MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
POLICÍA NACIONAL
DIRECCIÓN DE ANTINARCÓTICOS
GRUPO CONTRATOS

Bogotá D.C., 14 JUN 2025

Señores
OFERENTES INTERESADOS EN EL PROCESO DE LICITACIÓN PÚBLICA PN DIRAN LI 003 2025
Ciudad-

Asunto: respuestas observaciones al proyecto pliego de condiciones del proceso de **LICITACIÓN PÚBLICA PN DIRAN LI 003 2025.**

La DIRECCIÓN DE ANTINARCÓTICOS - POLICÍA NACIONAL, se permite dar respuesta de acuerdo con la comunicación oficial Nro. GS-2025-078130-DIRAN de fecha 10 de junio de 2025, suscrita por el señor teniente coronel JULIO ENRIQUE SANTOS SIERRA, Jefe Grupo de Estandarización Aeronáutica de la Dirección de Antinarcóticos y dueño de la necesidad, da respuesta a las observaciones realizadas por las firmas participantes e interesadas en el proceso de **LICITACIÓN PÚBLICA PN DIRAN LI 003 2025**, cuyo objeto es el "**ENTRENAMIENTO NACIONAL Y EN EL EXTERIOR PARA PILOTOS, TÉCNICOS Y PERSONAL ADSCRITO A LA AVIACIÓN POLICIAL, DIRECCIÓN ANTINARCÓTICOS DE LA POLICÍA NACIONAL,** como se expone a continuación:

1. **OBSERVACIONES DE LA EMPRESA COMPAÑIA INTERNACIONAL DE MANTENIMIENTO CIMA S.A.S. MEDIANTE MENSAJE EN LA PLATAFORMA DEL SECOP II, EL DÍA 27 DE MAYO DE 2025.**

OBSERVACIÓN Nro. 01

ÍTEM	DESCRIPCIÓN
1	CURSO RECURRENTE COMPONENTE HIDRÁULICOS BELL 407 SERIESS
2	CURSO BÁSICO OVERHAUL DE COMPONENTES DINÁMICOS BELL 407
3	CURSO MANTENIMIENTO DE CAMPO MOTOR ROLLS ROYCE, M250-C47 SERIES, FADEC SERIE IV

Lo anterior, en consideración a que estos tres entrenamientos citados, tienen dos limitantes, primeramente, el número de cupos son de uno (1), por cada entrenamiento, el segundo que los dos primeros son brindados en por el fabricante y su adquisición es tan solo en fecha específicas, por lo que en el momento no es viable conseguirlo, lo que finalmente como oferente me invoca un posible incumplimiento.

Por tal motivo, estos cursos como parte de un único lote, limitan la participación de oferentes, ya que se trata de entrenamientos altamente ***especializados y con un costo elevado.*** *Sumado a esto, el número de cupos exigido por el pliego incrementa significativamente la inversión requerida para ofertar, lo que restringe la capacidad de algunos proveedores que podrían estar en capacidad de ofrecer uno o varios de estos entrenamientos, pero no la totalidad en un mismo paquete.*

Si bien no se genera un problema operativo directo al mantenerlos agrupados, esta estructura puede desincentivar la participación de más proponentes, reduciendo la pluralidad y competencia en el proceso de selección.

Por lo antes citado, las bondades que tendría son:

- *Mayor pluralidad de oferentes, al permitir que empresas especializadas en uno o más cursos puedan presentar propuestas*

- *Fomento a la competencia, lo que puede derivar en mejores precios y condiciones para la entidad.*
- *Garantía de ejecución efectiva, dado que cada oferente se enfocará en su especialidad, asegurando calidad en la capacitación contratada.*

Por lo tanto, solicito respetuosamente que estos cursos sean tratados como lotes separados, permitiendo así una mayor eficiencia en el proceso y una mejor utilización de los recursos públicos, así

LOTE 1				
ÍTEM	DESCRIPCIÓN	CANT. DE CUPOS	VALOR UNITARIO EXCENTO DE IVA	VALOR TOTAL EXCENTO DE IVA
1	CURSO RECURRENTE COMPONENTE HIDRÁULICOS BELL 407 SERIESS	1	$32.500.000,00	$32.500.000,00
2	CURSO BÁSICO OVERHAUL DE COMPONENTES DINÁMICOS BELL 407	1	$32.500.000,00	$32.500.000,00
3	CURSO MANTENIMIENTO DE CAMPO MOTOR ROLLS ROYCE, M250-C47 SERIES, FADEC SERIE IV	1	$34.000.000,00	$34.000.000,00
TOTAL		3		$ 99.000.000,00

LOTE 1-1				
ÍTEM	DESCRIPCIÓN	CANT. DE CUPOS	VALOR UNITARIO EXCENTO DE IVA	VALOR TOTAL EXCENTO DE IVA
4	CURSO RECURRENTE HUGHES MD500-D	1	$ 30.000.000,00	$ 30.000.000,00
5	ENTRENAMIENTO INSTRUCTOR DE MANTENIMIENTO HUGHES MD500-D	1	$ 32.500.000,00	$ 32.500.000,00
6	ENTRENAMIENTO RECURRENTE AVION C-208	3	$ 30.000.000,00	$ 90.000.000,00
7	ENTRENAMIENTO INTERNACIONAL PBN Y PRCEDIMIENTOS RVSM	10	$ 32.920.000,00	$ 329.200.000,00
8	ENTRENAMIENTO RECURRENTE DE MANTENIMIENTO DEL EQUIPO ATR 42	7	$ 30.000.000,00	$ 210.000.000,00
TOTAL		22		$ 691.700.000,00

Adicionalmente, *con el debido respeto sugerimos a la Dirección de Antinarcóticos de la Policía Nacional, considerar una modificación puntual respecto al numeral relacionado con la experiencia requerida, en el cual se indica que:*

"Para efectos de evaluación y habilitación en el proceso, el Centro de Instrucción Aeronáutica deberá presentar, en el Registro Único de Proponentes, junto con el Anexo 'Experiencia del Proponente', la relación de máximo tres (3) contratos ejecutados cuya sumatoria sea mayor o igual al 100% del presupuesto oficial asignado al lote o lotes ofertados".

