminución frente al 2019 cercana al 68% en el transporte de pasajeros y de un 15% en el transporte de carga como resultado de la pandemia, con un total de 13.080.808 pasajeros y 687.359.085 kg transportados. (Aerocivil, 2021)

De acuerdo con la definición de la Aerocivil, actualmente el sector de Transporte Aéreo está compuesto por el transporte regular y no regular. El transporte regular comprende la operación comercial de Aerolíneas sujeta a horarios e itinerarios de vuelo, y en la cual se hace necesario la expedición de un tiquete para acceder al servicio. Mientras que el Transporte Aéreo no regular está compuesto por: (i) Vuelos Chárter, en los cuales permite al cliente el alquiler de toda una aeronave eligiendo el destino a donde desea ir y sin estar sujeto a horarios comerciales e itinerarios; (ii) las empresas de taxi aéreo, en las cuales se adquiere un cupo de acuerdo con la disponibilidad de rutas, horarios y precio que disponga cada empresa; y (iii) las empresas exclusivas de transporte de carga.

Para las Entidades Estatales y empresas del sector privado, la aviación no regular a través del uso de Vuelos Chárter se ha convertido en una opción eficaz y oportuna para el transporte de personal, teniendo en cuenta su capacidad de ajustarse a las necesidades de cada uno de sus clientes. Además de la eficiencia, disponibilidad, privacidad y facilidad en materia de transporte que ofrecen los Vuelos Chárter, este tipo de servicio es adquirido también debido a su capacidad de acceder a destinos o lugares remotos donde un vuelo comercial no podría llegar.

COPIA CONTROLADA

En términos de infraestructura aéreo-portuaria, el Ministerio de Transporte Colombia establece que Colombia cuenta actualmente con 590 aeropuertos y campos de aterrizaje de los cuales: 74 son de propiedad de Aerocivil, 14 de los Departamentos, 94 Municipales, 9 Militares, 185 fumigación, 214 Privados (MinTransporte, 2021).

Por último, en Colombia existen dos gremios que representan los intereses de la industria de Transporte aéreo de pasajeros:

(i) ANATO y (ii) ATAC. La Asociación Colombiana de Agencias de Viajes y Turismo, también conocida como ANATO, es una entidad de carácter gremial encargada de representar, defender y promocionar los intereses generales del turismo y de las Agencias de Viajes en Colombia.

Por otro lado, la Asociación de Transporte Aéreo ATAC fue constituida en Colombia en 1980 para representar las necesidades gremiales de la industria aeronáutica frente a los organismos públicos, organismos multilaterales, entidades privadas y la opinión pública. ATAC examina y estudia aspectos influyentes para el Transporte Aéreo y plantea sus respectivas soluciones.

a) Contexto Nacional

Según la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), se estima que la industria del Transporte Aéreo incluyendo las aerolíneas y su cadena de suministro aportan US $2.2 mil millones del PIB en Colombia, a lo que se suma el factor de generación de empleo de aproximadamente 600.000 empleos promovidos por el Transporte Aéreo y turismo (IATA, 2021).

COPIA CONTROLADA

El sector de Transporte Aéreo fue uno de los sectores más afectados durante el año 2020 por causa de la crisis generada por el virus COVID-19, debido al cierre generalizado de las fronteras aéreas para el tránsito de pasajeros nacionales y turistas internacionales, lo que llevo a la industria aérea a una seria crisis. De acuerdo con un informe publicado por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe, se estima que, durante los primeros ocho meses del año 2020, las aerolíneas a nivel global perdieron ingresos del orden de los USD 256 mil millones, de los cuales un 7% (USD 19 mil millones) corresponden a pérdidas originadas en América Latina y el Caribe (CEPAL, 2020).

Para analizar el impacto económico generado por la pandemia en Colombia, es importante abordar una de las variables principales que es el Producto Interno Bruto (PIB), cuya variación anual representa en este caso el crecimiento de la economía nacional. El Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) reveló en su boletín técnico publicado el 15 de febrero de 2021, que el PIB de Colombia cayó 6,8% en el año 2020, como consecuencia de la pandemia, los confinamientos y restricción a la actividad productiva del país[1] (DANE, 2021).

