RESPUESTA A OBSERVACIONES INFORME SELECCIÓN

PROCESO DE MENOR CUANTÍA SAMC - VLL-CNPB-0001-2025

OBJETO: *Contratar la compra e instalación de un motor diésel marino en el marco del proyecto Fortalecimiento Marítimo: Modernización del ambiente de construcciones navales para el fortalecimiento de la FPI y desarrollo tecnológico del CNPB SENA, vigencia 2025.*

OBSERVACIÓN 1. ***MAR 10 SAS***

Candelaria, 12 de mayo de 2025

Señores
CENTRO NAUTICO PESQUERO
E.S.D.

Asunto: Observaciones proceso PROCESO NRO. SAMC-VLL-CNPB-0001-2025
Solicitud de reconsideración de requisito técnico – Experiencia en mantenimiento de motores diésel marinos

OBJETO Contratar la compra e instalación de un motor diésel marino en el marco del proyecto "Fortalecimiento Marítimo: Modernización del ambiente de construcciones navales para el fortalecimiento de la FPI y desarrollo tecnológico del CNPB SENA", vigencia 2025

Respetados señores:

Observaciones referentes a la experiencia:
La empresa MAR-10 S.A.S., identificada con NIT 900.284.069-0 e inscrita en el Registro Único de Proponentes ante la Cámara de Comercio de Palmira, se permite respetuosamente solicitar la reconsideración o aceptación de equivalencias técnicas en relación con el requisito de experiencia específica en mantenimiento de motores diésel marinos, establecido en el presente proceso de contratación.

Si bien no se han ejecutado contratos bajo dicha especificidad técnica, nuestra empresa cuenta con amplia experiencia certificada en:

- Suministro de motores, componentes y sistemas marinos (códigos: 26 10 13 00, 26 10 14 00, 26 10 15 00, 26 10 17 00).
- Servicios de mantenimiento y reparación de equipos de navegación (código 78 18 19 00).
- Contratos con entidades del sector defensa, tales como la Armada Nacional, Cotecmar, Agencia Logística de las Fuerzas Militares y la Policía Nacional, en proyectos de suministro y soporte técnico de embarcaciones, motores y repuestos.
- Participación en más de 40 contratos directamente y a través de uniones temporales, según consta en nuestro RUP 2025.

Consideramos que estos antecedentes evidencian capacidad técnica y operativa para asumir los retos asociados al mantenimiento de sistemas propulsivos diésel en ambiente marino, dado que trabajamos regularmente con embarcaciones en condiciones similares y hemos manejado motores fuera de borda de mediana y alta potencia en entornos fluviales y marítimos.

Respetuosamente, solicitamos que se considere la posibilidad de ampliar el criterio de validación de la experiencia exigida en el proceso, en lo referente al requisito que establece que el proponente debe contar con experiencia específica en la reparación, mantenimiento y comercialización de motores diésel marinos.

En este sentido, proponemos que también sea válida la experiencia demostrable en mantenimiento de motores marinos en general, incluyendo motores fuera de borda y motores a gasolina, toda vez que los principios técnicos, logísticos y operativos son altamente compatibles, y permiten evidenciar la idoneidad del oferente para ejecutar satisfactoriamente los servicios requeridos.

La empresa MAR-10 SAS cuenta con una trayectoria sólida y comprobada en el mantenimiento integral de motores marinos, incluyendo múltiples contratos ejecutados exitosamente con entidades del sector defensa y seguridad. Consideramos que esta experiencia representa una garantía técnica suficiente para cumplir con los objetivos del contrato.

2. Observaciones referentes a la capacidad financiera y organizacional.

Respetuosamente solicitamos a la entidad contratante reconsiderar los valores establecidos como umbrales mínimos para dos de los indicadores financieros exigidos en el proceso, los cuales actualmente son:

1. Rentabilidad del activo: Exigencia > 0.05

El indicador de rentabilidad del activo (ROA) mide la eficiencia con la que una empresa utiliza sus activos para generar utilidades. Si bien el valor exigido en el proceso es superior a 0.05, MAR-10 presenta un valor de 0.04, que representa una diferencia marginal del 0.01.