En este sentido, respetuosamente solicito se modifique la redacción anterior, permitiendo que la acreditación de experiencia pueda hacerse con hasta cuatro (4) contratos, cuya sumatoria cumpla con el 100% del presupuesto oficial del lote o lotes a los que se presenta el oferente.

Lo anterior, en consideración a que, en el sector aeronáutico, y particularmente en el ámbito de instrucción aeronáutica, es frecuente que la experiencia se materialice a través de múltiples contratos de menor cuantía, celebrados tanto con entidades públicas como privadas, nacionales e internacionales.

Esta dinámica del mercado hace que limitar la acreditación a solo tres (3) contratos pueda excluir a oferentes con capacidad técnica comprobada, pero cuya experiencia se ha dispersado contractualmente en varias ejecuciones consecutivas o paralelas.

Si bien no se trata de una barrera directa, sí genera una limitación de tipo formal que puede dejar por fuera a proponentes técnicamente idóneos, restando valor al principio de transparencia y libre concurrencia que rige la contratación estatal.

Por lo antes citado, las bondades que tendría esta modificación son:

• Mayor pluralidad de oferentes, al permitir que empresas con experiencia válida, pero distribuida en más contratos, puedan presentar propuestas.

• Fomento a la competencia, lo que puede derivar en mejores precios y condiciones para la entidad.

• Garantía de selección objetiva, al valorar correctamente la trayectoria contractual del oferente, sin imponer barreras que no obedecen a un criterio técnico esencial.

Finalmente, solicito respetuosamente que el numeral correspondiente al requisito de experiencia se modifique permitiendo que los oferentes puedan acreditar el 100% del valor del lote con hasta cuatro (4) contratos, conforme a lo indicado. Lo antes, citado se da en cumplimiento a la Ley 80 de 1993 – Estatuto General de Contratación de la Administración Pública - Artículo 24. Principios de la contratación estatal: Se destaca el principio de transparencia, que implica permitir la participación plural de oferentes y evitar condiciones que limiten injustificadamente el acceso a la contratación pública, Artículo 25. Numeral 12: Establece que los pliegos deben contener reglas que garanticen el acceso a los proponentes en igualdad de condiciones, lo cual se ve favorecido con la división en lotes cuando se justifica.

2. ***Ley 1150 de 2007 - Artículo 5.1.:*** *Indica que los procedimientos de selección deben promover la* ***pluralidad de oferentes y la eficiencia en la contratación estatal.***

3. ***Decreto 1082 de 2015 – Régimen de Contratación - Artículo 2.2.1.1.2.1.1*** *(Estructuración del proceso): Señala que el proceso de contratación debe diseñarse de manera que asegure una mayor participación de proponentes, lo cual puede lograrse mediante la estructuración por lotes cuando haya razones técnicas o económicas que lo justifiquen,* ***Artículo 2.2.1.2.1.1.4.:*** *Permite estructurar el proceso en lotes independientes, siempre que exista una justificación clara y objetiva, como la especialización técnica y el alto costo individual de los ítems, como en este caso."*

RESPUESTA COMITÉ ESTRUCTURADOR / SE ACEPTA

"En atención a sus observaciones, este comité estructurador se permite informar:

Que la separación de los ítems 1, 2 y 3, es con el fin de brindar garantías de participación a los oferentes; así mismo, procuramos que la Dirección de Antinarcóticos de la Policía Nacional, pueda suplir sus necesidades en un 100%, de manera eficiente y oportuna.

Esta modificación responde a la necesidad de fomentar una mayor pluralidad de oferentes, conforme a los principios establecidos en el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública (Ley 80 de 1993), en especial los principios de transparencia, economía, eficiencia y selección objetiva; de igual manera, atiende lo dispuesto en el Decreto 1082 de 2015, que promueve la segmentación del objeto contractual cuando ello facilite la participación de un mayor número de proponentes, particularmente aquellos con experiencia y capacidad técnica limitada a ciertos bienes o servicios.

La división de estos ítems en dos lotes permite que proveedores especializados puedan presentar ofertas en aquellos segmentos del proceso donde tengan mayor experiencia o competitividad, lo que amplía el universo de posibles oferentes y fortalece el principio de concurrencia y con el propósito de optimizar la participación en el proceso de contratación, se ha decidido realizar la separación de los ítems mencionados, pasando de conformar un lote con 8 ítems a dos lotes diferenciados, de la siguiente manera:

Lote #1: con 5 ítems
Lote #14: con 3 ítems

INTERNACIONAL				
LOTE 1 - ATR-BELL-C208				
ÍTEM	DESCRIPCIÓN	CANT. DE CUPOS	VALOR UNITARIO EXCENTO DE IVA	VALOR TOTAL EXCENTO DE IVA
1	CURSO RECURRENTE HUGHES MD500-D	1	$ 30.000.000,00	$ 30.000.000,00
2	ENTRENAMIENTO INSTRUCTOR DE MANTENIMIENTO HUGHES MD500-D	1	$ 32.500.000,00	$ 32.500.000,00
3	ENTRENAMIENTO RECURRENTE AVION C-208	3	$ 30.000.000,00	$ 90.000.000,00
4	ENTRENAMIENTO INTERNACIONAL PBN Y PROCEDIMIENTOS RVSM	10	$ 32.920.000,00	$ 329.200.000,00
5	ENTRENAMIENTO RECURRENTE DE MANTENIMIENTO DEL EQUIPO ATR 42	7	$ 30.000.000,00	$ 210.000.000,00
TOTAL		22		$ 691.700.000,00