En este caso, el transporte fue el subsector que más se contrajo durante el periodo, con una variación anual de -11,1% en el PIB. Dentro de este, el Transporte Aéreo se contrajo 44,2%, seguido del almacenamiento (-9%) y del transporte terrestre (-7,9%). Por lo tanto, es posible que esta contracción en el proceso de reactivación del sector sea atribuible aun a la incertidumbre en la operación de vuelos nacionales e internacionales, restricciones a la movilidad en ciertas ciudades, entre otros factores. Por lo anterior, la reactivación del sector de Transporte Aéreo

[1] https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/pib/cp_PIB_IVtrim20.pdf

COPIA CONTROLADA

estará sujetan en gran medida al retorno de la confianza del consumidor, la estabilidad en la operación área tanto en rutas nacionales e internacionales y las medidas adoptadas por los gobiernos locales para la atención de la pandemia.

b) Generación de Empleos

Respecto a la generación de empleos, el sector de Transporte Aéreo se cataloga como una de las divisiones que componen la actividad económica de transporte y almacenamiento definida por el DANE. De acuerdo con un reporte publicado por el DANE sobre la población ocupada por actividad económica para el año 2019, según la Clasificación Industrial Internacional Uniforme -CIIU Rev. 4 A.C, se evidencia según la rama relacionada con el sector, el total de ocupados, en las divisiones y los distintos grupos que la contiene6 (DANE, 2019).

Respecto al grupo de Transporte Aéreo de pasajeros se evidencia un registro total de 20.822 personas ocupadas que corresponde al 1,35% del total de la actividad económica, comparado en una menor proporción con el grupo de Transporte Aéreo de carga, el cual registra únicamente un total de 2.732 personas, representando un 0,18% del total general. En este caso, la división de Transporte terrestre y transporte por tuberías es la que realiza el mayor aporte en términos de personas ocupadas, con un total de 1.164.882, que corresponde al 75% del total de la rama de transporte y almacenamiento.

c) Contratos

Con el objetivo de evidenciar la forma en que las Entidades Compradoras contratan el servicio de transporte por Vuelo Chárter, Colombia Compra Eficiente verificó la información registrada en las

COPIA CONTROLADA

plataformas SECOP I y SECOP II sobre los procesos de contratación pública adelantados por las Entidades durante la vigencia 2018 a 2020.

Para seleccionar la muestra del SECOP, Colombia Compra Eficiente realizó un filtro de contratos relacionados con la contratación del servicio de transporte por Vuelo Chárter y transporte helicoportado suscritos por las Entidades Estatales.

Colombia Compra Eficiente evidenció un total de 55 contratos en los cuales se adquirió el servicio de transporte por Vuelo Chárter, por un valor total de $11.619 millones de pesos durante el periodo analizado. En este caso, el 67% que corresponde a 37 contratos publicados en la plataforma SECOP I, y el 18% restante a contratos publicados en la plataforma SECOP II.

Como resultado del análisis de los procesos de contratación publicados en el SECOP, Colombia Compra Eficiente evidenció que el Ministerio De Vivienda Ciudad y Territorio, Fondo Rotatorio del Ministerio de Relaciones Exteriores, ICBF Regional Vaupés, Gobernación de Santander, y el ESE Hospital San Rafael de Leticia, son algunas de las Entidades Estatales del orden nacional y territorial que mayor presupuesto han destinado para la adquisición de este servicio.

d) Marco Regulatorio

De conformidad con el artículo 69 del del Decreto 2171 de 1992 la Aerocivil es la entidad encargada de regular, administrar, vigilar y controlar el uso del espacio aéreo colombiano por la aviación civil y las relaciones de esta con la aviación del estado, así mismo esta entidad tiene como objetivo el desarrollo de la normativa para que la navegación en el espacio aéreo colombiano sea segura.

COPIA CONTROLADA

En Colombia las disposiciones principales sobre la legislación aeronáutica en materia para esta aviación se encuentran basadas en el Código de Comercio Colombiano, El libro quinto, en su parte segunda (De la aeronáutica) cuenta con los artículos 1854 y 1867, en ellos se clasifica la aviación según la regularidad y la prestación de los servicios aéreos no regulares por parte de los explotadores.