Esta diferencia puede explicarse por políticas internas de reinversión en activos productivos, renovación de infraestructura y fortalecimiento del capital operativo, lo cual puede disminuir temporalmente este indicador sin que ello represente una debilidad financiera real. Es común que empresas en expansión o con alta inversión en activos (como sucede en el sector industrial y naval) reflejen una rentabilidad del activo más conservadora, sin comprometer su liquidez, solvencia o capacidad técnica.

Además, este indicador no refleja por sí solo la sostenibilidad ni la eficiencia contractual, por lo que su interpretación debe hacerse de forma integral junto con otros factores como experiencia, cumplimiento contractual previo, liquidez y cobertura financiera.

En consecuencia, solicitamos que se acepte una rentabilidad del activo igual o superior a 0.04, permitiendo así que empresas con sólidos fundamentos técnicos y financieros, como MAR-10, puedan participar plenamente del proceso.

2. Razón de cobertura de intereses: Exigencia ≥ 2.5

La razón de cobertura de intereses indica la capacidad de una empresa para cubrir sus obligaciones financieras asociadas al pago de intereses. En este proceso, el umbral exigido es igual o superior a 2.5, y MAR-10 presenta un valor de 2.35.

Esta relación muestra que la empresa cuenta con capacidad suficiente para cubrir 2.35 veces el valor de sus intereses financieros, lo que es un margen prudente y adecuado dentro de estándares financieros normales. En sectores con márgenes estrechos y activos de alto valor (como el sector naval), este tipo de cobertura es habitual y razonable.

Además, este indicador puede verse temporalmente afectado por la suscripción de líneas de crédito estratégicas para atender proyectos con alta demanda de capital operativo, como ocurre en procesos de fabricación, mantenimiento y suministro de motores marinos.

Cabe destacar que MAR-10 ha demostrado históricamente una adecuada gestión financiera, sin reportes de incumplimiento ni riesgos de solvencia en sus obligaciones con entidades financieras ni con entidades estatales contratantes.

Por ello, solicitamos que se permita un umbral de cobertura de intereses mayor o igual a 2.35, garantizando así que se mantenga la rigurosidad financiera sin excluir de manera innecesaria a oferentes solventes y con plena capacidad de cumplimiento contractual.

Observamos que la solicitud de estos indicadores se encuentran levemente por debajo de los valores de referencia establecidos, consideramos que las diferencias no son significativas ni comprometen la capacidad técnica, financiera ni operativa de nuestra empresa para la ejecución del contrato.

Es importante tener en cuenta que estos indicadores pueden estar influenciados por decisiones contables o estratégicas internas, tales como reinversiones, renovaciones de activos o decisiones financieras que priorizan el crecimiento y la sostenibilidad empresarial en el largo plazo. En el caso de MAR-10, estas decisiones han sido tomadas precisamente para fortalecer nuestra capacidad operativa y técnica, manteniendo siempre un adecuado perfil financiero.

Adicionalmente, contamos con una trayectoria comprobada en ejecución de contratos de carácter técnico y logístico con entidades del Estado, lo cual respalda nuestra idoneidad como oferente confiable.

Por lo anterior, solicitamos respetuosamente que se reconsidere lo siguiente:

1. Para el indicador de rentabilidad del activo, permitir valores mayores o iguales a 0.04.
2. Para el indicador de razón de cobertura de intereses, permitir valores mayores o iguales a 2.35.

Esta flexibilización permitiría ampliar la pluralidad de oferentes técnicamente calificados, sin comprometer los principios de calidad ni eficiencia en la contratación pública.

Observaciones tecnicas

1. Nos permitimos realizar observaciones a la solicitud del producto, el cual solicita Carcasa de la volante de inercia/tamaño SAE 1 Y SAE 2:* Es necesario especificar un único tamaño SAE, ya que un motor no puede tener ambas medidas simultáneamente.

2. Tambien en el proceso solicita Cumplimiento de las normativas de emisiones OMI II, etapa I de China:* La normativa de emisiones vigente para motores marinos es IMO II, y no corresponde a la etapa I en China. Un motor marino cumple con la normativa IMO I o IMO II, pero no con ambas.