LOTE 2 DASH-8 – EMBRAER – DHC6				
ÍTEM	DESCRIPCIÓN	CANT. DE CUPOS	VALOR UNITARIO EXCENTO DE IVA	VALOR TOTAL EXCENTO DE IVA
1	ENTRENAMIENTO RECURRENTE DE MANTENIMIENTO DEL EQUIPO DHC-6-300	5	$ 32.500.000,00	$ 162.500.000,00
2	CURSO BASICO DE MANTENIMIENTO DEL EQUIPO DASH-8 SERIES	2	$ 55.000.000,00	$ 110.000.000,00
3	CURSO RECURRENTE DE MANTENIMIENTO DEL EQUIPO DASH-8 SERIES	9	$ 35.000.000,00	$ 315.000.000,00
4	CURSO INICIAL AVION EMBRAER ERJ FAMILY 135BJ/145XR	4	$ 60.000.000,00	$ 240.000.000,00
5	CURSO RECURRENTE AERONAVE EMBRAER ERJ FAMILY 135BJ/145XR	3	$ 35.000.000,00	$ 105.000.000,00
6	ENTRENAMIENTO ENGINE RUN-UP AND TAXI (INICIAL) DEL EQUIPO BEECHCRAFT KING SERIES 200/300/350 Y 1900 SERIES	1	$ 30.000.000,00	$ 30.000.000,00
7	ENTRENAMIENTO RECURRENTE DE MANTENIMIENTO DEL EQUIPO BEECHCRAFT SERIES (KING 200/300/350/ Y 1900 SERIES)	5	$ 30.000.000,00	$ 150.000.000,00
	TOTAL	29		$ 1.112.500.000,00

LOTE 3 - SUPERVIVENCIA				
ÍTEM	DESCRIPCIÓN	CANT. DE CUPOS	VALOR UNITARIO EXCENTO DE IVA	VALOR TOTAL EXCENTO DE IVA
1	ENTRENAMIENTO BÁSICO EN SUPERVIVENCIA	18	$ 30.000.000,00	$ 540.000.000,00
2	ENTRENAMIENTO INTERNACIONAL PARA LA SUPERVIVENCIA EN LAS OPERACIONES HELICOPORTADAS DE LA LÍNEA UH-60 SERIES	14	$ 33.000.000,00	$ 462.000.000,00
	TOTAL	32		$ 1.002.000.000,00

LOTE 4 - BELL407				
ÍTEM	DESCRIPCIÓN	CANT. DE CUPOS	VALOR UNITARIO EXCENTO DE IVA	VALOR TOTAL EXCENTO DE IVA
1	ENTRENAMIENTO PILOTO RECURRENTE HELICOPTERO BELL 407 SERIES	10	$ 55.402.941,00	$ 554.029.410,00
	TOTAL	10		$ 554.029.410,00

LOTE 5 - HUGHES 500 / 530				
ÍTEM	DESCRIPCIÓN	CANT. DE CUPOS	VALOR UNITARIO EXCENTO DE IVA	VALOR TOTAL EXCENTO DE IVA
1	ENTRENAMIENTO PILOTO DE MANTENIMIENTO HELICÓPTERO HUGHES 500 / 530	4	$ 114.300.000,00	$ 457.200.000,00
	TOTAL	4		$ 457.200.000,00

LOTE 6 - BELL 412 – 212				
ÍTEM	DESCRIPCIÓN	CANT. DE CUPOS	VALOR UNITARIO EXCENTO DE IVA	VALOR TOTAL EXCENTO DE IVA
1	ENTRENAMIENTO SIMULADOR PILOTO RECURRENTE HELICÓPTERO BELL 412 EP	4	$ 102.644.000,00	$ 410.576.000,00
2	ENTRENAMIENTO SIMULADOR PILOTO RECURRENTE HELICÓPTERO BELL 212 DRY	3	$ 96.500.000,00	$ 289.500.000,00
	TOTAL	7		$ 700.076.000,00

LOTE 7 - ATR 42 – 500				
ÍTEM	DESCRIPCIÓN	CANT. DE CUPOS	VALOR UNITARIO EXCENTO DE IVA	VALOR TOTAL EXCENTO DE IVA
1	ENTRENAMIENTO RECURRENTE EN SIMULADOR DE VUELO ATR42-500 WET	2	$ 140.000.000,00	$ 280.000.000,00
2	ENTRENAMIENTO RECURRENTE EN SIMULADOR DE VUELO ATR42-500 DRY	4	$ 70.226.471,00	$ 280.905.884,00
	TOTAL	6		$ 560.905.884,00

LOTE 8 - ATR 42 – 320				
ÍTEM	DESCRIPCIÓN	CANT.	VALOR UNITARIO EXCENTO DE IVA	VALOR TOTAL EXCENTO DE IVA
1	ENTRENAMIENTO PILOTO INICIAL SIMULADOR DE VUELO ATR 42-320 DRY	3	$ 105.649.740,00	$ 316.949.220,00
2	ENTRENAMIENTO RECURRENTE EN SIMULADOR DE VUELO ATR42-320 DRY	10	$ 99.236.902,00	$ 992.369.020,00
	TOTAL	13		$ 1.309.318.240,00