El artículo 1867 del Código de Comercio, habla sobre la legislación que aplica la autoridad aeronáutica sobre los explotadores constituidos como prestadores de servicios aéreos no regulares, allí menciona que este tipo de explotador no deberá constituir una competencia indebida a los servicios aéreos regulares, y otorga prelación a las empresas de transporte aéreo regular, en todo caso que deseen realizar vuelos no regulares dentro de las rutas que comprendan sus permisos de operación.

Además, como lo menciona el artículo 1867 del Código de Comercio, le corresponde a la Aerocivil legislar el transporte aéreo no regular a través de los RAC, y de esta manera es como en el RAC 3 (Actividades aéreas civiles) se regula y se restringe este tipo de aviación por medio del numeral 3.6.3.3.1.7.1, en donde se exponen una serie de restricciones para que los explotadores de este tipo de servicio no se vuelvan una competencia desleal para las empresas de transporte aéreo regular.

Es así como el numeral 3.6.3.3.1.7.1 del RAC 3 restringía a este tipo de aviación para pactar contratos individuales de transporte aéreo directamente con cada pasajero, efectuar reservas,

COPIA CONTROLADA

ofrecer servicios sin limitaciones de hora, cantidad de vuelos semanales o mensuales, y publicitar los vuelos en los lugares hacia o desde donde se operen.

6.1 ANÁLISIS DE LA OFERTA

Entre los aspectos más importantes mencionados por los Proveedores que prestan el servicio de transporte por vuelo Chárter están:

- Los Proveedores cuentan con cobertura nacional del servicio, la cual está sujeta a la disponibilidad de aeronaves al momento de solicitar el servicio.
- Los Proveedores deben presentar e implementar un Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS), el cual será auditado y aprobado por la Aerocivil. En este caso, las empresas con amplia experiencia y reconocimiento en el mercado cuentan actualmente con un Sistema de Gestión de Seguridad Operacional implementado a su estructura organizacional y aprobado por la Aerocivil, mientras que las empresas más jóvenes, por lo general se aun encuentran dentro de la fase de implementación, etapa la cual es verificada por la autoridad aeronáutica, de acuerdo con lo establecido en el RAC 219.
- Las Entidades Compradoras para requerir el servicio deben especificar a los Proveedores aspectos importantes como la descripción de la necesidad, el tipo de servicio requerido, origen y destino, número de personas o características del equipaje a transportar e itinerario del vuelo.
- Teniendo en cuenta las condiciones y disponibilidad de aeródromos o helipuertos y demás características del servicio requeridas por las Entidades Estatales, los Proveedores definen el tipo de aeronave apta para realizar el servicio de transporte.
- Los Proveedores establecen generalmente su estructura de costos a partir del tipo de

COPIA CONTROLADA

aeronave a utilizar, además de las necesidades establecidas previamente por el cliente.

- Cada empresa es responsable de la implementación de los sistemas de gestión de calidad y de seguridad aérea para velar por el cumplimiento del RAC y demás estándares exigidos por la Aerocivil.

a) Cadena de suministro

Servicio de transporte por vuelo Chárter al estar incluido dentro del Transporte Aéreo no regular, no está sujeto a la expedición de tiquetes aéreos, rutas definidas o cumplimiento de itinerarios comerciales.

Los Proveedores para prestar el servicio de transporte por vuelo Chárter ofrecen la disponibilidad de contratar una aeronave, según las necesidades de cada Entidad Compradora o del cliente en particular. En este sentido, la Entidad Compradora contrata el transporte directamente con la empresa prestadora del servicio, la cual se encargará de todas las labores operativas y logísticas relacionadas con el Transporte Aéreo.

En ciertos casos específicos relacionados con la disponibilidad de aeronaves, condiciones del servicio y capacidad operativa, algunas empresas también acceden a la subcontratación de empresas terceras para prestar el servicio. En este caso, la responsabilidad frente al cumplimiento de los estándares de calidad y de seguridad operacional de la empresa tercerizada son asumidos tanto por la empresa contratante como por la empresa tercerizada prestadora del servicio, los cuales deben estar alineadas con la regulación expedida por la Aerocivil.