3. En el mismo sentido solicita el consumo específico de combustible 1800 RPM 205 G/kWh:* Este dato de consumo corresponde a los resultados obtenidos en el banco de pruebas del motor. Sin embargo, el consumo "específico" como tal debería expresarse en GPH (Galones por hora).

4. En la parte donde rezan que la "clasificación R1" para motores diésel, nos permitimos clarar que este no es un estándar reconocido dentro de la industria de motores diésel marinos, solicitamos por favor proporcionar más contexto o detalle al respecto de ese tipo de clasificación.

Observacion sobre requerimientos logisticos

1. Respetuosamente sugerimos a la entidad contratante considerar la inclusión de un requisito adicional dentro del pliego de condiciones, relacionado con la presencia física y operativa del oferente en la ciudad de Buenaventura, en atención a las características logísticas y operativas del objeto contractual.

Dado que el presente proceso tiene como finalidad el suministro e instalación de un motor diésel marino, el cual deberá ser entregado e instalado en una embarcación que opera en la ciudad de Buenaventura, consideramos que es fundamental garantizar que el proveedor adjudicatario cuente con una sede o punto de operación propio en dicha ciudad, con la infraestructura mínima necesaria para:

- La recepción, almacenamiento y alistamiento del motor suministrado.
- La instalación técnica del mismo.
- La prestación de servicios post-venta y mantenimiento con capacidad de respuesta inmediata.

Esta condición permitiría asegurar una adecuada capacidad de respuesta en sitio, reducir tiempos de atención, y brindar un soporte técnico efectivo y oportuno, especialmente en una zona estratégica para la operación marítima del país.

Proponemos que este requisito pueda ser verificado mediante la presentación de un certificado de existencia y representación legal expedido por la Cámara de Comercio, en el cual conste que el oferente cuenta con establecimiento de comercio propio en la ciudad de Buenaventura, habilitado para prestar los servicios requeridos en el marco del contrato.

Agradecemos la atención a esta observación y quedamos atentos a cualquier aclaración adicional que se requiera.

Agradecemos su atención y quedamos atentos a cualquier requerimiento adicional.

Cordialmente,

YARI SANCLEMENTE
Negocios Institucionales
Mar 10 S.A.S.

RESPUESTA A OBSERVACIONES

1. **Observaciones referentes a la experiencia:**

En el marco de la contratación pública, la experiencia del proponente se reviste de particular importancia, en la medida en que garantiza, en cierto grado, que no habrá improvisación ni mayores costos por errores o dificultades originadas en realizar una actividad por primera vez. Las Entidades Estatales contratantes, como responsables de la estructuración de los Procesos de Contratación, son autónomas para establecer los requisitos habilitantes de experiencia, de acuerdo con el estudio realizado en marco del análisis del sector,[1]

La experiencia requerida en un Proceso de Contratación debe ser adecuada y proporcional a la naturaleza del contrato, su valor, complejidad y riesgo. La experiencia es adecuada cuando es afín al tipo de actividades incluidas dentro del objeto del contrato a celebrar. Por ejemplo, si es para prestar un servicio de aseo general, el proponente debe tener experiencia en tal servicio, sin que sea relevante el lugar en el cual lo haya ejecutado o quién fue el contratante.

En atención a su observación, le informamos que la misma no es procedente, ya que el presente proceso hace relación especifica a motores diésel marino, por lo tanto, se requiere que el futuro contratista cuente con experiencia en esa área que permita garantizar una correcta ejecución del contrato.

2. **Observaciones referentes a la capacidad financiera y organizacional:** Una vez revisada la solicitud que realiza el proponente acerca de la modificación de la capacidad financiera y organizacional, la entidad se permite manifestarle que,

   - El propósito de los requisitos habilitantes es establecer unas condiciones mínimas para los proponentes de tal manera que la Entidad Estatal sólo evalúe las ofertas de aquellos que están en condiciones de cumplir con el objeto del Proceso de Contratación.

   - Los indicadores de capacidad financiera buscan establecer unas condiciones mínimas que reflejan la salud financiera de los proponentes a través de su liquidez y endeudamiento. Estas condiciones muestran la aptitud del proponente para cumplir oportuna y cabalmente el objeto del contrato.