LOTE 9 - BEECHCRAFT				
ÍTEM	DESCRIPCIÓN	CANT. DE CUPOS	VALOR UNITARIO EXCENTO DE IVA	VALOR TOTAL EXCENTO DE IVA
1	ENTRENAMIENTO PARA PILOTO RECURRENTE EN SIMULADOR DE BEECHCRAFT 1900C/D Y SERIES	9	$ 67.447.059,00	$ 607.023.531,00
2	PILOTO PARA PILOTO RECURRENTE EN SIMULADOR DE BEECHCRAFT KING 300/350 PROLINE 21	2	$ 99.597.059,00	$ 199.194.118,00
	TOTAL	11		$ 806.217.649,00

LOTE 10 - DASH-8				
ÍTEM	DESCRIPCIÓN	CANT. DE CUPOS	VALOR UNITARIO EXCENTO DE IVA	VALOR TOTAL EXCENTO DE IVA
1	ENTRENAMIENTO SIMULADOR PILOTO INICIAL DASH-8 300 WET	2	$ 110.200.000,00	$ 220.400.000,00
2	ENTRENAMIENTO SIMULADOR PILOTO RECURRENTE DASH-8 300 WET	9	$ 62.890.000,00	$ 566.010.000,00
	TOTAL	11		$ 786.410.000,00

LOTE 11 - AT-802 / C-206				
ÍTEM	DESCRIPCIÓN	CANT. DE CUPOS	VALOR UNITARIO EXCENTO DE IVA	VALOR TOTAL EXCENTO DE IVA
1	ENTRENAMIENTO RECURRENTE PILOTO CESSNA 206 VUELO REAL	3	$ 74.000.000,00	$ 222.000.000,00
2	ENTRENAMIENTO SIMULADOR PILOTO RECURRENTE AVIÓN AT-802	3	$ 72.345.000,00	$ 217.035.000,00
	TOTAL	6		$ 439.035.000,00

LOTE 12 - DHC -6				
ÍTEM	DESCRIPCIÓN	CANT. DE CUPOS	VALOR UNITARIO EXCENTO DE IVA	VALOR TOTAL EXCENTO DE IVA
1	ENTRENAMIENTO SIMULADOR PILOTO RECURRENTE EQUIPO TWIN OTTER DHC-6-300 DRY	6	$ 73.932.353,00	$ 443.594.118,00
	TOTAL	6		$ 443.594.118,00

LOTE 13 - EMBRAER				
ÍTEM	DESCRIPCIÓN	CANT. DE CUPOS	VALOR UNITARIO EXCENTO DE IVA	VALOR TOTAL EXCENTO DE IVA
1	ENTRENAMIENTO PARA PILOTO RECURRENTE EN SIMULADOR DE EMBRAER 135 Y/O EMBRAER 145 WET	8	$ 80.170.588,00	$ 641.364.704,00
	TOTAL	8		$ 641.364.704,00

LOTE 14 - TÉCNICOS BELL				
ÍTEM	DESCRIPCIÓN	CANT. DE	VALOR UNITARIO	VALOR TOTAL EXCENTO

		CUPOS	EXCENTO DE IVA	DE IVA
1	CURSO RECURRENTE COMPONENTES HIDRÁULICOS BELL 407 SERIES	1	$ 32.500.000,00	$ 32.500.000,00
2	CURSO BÁSICO OVERHAUL DE COMPONENTES DINÁMICOS BELL 407	1	$ 32.500.000,00	$ 32.500.000,00
3	CURSO MANTENIMIENTO DE CAMPO MOTOR ROLLS ROYCE, M250-C47 SERIES, FADEC SERIE IV	1	$ 34.000.000,00	$ 34.000.000,00
TOTAL		3		$ 99.000.000,00

NACIONAL

LOTE 15 - TECNICOS NACIONAL

ÍTEM	DESCRIPCIÓN	CANT. DE CUPOS	VALOR UNITARIO EXCENTO DE IVA	VALOR TOTAL EXCENTO DE IVA
1	CURSO RECURRENTE COMPONENTES HIDRÁULICOS BELL 206| SERIES	6	$ 685.000,00	$ 4.110.000,00
2	CURSO MANTENIMIENTO MOTOR LYCOMING IO-360 SERIES (CESSNA 172)	6	$ 723.000,00	$ 4.338.000,00
3	CURSO MANTENIMIENTO MOTOR CONTINENTAL TSIO-520 SERIES (CESSNA 206))	6	$ 536.000,00	$ 3.216.000,00
4	CURSO HELICE DE PASO FIJO AVION CESSNA 172	6	$ 485.000,00	$ 2.910.000,00
5	CURSO ENSAMBLE Y DESENSAMBLE HELICE MODELO HC - B5MA-3D/T (AT - 802)	5	$ 1.320.000,00	$ 6.600.000,00
6	CURSO VXP CARRY -ON SYSTEM TRAINING	9	$ 910.000,00	$ 8.190.000,00
7	CURSO APRENDIZAJE ELECTRONICO GTN ESSENTIALS 2,0	9	$ 820.000,00	$ 7.380.000,00
8	CURSO DE APRENDIZAJE ELECTRONICO SOBRE LOS FUNDAMENTOS DE G1000H Nxi (HELICOPTERO)	9	$ 900.000,00	$ 8.100.000,00
9	CURSO RECURRENTE COMPONENTES HIDRÁULICOS CARAVAN 208	6	$ 590.000,00	$ 3.540.000,00
10	CURSO RECURRENTE OVERHAUL DE COMPONENTES DINÁMICOS BELL 212	4	$ 800.000,00	$ 3.200.000,00
11	CURSO RECURRENTE OVERHAUL DE COMPONENTES DINÁMICOS BELL 206 SERIES	4	$ 900.000,00	$ 3.600.000,00
12	CURSO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AEREOS INICIAL	6	$ 1.980.000,00	$ 11.880.000,00
13	CURSO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AEREOS BASICO	5	$ 1.795.000,00	$ 8.975.000,00
14	CURSO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AEREOS AVANZADO	6	$ 2.580.000,00	$ 15.480.000,00
TOTAL		87		$ 91.519.000,00
TOTAL GENERAL		255		$9.694.870.005,00

(...)"