COPIA CONTROLADA

Al considerarse como un servicio de transporte especial, las Entidades Compradoras contratan directamente con la empresa prestadora del servicio, a la cual le suministrarán toda la información respecto al itinerario de vuelo y demás necesidades identificadas. El Proveedor asigna una aeronave a la Entidad Compradora y presta el servicio en las condiciones pactadas entre ambas partes.

b) Identificación de proveedores

Los Proveedores que prestan el servicio de Transporte Aéreo de vuelo Chárter se encuentran avalados y regulados por parte de la Aeronáutica Civil. De acuerdo con la información recopilada de dicha unidad administrativa y al análisis de la oferta según información extraída de la plataforma EMIS (Emerging Markets Group Company), Colombia Compra Eficiente identificó el tamaño empresarial de una muestra de 32 empresas que están relacionadas con el transporte aéreo de personas por vuelos Chárter.

De acuerdo con la información reportada por la Aerocivil producto del análisis de la oferta, Colombia Compra Eficiente identificó a los posibles Proveedores que actualmente se encuentran en la capacidad de prestar el servicio de transporte por Vuelo Chárter a las Entidades Compradoras.

Aproximadamente un total de 52 empresas estarían en capacidad de ofrecer el servicio de transporte por Vuelo Chárter, de acuerdo con las necesidades establecidas por las Entidades Compradoras. Según la Aerocivil, las empresas han efectuado operaciones tanto en aeronaves de ala fija, como de ala rotatoria, en el territorio nacional durante el año 2021.

COPIA CONTROLADA

Respecto a la tipología del servicio que ofrece el mercado se cuenta el siguiente:

Servicio de transporte por Vuelo Chárter mediante dos (2) segmentos:

- Aeronaves de Ala fija (Aviones).
- Aeronaves de Ala Rotativa (Helicópteros).

La Asociación procedió a enviar correos electrónicos a: SEARCA S.A.; HELICOL; HELISTAR; AERCARIBE; SOLAIR; AEROVIAS REGIONALES DEL ORIENTE S.A.S.; AEROLANS; AEROSTAR S.A.S.; PACIFICA TRAVEL; GRUPO RÍO SUR.

De lo anterior, fue únicamente reciba respuesta de capacidad de oferta de SERVICIO AÉREO DE CAPURGANA S.A. – SEARCA S.A., no encontrado otra empresa que oferte el tipo de servicio requerido por la Asociación.

c) Condiciones principales en la prestación del servicio:

El Proveedor debe presentar el Certificado de Operador Aéreo (CDO) y el Permiso de Operación valido y vigente expedidos por la Aerocivil para la prestación del servicio de transporte aéreo no regular. El Certificado de Operación expedido por la Aerocivil es único y autoriza al Proveedor a realizar operaciones de Transporte Aéreo comercial de conformidad con las autorizaciones, condiciones y limitaciones especificadas, de acuerdo con las disposiciones establecidas en el RAC 119.

El Certificado de Operador Aéreo (CDO) expedido por la autoridad aeronáutica al Proveedor de servicios aéreos incluirá la siguiente información:

COPIA CONTROLADA

1. Estado del explotador (Proveedor) y autoridad expedidora.
2. Número de certificado de explotador de servicios aéreos y fecha de vencimiento.
3. Nombre del explotador, razón social (si difiere de aquél) y dirección de su sede principal de negocios.
4. Fecha de expedición y nombre, firma y título del representante de la autoridad expedidora.
5. El lugar, en un documento controlado llevado a bordo, donde pueda encontrarse la información de contacto de las autoridades de gestión operacional.

Un Proveedor autorizado para realizar operaciones de Transporte Aéreo comercial bajo las normas RAC 121, o RAC 135, o ambas, se le expide por parte de la Aerocivil un solo CDO autorizándole tales operaciones, sin considerar las clases de operaciones o los tipos o tamaños de aeronaves a ser operadas.

El Proveedor es responsable de la operación aérea requerida por cada Entidad Compradora, indistintamente de que esta se realice a través de un contrato de arrendamiento o fletamento, en el cual el Proveedor a cambio de pagar una contraprestación recibe y usa la capacidad total o parcial de una o varias aeronaves, sin asumir la calidad de explotador sobre tal(es) aeronave(s).

El Proveedor debe disponer de personal idóneo y calificado el cual contará con las respectivas autorizaciones y licencias vigentes expedidas por la Aeronáutica Civil, según lo establecido en el RAC No.2. Adicionalmente, el Proveedor es responsable de realizar las coordinaciones y gestión de permisos con la autoridad aeronáutica y de seguridad relacionadas con el plan de vuelo, además de las labores técnicas y operacionales para la prestación oportuna y eficiente del servicio.