   - Para fijar estos requisitos la Entidad Estatal tiene como parámetros: (i) el Riesgo del Proceso de Contratación; (ii) el valor del contrato objeto del Proceso de Contratación; y (iii) el análisis del sector económico respectivo.

El Manual para determinar y verificar los requisitos habilitantes en los Procesos de Contratación cita lo siguiente:

“La Entidad Estatal debe determinar cada requisito habilitante teniendo en cuenta lo que mide el indicador. Si el indicador representa una mayor probabilidad de Riesgo a medida que su valor es mayor, la Entidad Estatal debe fijar como requisito un valor máximo y si el indicador representa una menor probabilidad de Riesgo a medida que su valor sea mayor, la Entidad Estatal debe fijar un

[1] Decreto 1085 de 2015, artículo 2.2.1.1.1.6.2

mínimo. Por ejemplo, a mayor índice de endeudamiento, mayor es la probabilidad de que el contratista incumpla sus obligaciones, por lo que la Entidad Estatal debe fijar un valor máximo para este índice**.**

La siguiente tabla muestra la interpretación de cada uno de los indicadores de capacidad financiera que debe contener el RUP y su relación con la probabilidad de Riesgo:

Indicador	Si el indicador es mayor, la probabilidad de Riesgo es	Límite[12]
Índice de liquidez	Menor	Mínimo
Índice de endeudamiento	Mayor	Máximo
Razón de cobertura de intereses	Menor	Mínimo

Disminuir el índice de razón de cobertura de intereses conlleva a aumentar los riesgos del proceso, el cual en caso de materializarse generaría un impacto negativo sobre el uso de los recursos de la entidad, por lo cual la entidad no modificará este indicador ya que.

Por otro lado, la capacidad organizacional es la aptitud de un proponente para cumplir oportuna y cabalmente el objeto del contrato en función de su organización interna. El artículo 2.2.1.1.1.5.3 del Decreto 1082 de 2015 definió los indicadores de rentabilidad para medirla, teniendo en cuenta que un oferente está bien organizado cuando es rentable

INDICADOR	SI EL INDICADOR ES MAYOR, LA PROBABILIDAD DE RIESGO ES	LÍMITE[29]
Rentabilidad del patrimonio	Menor	Mínimo
Rentabilidad del activo	Menor	Mínimo

Tabla 5 – Indicadores de capacidad organizacional – Probabilidad de Riesgo

La entidad mantiene lo estipulado en el Proyecto de Pliego de Condiciones, ya que en atención a la naturaleza del contrato a suscribir y su valor, la institución debe hacer uso de indicadores que considere adecuados respecto al objeto del proceso de contratación. Es decir, los requisitos habilitantes exigidos deben guardar proporción con el valor del contrato y riesgo asociado al proceso de Contratación. Los indicadores de capacidad financiera buscan establecer unas mínimas condiciones que reflejan la salud financiera de los proponentes a través de su cobertura. Estas condiciones muestran la aptitud de proponente para cumplir oportuna y cabalmente el objeto del contrato.

En relación con lo expuesto, el Centro Náutico Pesquero Buenaventura no considera procedente su observación, por lo tanto, se mantiene los indicadores exigidos en el proceso.

3. **Observaciones técnicas:** Una vez revisada la solicitud que realiza el proponente la entidad se permite manifestarle que, no se acepta la observación y se mantiene lo estipulado en el pliego de condiciones

4. **Observación sobre requerimientos logísticos:**

   Al tener múltiples opciones, la entidad pública puede seleccionar la oferta que mejor se ajuste a sus necesidades y presupuesto. Esta pluralidad es esencial para asegurar la competencia y la elección de la oferta más favorable para la entidad pública. Por lo anterior no se acepta la observación y se mantiene lo estipulado en el pliego de condiciones.

OBSERVACIÓN 2. Presentada por LJPROPCENTER S.A.S.

LJ PROP Center
INDUSTRIA - MAR - TIERRA
NIT: 900167320-4

Cartagena de Indias, mayo 12 2025.