Por otro lado, en razón a su solicitud y con el propósito de dar respuesta a la observación relacionada con la modificación del literal "EXPERIENCIA REQUERIDA APLICA PARA EL LOTE O LOTES A OFERTAR", específicamente respecto a pasar de tres (3) contratos a cuatro (4), este Comité estructurador, en ejercicio de sus funciones, ve viable la solicitud, y considera que:

Esta decisión se fundamenta en la necesidad de garantizar una mayor idoneidad técnica y capacidad demostrada por parte de los oferentes, asegurando que los contratistas seleccionados cuenten con la experiencia suficiente para cumplir de manera eficiente, oportuna y con calidad los objetos contractuales asignados.

No obstante, este comité estructurador en pleno apego al Artículo 5 de la Ley 1150 de 2007, que permite a las entidades establecer requisitos habilitantes en atención a las características del objeto contractual, siempre que estos sean proporcionales, razonables y acordes con las necesidades del servicio. Así mismo, el Decreto 1082 de 2015, en su Título II, establece que los requisitos de experiencia deben tener relación directa con el objeto del contrato y pueden ser ajustados por la entidad contratante en aras de garantizar la eficiencia del gasto público y la correcta ejecución del contrato.

La ampliación de la exigencia a cuatro (4) contratos no constituye una barrera injustificada a la participación, sino que responde a criterios objetivos de capacidad técnica, complejidad del objeto contractual y antecedentes de cumplimiento por parte de los proponentes, lo que finalmente fortalece los principios de planeación, responsabilidad y selección objetiva, de igual manera, tenemos que si bien es cierto el sector aeronáutico en Colombia es bastante reducido lo que de pronto podemos identificar que existen empresas que tiene su experiencia amplia, pero fraccionada lo que resultaría una limitante para los futuros oferentes.

Por lo anterior se modifica del Anexo Nro. 1 ESPECIFICACIONES TÉCNICAS MINIMAS REQUERIDAS Y DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO, el enunciado ***EXPERIENCIA REQUERIDA APLICA PARA EL LOTE O LOTES A OFERTAR,*** *del pliego de condiciones, de la siguiente manera:*

"(...)

Para efectos de evaluación y habilitación en el proceso, el centro de instrucción aeronáutica deberá presentar en el Registro Único de Proponentes, junto con el ANEXO EXPERIENCIA DEL PROPONENTE donde esté la relación de ***máximo cuatro (4) contratos ejecutados*** *cuya sumatoria sea mayor o igual al 100% del presupuesto oficial asignado al lote o lotes ofertados, así mismo deberá registrar como mínimo una de las dos*

clasificaciones "UNSPSC" de acuerdo a lo establecido en el numeral 1.1 DESCRIPCIÓN GENERAL DEL OBJETO.

NOTA: DENTRO DEL REGISTRO ÚNICO DE PROPONENTES, SE DEBE ESTABLECER EL SEGMENTO, FAMILIA, CLASE, SEGÚN LO ESTABLECIDO EN LA GUÍA PARA LA CODIFICACIÓN DE BIENES Y SERVICIOS DE ACUERDO CON EL CÓDIGO ESTÁNDAR DE PRODUCTOS Y SERVICIOS DE NACIONES UNIDAS V.14.080.

Relación del contrato (s) celebrado(s) Código del clasificador de Bienes y Servicios en el tercer nivel				Valor expresado en SMMLV por lote		Valor expresado en SMMLV
86131700	Servicios Educativos y de Formación	Servicios Educativos Especializados	Conducción de vehículos, buques y aeronaves	Lote 1	485,91	6.810,59
86131800	Servicios Educativos y de Formación	Servicios Educativos Especializados	Educación militar	Lote 2	781,52	
				Lote 3	703,90	
				Lote 4	389,20	
				Lote 5	321,18	
				Lote 6	491,80	
				Lote 7	394,03	
				Lote 8	919,79	
				Lote 9	566,36	
				Lote 10	552,45	
				Lote 11	308,42	
				Lote 12	311,62	
				Lote 13	450,55	
				Lote 14	69,55	
				Lote 15	64,29	

VALOR REFERENCIA SMMLV 2025: $ 1.423.500,00

El centro de instrucción aeronáutica y todos los miembros del consorcio o unión temporal, que vayan a proveer los bienes objeto del presente proceso de selección, trátese de personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras con domicilio o sucursal en Colombia, deben encontrarse inscritos en el Registro Único de Proponentes de la Cámara de Comercio, de acuerdo con el artículo 6 de la Ley 1150 de 2007, el Artículo 221 del Decreto 019 de 2012 y el artículo 2.2.1.1.1.5.1 del Decreto 1082 del 26 de mayo de 2015.

El certificado de registro único de proponentes – RUP constituye plena prueba respecto de la información verificada documentalmente.