COPIA CONTROLADA

El Proveedor deberá gestionar en conjunto con la Entidad Compradora los permisos y autorizaciones de despegue y aterrizaje de las aeronaves, cuando estas actividades se realicen en aeródromos, helipuertos o predios privados, o en bases militares, excepto para casos de emergencia, según los procedimientos establecidos por la Aerocivil.

El Proveedor será responsable de la gestión de solicitud de apoyo a la autoridad aeronáutica, militares y de policía, en caso de ser requerida, para la verificación de las condiciones operacionales, de seguridad u orden público, tanto en el punto de origen y destino, máxime cuando se realice el desplazamiento de personalidades o equipaje de alto valor.

El Proveedor deberá implementar los protocolos de bioseguridad para la prestación del servicio, según las medidas y condiciones definidas por el Gobierno Nacional y la Autoridad Aeronáutica, para mitigar, controlar y realizar el adecuado manejo de la pandemia del coronavirus COVID–19.

El Proveedor debe mantener vigentes las respectivas pólizas de seguros de responsabilidad civil (contractual y extracontractual) vigentes de la aeronave, por un valor que cubra los riesgos de la actividad desarrollada, previa validación y aprobación por parte de la Aerocivil.

d) Estructura de costos

De acuerdo con el análisis de la oferta e información abstraída de las mesas de trabajo con Proveedores y posibles interesados, Colombia Compra Eficiente identificó que las empresas que prestan el servicio de transporte por Vuelo Chárter tienen dos tipos de costos: (i) costos directos; y (ii) costos indirectos.

COPIA CONTROLADA

I. Costos directos:

Los costos directos son los asociados a la operación del servicio aéreo que incluyen los siguientes aspectos:

- Costos de la tripulación.
- Costo de seguros.
- Costos de servicios aeronáuticos.
- Cosos de mantenimiento.
- Costos de servicio a pasajeros.
- Costos de combustible.
- Depreciación.
- Leasing o costos de arrendamiento de aeronaves.

II. Costos indirectos:

Los costos indirectos de las empresas de Vuelos Chárter son los asociados a actividades de apoyo tales como:

- Gastos administrativos.
- Gastos de ventas.
- Gastos Financieros

e) Análisis de precios

La metodología de estimación del precio del servicio de transporte por Vuelo Chárter se fundamenta en el análisis de la oferta y comportamiento del mercado. Los Vuelos Chárter al ser considerado un servicio de Transporte Aéreo no regular, no está regulado en términos de precios,

COPIA CONTROLADA

por lo tanto, las empresas las cuales prestan este tipo de servicio cobran el valor de la hora de vuelo de las aeronaves, según sus costos directos e indirectos asociados a la operación.

Los criterios para seleccionar la oferta más favorable, corresponden a la descrita en el artículo 2.2.1.2.1.4.9 Decreto 1082 de 2015, en este caso, no es necesario que la Entidad Estatal haya obtenido previamente varias ofertas, siempre que sea con persona natural o jurídica que esté en capacidad de ejecutar el objeto del contrato, se verifique la idoneidad o experiencia requerida y relacionada con el área de que se trate de lo cual el ordenador del gasto debe dejar constancia escrita.

7. VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO:

El valor de la presente contratación asciende a la suma de **TRESCIENTOS CINCUENTA MILLONES TRESCIENTOS OCHENTA Y TRES MIL PESOS M/CTE. ($350.383.000)**, incluido todos los impuestos, costos directos e indirectos a que haya lugar.

Este valor comprende el servicio de una (1) aeronave que cubrirá las siguientes rutas:

FECHA	RUTA
3/01/2024	BOGOTÁ – LETICIA – BOGOTÁ
4/01/2024	BOGOTÁ – QUIBDÓ – BOGOTÁ
5/01/2024	BOGOTÁ – PROVIDENCIA – BOGOTÁ
9/01/2024	BOGOTÁ – ARAUCA – YOPAL – BOGOTÁ
10/01/2024	BOGOTÁ - PUERTO INÍRIDA - PUERTO CARREÑO - BOGOTÁ
11/01/2024	BOGOTÁ – MITÚ - SAN JOSÉ DEL GUAVIARE - BOGOTÁ
12/01/2024	BOGOTÁ – FLORENCIA – VILLA GARZÓN – BOGOTÁ