Señores:
Comité de Pliegos
Centro Náutico Pesquero – CNPB

SENA Regional Valle

Asunto: **Observaciones al Proyecto de Pliegos de Condiciones – Proceso SAMC-VLL-CNPB-0001-2025**

Respetados señores:

En calidad de interesado en participar en el proceso de contratación SAMC-VLL-CNPB-0001-2025, y con fundamento en lo dispuesto en la Ley 80 de 1993, la Ley 1150 de 2007 y el Decreto 1082 de 2015, me permito presentar las siguientes observaciones al proyecto de pliegos de condiciones publicado por su entidad:

1. **Solicitud de inclusión de anticipo del 50%**

Teniendo en cuenta que uno de los componentes esenciales del contrato es la adquisición de un motor diésel marino, cuyo origen es extranjero, y que, además, este tipo de equipos y repuestos (como la transmisión marina, el eje y la hélice) requieren procesos de importación que implican desembolsos anticipados por parte del proveedor, solicitamos muy respetuosamente que se contemple en el pliego la posibilidad de pactar un anticipo mínimo del 50% del valor total del contrato.
Este anticipo permitiría garantizar la disponibilidad oportuna de los equipos, cumplir con los tiempos de entrega, y evitar posibles retrasos derivados de trámites aduaneros, logísticos y de nacionalización. Además, se alinea con lo previsto en el artículo 40 de la Ley 80 de 1993 y el artículo 2.2.1.1.2.1.4 del Decreto 1082 de 2015, los cuales permiten anticipos en los contratos estatales, especialmente cuando se justifique la necesidad financiera por parte del contratista para la adquisición de bienes importados.

LJ PROP Center
INDUSTRIA - MAR - TIERRA
NIT: 900167320-4

2. **Revisión del código UNSPSC asignado a la instalación**

En la revisión del numeral 2.6 del formato de estudios previos, observamos que para el ítem 6 relativo a la "Instalación de motor y accesorios", se utiliza el código UNSPSC 72154300, correspondiente a:
Servicios de mantenimiento y reparación de equipo movido y generación de energía eléctrica.
Este código, aunque relacionado, no representa de forma precisa los servicios específicos requeridos en este proceso, ya que el alcance del ítem involucra la instalación, montaje y puesta en marcha de un sistema de propulsión marino completo, no solamente el mantenimiento o reparación.
En este sentido, sugerimos considerar un código más específico y apropiado para reflejar de manera adecuada la naturaleza del servicio, como, por ejemplo:
78181900 - Servicios de mantenimiento y reparación de equipo de navegación.
La correcta codificación del servicio facilita la identificación precisa del objeto contractual, evita ambigüedades en la evaluación de propuestas, y mejora la trazabilidad y transparencia en el proceso.

Agradecemos de antemano la atención a estas observaciones, las cuales tienen como propósito contribuir al éxito del proceso y al cumplimiento de sus objetivos institucionales. Quedamos atentos a cualquier aclaración adicional.

Cordialmente,

Sandra Bustos Blanco
Gerente LJPropCenter SAS
NIT. 900.167.320-4

RESPUESTA A OBSERVACIONES

1. **Solicitud de inclusión de anticipo del 50%:** La forma de pago establecida por el Centro Náutico Pesquero Buenaventura guarda estrecha relación con los indicadores financieros determinados, los cuales permitirán escoger a un oferente con el musculo financiero suficiente y necesario para sufragar el costo total de su ofrecimiento, razón por la cual el Centro Náutico Pesquero Buenaventura no considera viable la posibilidad de entregar anticipos, en consecuencia, no se acoge la observación para este numeral y se mantiene lo establecido en el pliego de condiciones.

2. **Revisión del código UNSPSC asignado a la instalación:** En atención a su solicitud, la entidad acoge la observación y en el pliego definitivo se adicionará el código 78181900.

Se expide en Buenaventura el 13 de mayo de 2025

Atentamente,

Mauricio Gómez Betancourt
Subdirector Centro Náutico Pesquero Buenaventura

Revisión técnica: Miguel Angel Casañas Arango – Instructor CNPB

Revisión jurídica: Carmen Eliza Salas Olave – Asesora Jurídica CNPB

Elaboró: Ayda Ruby Montaño M. – Apoyo Administrativo Compras CNPB