***NOTA 1**: Si la propuesta se presenta en forma Individual, el oferente al acreditar su experiencia específica habilitante en el Registro Único de Proponentes - RUP, deberá cumplir con al menos un (1) código del clasificador UNSPSC, según lo exigido, mínimo hasta el tercer nivel (clase).*
***NOTA 2**: En el caso de los consorcios o uniones temporales la experiencia específica habilitante será la sumatoria de la experiencia de los integrantes, cumpliendo **con al menos un (01) de los códigos UNSPSC;** no obstante, todos y cada uno de los miembros deberán aportar experiencia **en uno (01) de los códigos UNSPSC** solicitados para acreditar la experiencia específica.*

***NOTA 3**: Teniendo en cuenta el artículo 2.2.1.1.1.5.1., del Decreto 1082 de 2015, y de acuerdo a lo establecido en el manual para determinar y verificar los requisitos habilitantes en los procesos de contratación, el centro de instrucción aeronáutica extranjero sin domicilio en Colombia deberá presentar la certificación de los contratos ejecutados con igual o similares objetos contractuales al del presente proceso donde la sumatoria de ellos sea por un valor mayor o igual al 100% del presupuesto oficial asignado. Las certificaciones de experiencia aportadas deben contener como mínimo la siguiente información:*

1. Nombre o razón social del contratante.
2. Objeto del contrato.
3. Fecha de inicio del contrato.
4. Fecha de terminación del contrato.
5. Valor del contrato.
6. Dirección y número telefónico del contratante.
7. Nombre, firma y cargo de la persona que expide la certificación (representante legal o persona autorizada por la empresa que expide la certificación).
8. Número de contacto de las personas que permitan la verificación de la información.

10. No se aceptan auto certificaciones.

Con el fin de ampliar la información de las certificaciones, el oferente podrá anexar copia del contrato, facturas o acta de liquidación del mismo.

***NOTA 4**: Las certificaciones serán objeto de verificación, no serán tenidas en cuenta aquellas certificaciones en las que no se puedan constatar que el oferente cumplió con el objeto del contrato.*

Si el contrato corresponde a un contrato ejecutivo bajo la modalidad de consorcio o unión temporal el valor a tener en cuenta como experiencia será igual al valor total facturado del contrato multiplicado por el porcentaje de participación de cada uno de los integrantes, para lo cual deberán anexar copia de documento consorcial o de unión temporal donde se pueda verificar el porcentaje de participación.

(...)"

2. OBSERVACIONES DE LA EMPRESA AIRCRAFT TRAINING CENTER S.A.S., MEDIANTE MENSAJE EN LA PLATAFORMA DEL SECOP II, EL DÍA 29 DE MAYO DE 2025.

OBSERVACIÓN Nro. 02

"En el marco del proceso de Licitación Pública No. PN DIRAN LI 003 2025, cuyo objeto es el "Entrenamiento nacional y en el exterior para pilotos, técnicos y personal adscrito a la Aviación Policial, Dirección Antinarcóticos de la Policía Nacional", nos permitimos presentar a continuación las observaciones pertinentes al pliego de condiciones publicado.

Estas observaciones tienen como finalidad contribuir al fortalecimiento del proceso contractual, garantizando los principios de transparencia, igualdad, libre concurrencia y selección objetiva, establecidos en la normativa colombiana de contratación pública. Así mismo, se formulan con el ánimo de aclarar aspectos técnicos, jurídicos o administrativos que podrían incidir en la adecuada participación de los proponentes y en el cumplimiento efectivo del objeto contractual.

Lote 13: EMBRAER

En el marco del proceso de licitación pública actualmente en curso, y de conformidad con los principios de planeación, selección objetiva, responsabilidad y transparencia establecidos en la Ley 80 de 1993, la Ley 1150 de 2007 y el Decreto 1082 de 2015, me permito presentar la siguiente solicitud:

Solicitamos que, dentro del pliego de condiciones, se realice una precisión técnica en la línea EMBRAER, indicando explícitamente que se refiere a sistemas, componentes o equipos de la marca HONEYWELL NZ2010, de acuerdo con las características operacionales y de mantenimiento que corresponden a esta aeronave y que ya se encuentran consideradas implícitamente dentro del objeto contractual.

La inclusión expresa de esta referencia es importante por las siguientes razones:

Claridad técnica: HONEYWELL es el proveedor OEM (Original Equipment Manufacturer) de diversos sistemas críticos instalados en aeronaves de la línea EMBRAER, y su mención explícita permitirá al proponente estructurar de forma más adecuada su oferta técnica y económica, conforme a las necesidades reales del servicio.

Selección objetiva y responsabilidad: Incluir esta especificación garantiza que los oferentes cuenten con la capacidad técnica certificada para operar o dar mantenimiento a sistemas específicos de dicha marca, evitando ambigüedades que puedan afectar la correcta ejecución del contrato.

Coherencia con el pliego: Dado que ya se hace referencia a la línea EMBRAER, y considerando que HONEYWELL es un proveedor autorizado y directamente relacionado con dicha plataforma, su inclusión formal no altera el objeto del proceso, sino que lo fortalece técnicamente.

Agradecemos su atención a esta solicitud y quedamos atentos a una respuesta favorable o a cualquier requerimiento adicional para sustentarla.

RESPUESTA COMITÉ ESTRUCTURADOR / NO SE ACEPTA

"En atención a su solicitud sobre la inclusión expresa de la referencia al proveedor OEM (Original Equipment Manufacturer), HONEYWELL, este Comité estructurador reconoce la importancia de garantizar claridad técnica y coherencia con los sistemas actualmente operativos en las aeronaves de la línea EMBRAER, así como de asegurar una correcta estructuración de las ofertas por parte de los proponentes.

No obstante, si bien es cierto que HONEYWELL es el proveedor original de diversos sistemas instalados en dichas aeronaves, y su mención puede resultar técnica y operativamente relevante, debe precisarse que cualquier referencia a esta marca debe estar sustentada en las especificaciones técnicas del proveedor, de forma que se garantice la compatibilidad con los sistemas existentes y la funcionalidad requerida, sin restringir injustificadamente la participación de otros oferentes que puedan acreditar equivalencia técnica certificada.