COPIA CONTROLADA

8. SOPORTE QUE PERMITE LA TIPIFICACIÓN, ESTIMACIÓN Y ASIGNACIÓN DE RIESGOS PREVISIBLES QUE PUEDAN AFECTAR EL EQUILIBRIO ECONÓMICO DEL CONTRATO

Conforme a lo establecido en el artículo 4º de la Ley 1150 de 2007 y en la sección 2, subsección 1, artículo 2.2.1.1.2.1.1 del Decreto 1082 de 2015, debe existir un soporte que permita la tipificación, estimación y asignación de los riesgos previsibles que puedan afectar el equilibrio económico del contrato.

Se entienden como riesgos involucrados en la contratación todas aquellas circunstancias que, de presentarse durante el desarrollo y ejecución del contrato, tienen la potencialidad de alterar el equilibrio económico del contrato, pero que dada su previsibilidad se regulan en el marco de las condiciones inicialmente pactadas en los contratos y se excluyen así del concepto de imprevisibilidad de que trata el artículo 27 de la Ley 80 de 1993. Así se entiende igualmente de lo indicado en el artículo 2.2.1.1.1.3.1. del Decreto 1082 de 2015 que define riesgo como aquel evento que puede generar efectos adversos y de distinta magnitud en el logro de los objetivos del Proceso de Contratación o en la ejecución de un Contrato.

Aunado a ello, el artículo 2.2.1.1.1.6.3 del Decreto 1082 de 2015 indica que *Asocapitales* debe evaluar el Riesgo que el Proceso de Contratación representa para el cumplimiento de sus metas y objetivos, de acuerdo con los manuales y guías que para el efecto expida Colombia Compra Eficiente, por lo que la Entidad realizó el ejercicio de previsibilidad ordenado por las normas ya mencionadas el cual tuvo en consideración adicionalmente lo dispuesto en Documento CONPES sobre Riesgo Previsible en el Marco de la Política de Contratación Pública expedido por el Consejo

COPIA CONTROLADA

Nacional de Política Económica y Social del Departamento Nacional de Planeación y el Manual para la Identificación y Cobertura del Riesgo en los Procesos de Contratación de Colombia Compra Eficiente

En el ejercicio se estableció el contexto en el cual se adelanta el proceso de contratación, se identificaron y clasificaron los riesgos del proceso de contratación, se evaluaron y calificaron los riesgos, se asignaron y trataron los riesgos y se monitorearon y revisaron la gestión de los riesgos, según los lineamientos de Colombia Compra Eficiente.

Adicionalmente, se analizaron aspectos tales como la naturaleza del contrato, el plazo de ejecución, las obligaciones a cargo del contratista, el tipo de servicios a adquirir, así como los demás aspectos enunciados en el estudio del sector, entre otros. Como resultado del ejercicio de previsibilidad, la Entidad encontró riesgos previsibles que pudieran afectar el equilibrio económico del contrato partiendo de las características propias del contrato de prestación de servicios y su ejecución, así como las condiciones generales de los bienes a adquirir, así como el plazo, forma de pago, entre otros.

Por lo tanto, el proponente que resulte adjudicatario del (los) contrato (s), tendrá la absoluta responsabilidad en la ejecución de todas las actividades necesarias para la total y cabal ejecución del objeto contractual, debiendo considerar todos los aspectos técnicos, económicos, financieros, y del mercado para evitar la ocurrencia de situaciones y materialización de riesgos que afecten la cabal ejecución del contrato y la permanencia de la ecuación contractual durante toda la vigencia del contrato, y en el evento de que estos se alteren, serán de su cargo y responsabilidad los gastos que estos conlleven.

COPIA CONTROLADA

No obstante, lo anterior, y conforme lo dispuesto por el Documento CONPES sobre Riesgo Previsible en el Marco de la Política de Contratación Pública en el cual se advierte que:

"(…) será posible en las demás modalidades de selección recibir las observaciones que sobre el particular deseen formular los interesados tanto en la publicación del proyecto de pliego y pliego definitivo, como en las aclaraciones a los mismos pudiendo incluso citar a audiencia si se considera necesario. Lo anterior, en atención a su experticia en el objeto contractual y la gestión de los riesgos inmersos en él"

Asocapitales informa que los proponentes, dada su especialidad y experiencia en la prestación de servicios objeto de la presente contratación, deberán informar oportunamente a la Entidad por medio del canal de comunicación dispuesto en el SECOP II, cualquier riesgo que consideren debe tipificarse, estimarse y asignarse.