Cabe resaltar que cada centro de formación o simulador de vuelo debe contar con componentes o capacidades que estén alineados con los sistemas OEM (Original Equipment Manufacturer), de las plataformas reales, razón por la cual la exigencia técnica debe estar orientada al cumplimiento de requisitos de desempeño, compatibilidad e interoperabilidad, más que a una marca específica, salvo en los casos debidamente justificados por razones de interoperabilidad o mantenimiento de garantías".

OBSERVACIÓN Nro. 03

"Lote 3: SUPERVIVENCIA: Laboratorios

En el marco del proceso de licitación pública actualmente en curso, me permito presentar la siguiente solicitud, con fundamento en los principios de planeación, selección objetiva, responsabilidad, eficiencia y seguridad, que rigen la contratación estatal conforme a la Ley 80 de 1993, la Ley 1150 de 2007, y el Decreto 1082 de 2015

Solicitamos respetuosamente que se incluya como requisito habilitante obligatorio para los proponentes interesados en el desarrollo del entrenamiento en supervivencia, la presentación de un certificado que acredite la existencia y disponibilidad de un laboratorio o centro de entrenamiento debidamente dotado y habilitado para la ejecución segura y efectiva de esta actividad.

Esta solicitud se sustenta en los siguientes aspectos normativos y técnicos: Principio de selección objetiva (Ley 80 de 1993, Art. 29): exige que los contratistas seleccionados cuenten con las condiciones técnicas necesarias para cumplir cabalmente con el objeto contractual.

Principio de responsabilidad (Ley 80 de 1993, Art. 26): impone a las entidades estatales la obligación de prever, desde la etapa de planeación, las condiciones que aseguren la adecuada ejecución del contrato y la protección de los intereses públicos, incluyendo la seguridad de los participantes en actividades de riesgo controlado, como es el caso del entrenamiento en supervivencia.

Planeación contractual (Decreto 1082 de 2015, Art. 2.2.1.1.1.2.1): impone a las entidades la obligación de estructurar el proceso contractual de manera que se garantice su ejecución eficiente, eficaz y segura.

Artículo 2° de la Ley 1150 de 2007: obliga a que la selección del contratista esté soportada en condiciones de idoneidad y experiencia, particularmente relevantes en procesos que comprometan elementos de seguridad humana.

De esta forma, se evitaría la participación de oferentes que no cuenten con la infraestructura técnica mínima necesaria para garantizar que este tipo de entrenamientos —que involucran condiciones extremas simuladas— se realicen bajo estándares apropiados y seguros.

Solicitamos que, como parte del pliego de condiciones, se exija: Certificación de existencia de laboratorio o centro especializado en entrenamiento de supervivencia expedida por una autoridad competente, o

Documento que acredite propiedad, uso o disponibilidad exclusiva del espacio y los equipos requeridos para el desarrollo del curso.

Estamos convencidos de que esta medida fortalecerá la calidad del proceso, garantizará una ejecución segura y profesional de los entrenamientos, y protegerá la integridad física de los participantes.

Agradecemos de antemano su atención y quedamos atentos a cualquier requerimiento adicional para sustentar esta solicitud.

RESPUESTA COMITÉ ESTRUCTURADOR / NO SE ACEPTA

"En atención a la observación presentada en el marco del proceso de licitación pública actualmente en curso, relacionada con la solicitud de incluir como requisito habilitante la presentación de una certificación de existencia y disponibilidad de un laboratorio o centro de entrenamiento para el desarrollo del curso de supervivencia, nos permitimos manifestar lo siguiente:

Luego de realizar el análisis técnico y normativo correspondiente, su observación no procede por las siguientes razones:

1. *La idoneidad del oferente en este tipo de entrenamientos está determinada por su certificación como centro de instrucción autorizado por una autoridad aeronáutica reconocida, como lo son la FAA (Federal Aviation Administration), EASA (European Union Aviation Safety Agency), CASA (Civil Aviation Safety Authority) u otra entidad equivalente. Este tipo de certificación es la que garantiza la capacidad técnica, la infraestructura, los procedimientos y los estándares de seguridad requeridos para la formación en temas como entrenamiento en supervivencia, conforme a las mejores prácticas internacionales del sector aeronáutico.*

2. *El uso de un laboratorio o centro especializado para este tipo de formación no constituye un criterio habilitante independiente, ya que se encuentra incorporado dentro de la estructura metodológica y de contenido del curso. Es decir, forma parte del desarrollo mismo de la temática, la cual es evaluada como parte del cumplimiento del objeto contractual y no como un prerrequisito documental separado.*

3. *La inclusión de este nuevo requisito podría restringir injustificadamente la pluralidad de oferentes (principio reconocido en la Ley 1150 de 2007, Art. 1), al limitar la participación a empresas que, aunque cuentan con certificación oficial y cumplen los estándares internacionales, no disponen de un documento adicional específico que certifique un laboratorio como instalación separada, lo cual no está previsto en la normativa aeronáutica ni en la contratación estatal como condición habilitante para este tipo de procesos.*

4. *En el marco de los principios de selección objetiva, planeación y responsabilidad (Ley 80 de 1993, arts. 29 y 26), la Entidad ha establecido criterios técnicos y jurídicos orientados a garantizar la idoneidad, calidad y seguridad en la prestación del servicio objeto de contratación. Consideramos que los requisitos establecidos son suficientes para este propósito y cumplen con la normatividad aplicable, sin generar barreras adicionales a la libre concurrencia".*

OBSERVACIÓN Nro. 04

"Lote 13: EMBRAER

De manera cordial solicito a la entidad que dentro del marco del entrenamiento requerido para el personal de pilotos, se establezca como condición técnica obligatoria que los simuladores de vuelo a utilizar para la aeronave DHC-8-300 (DASH 8-300) estén configurados exclusivamente con motores Pratt & Whitney de las series PW123.