NOTA. La matriz de riesgos se anexa al documento y hace parte integral del mismo. – Matriz de riesgos.

9. ANÁLISIS DE RIESGOS LABORALES

En el evento en que las actividades a realizar por el contratista se encuentren clasificadas en nivel de riesgo I, II y III el pago de los aportes a la ARL correrá por cuenta del contratista. Si las actividades se encuentran clasificadas en niveles de riesgo IV y V el pago correrá por cuenta de la Entidad.

En el presente proceso al requerirse una persona jurídica, esta deberá presentar las afiliaciones y

COPIA CONTROLADA

el pago de la ARL del personal que prestará el servicio.

10. ANÁLISIS QUE SUSTENTA LA EXIGENCIA DE GARANTÍAS DESTINADAS A AMPARAR LOS PERJUICIOS DE NATURALEZA CONTRACTUAL O EXTRACONTRACTUAL

De acuerdo con lo establecido en el artículo 2.2.1.2.1.4.5 y el artículo 2.2.1.2.3.1.1 del Decreto Nacional 1082 de 2015, resulta necesario realizar una valoración de los riesgos que se considere cubrir a criterio del área responsable, con el fin de garantizar el cumplimiento de las obligaciones surgidas a favor de la ENTIDAD, con ocasión de la ejecución contrato.

El artículo 2.2.1.2.1.4.5. del Decreto 1082 de 2015, establece: "*No obligatoriedad de garantías. En la contratación directa la exigencia de garantías establecidas en el Título III de las disposiciones especiales del presente decreto no es obligatoria y la justificación para exigirlas o no debe estar en los estudios y documentos previos".*

En atención a la naturaleza las obligaciones derivadas de este contrato, su plazo de ejecución y el valor del mismo, y de acuerdo con los riesgos de la contratación identificados para el efecto, la Asociación ha determinado la no exigencia de la constitución de garantía que ampare el cumplimiento de las obligaciones, esto por cuanto:

1. Conforme a la matriz de riesgos se ejerce un monitoreo único por parte de un supervisor designado, lo cual permite exigir el cumplimiento del contrato, así como hacer exigible la entrega del informe que dé cuenta del desarrollo contractual, permitiendo la mitigación de los riesgos.

2. La forma de pago permite un seguimiento, y solo se procederá al pago cuando se de aprobación efectiva del informe que describa las actividades ejecutadas, lo cual permite garantizar su cumplimiento.

COPIA CONTROLADA

3. Conforme a los antecedentes contractuales de la persona a ser contratada, se verificó la ausencia de incumplimientos, lo cual permite contar con una referencia que da cuenta del desempeño del futuro contratista.

11. INDICACIÓN DE SI LA PRESENTE CONTRATACIÓN ESTÁ COBIJADA POR UN ACUERDO INTERNACIONAL O UN TRATADO DE LIBRE COMERCIO VIGENTE PARA EL ESTADO COLOMBIANO

De conformidad con lo señalado en el Literal D) del "MANUAL PARA EL MANEJO DE LOS ACUERDOS COMERCIALES EN PROCESOS DE CONTRATACIÓN" publicado en el Portal Único de Contratación de Colombia Compra Eficiente, la presente contratación se encuentra exenta del cumplimiento de las obligaciones de los Tratados Internacionales, teniendo en cuenta que las Entidades Estatales, en este caso la Asociación no deben hacer el análisis en cuanto si aplican o no los acuerdos comerciales para los procesos de contratación adelantados a través de las modalidades de Contratación Directa y de mínima cuantía. Por lo anterior, teniendo en cuenta que los contratos de prestación de servicios profesionales y de apoyo a la gestión, se celebran a través de la modalidad de Contratación Directa, no aplican los Acuerdos Comerciales.

12. RESPONSABLE

Responsable de la Dependencia generadora de la necesidad:

EMILIO RUEDA LÓPEZ
Secretario General

COPIA CONTROLADA