Y que no se acepten simuladores configurados con otras series de motores, aunque sean técnicamente similares, por las siguientes razones:

Compatibilidad operacional: La aviación policial de Colombia opera aeronaves DHC-8-300 equipadas con motores de las series PW123, por lo que el entrenamiento debe ser plenamente compatible con las características técnicas reales de la flota.

Estandarización del entrenamiento: Usar simuladores con la misma planta motriz asegura una formación coherente y específica, evitando discrepancias que puedan afectar el desempeño en operaciones reales.

Seguridad aérea: La fidelidad del simulador con respecto a los motores series PW123 permite entrenar con precisión procedimientos críticos como fallas, respuesta a emergencias, y configuración de potencia, lo cual es vital para mantener los estándares de seguridad operacional

Eficiencia y sostenibilidad técnica: El entrenamiento sobre motores diferentes podría requerir entrenamiento adicional o generar confusiones técnicas que afecten la eficiencia y el mantenimiento posterior de las aeronaves reales.

Esta condición se justifica con base en criterios técnicos y operacionales, en atención a los principios de eficiencia, eficacia y seguridad establecidos en la Ley 80 de 1993 y el Decreto 1082 de 2015, y no constituye una restricción injustificada a la pluralidad de oferentes, ya que responde a necesidades específicas de la entidad contratante y a la estandarización existente de la flota nacional".

RESPUESTA COMITÉ ESTRUCTURADOR / NO SE ACEPTA

"En atención a la condición técnica que establece que los simuladores de vuelo para la aeronave DHC-8-300 deben estar configurados exclusivamente con motores Pratt & Whitney PW123, manifestamos lo siguiente:

1. ***Principio de pluralidad de oferentes y libre concurrencia:** Conforme al artículo 24 de la Ley 80 de 1993 y el artículo 2.2.1.1.2.1.4 del Decreto 1082 de 2015, la entidad contratante debe garantizar condiciones que fomenten la participación amplia y efectiva de oferentes, evitando requisitos técnicos o económicos que puedan restringir injustificadamente la competencia. La exigencia de un único modelo de motor cierra la posibilidad de que otros oferentes, con simuladores técnicamente equivalentes, participen en igualdad de condiciones.*

2. ***Equivalencia técnica y suficiencia funcional:** Las diferencias entre los motores Pratt & Whitney PW123 y otros motores similares utilizados en simuladores son mínimas y no representan una limitación significativa en términos de capacidad de formación, entrenamiento ni seguridad operacional del personal. Estas variaciones se consideran marginales dentro de los parámetros aceptables de simulación y no afectan la fidelidad ni la eficacia del entrenamiento impartido. En este sentido, la normativa vigente —en particular, el artículo 2.2.1.1.2.1.4 del Decreto 1082 de 2015— establece que las especificaciones técnicas exigidas en los procesos de contratación deben ser proporcionales al objeto contractual, pertinentes respecto a su finalidad, y no excluyentes, permitiendo así la inclusión de alternativas técnicamente viables que cumplan con la funcionalidad requerida. Por lo tanto, la utilización de simuladores equipados con motores funcionalmente equivalentes al PW123 se encuentra plenamente justificada, tanto desde el punto de vista técnico como normativo.*

Por lo antes, expuesto este comité considera que no es viable, toda vez que los simuladores durante últimos años y de acuerdo a los históricos se han recibido sin problemas o información contraria por parte de los instructores de la línea".

OBSERVACIÓN Nro. 05

"1. LOTE 13 – Línea EMBRAER Solicitamos que se realice una precisión técnica en el pliego, en relación con la plataforma EMBRAER, indicando de manera expresa la inclusión de los sistemas, componentes o equipos HONEYWELL NZ2010, dado que:

• HONEYWELL es proveedor OEM (Original Equipment Manufacturer) de sistemas críticos instalados en aeronaves EMBRAER, por lo cual su mención específica aporta claridad técnica.

• La referencia explícita permite estructurar adecuadamente las propuestas técnicas y económicas, conforme a la realidad operativa de la aeronave.

• Su inclusión fortalece la coherencia técnica del pliego sin modificar su objeto, garantizando los principios de planeación, selección objetiva y responsabilidad (Ley 80 de 1993, art. 24 y 26)"

RESPUESTA COMITÉ ESTRUCTURADOR / SE ACLARA

"En atención a su solicitud sobre la inclusión expresa de la referencia al proveedor OEM (Original Equipment Manufacturer), HONEYWELL, este Comité estructurador reconoce la importancia de garantizar claridad técnica y

coherencia con los sistemas actualmente operativos en las aeronaves de la línea EMBRAER, así como de asegurar una correcta estructuración de las ofertas por parte de los proponentes.

No obstante, si bien es cierto que HONEYWELL es el proveedor original de diversos sistemas instalados en dichas aeronaves, y su mención puede resultar técnica y operativamente relevante, debe precisarse que cualquier referencia a esta marca debe estar sustentada en las especificaciones técnicas del proveedor, de forma que se garantice la compatibilidad con los sistemas existentes y la funcionalidad requerida, sin restringir injustificadamente la participación de otros oferentes que puedan acreditar equivalencia técnica certificada.

Cabe resaltar que cada centro de formación o simulador de vuelo debe contar con componentes o capacidades que estén alineados con los sistemas OEM (Original Equipment Manufacturer), de las plataformas reales, razón por la cual la exigencia técnica debe estar orientada al cumplimiento de requisitos de desempeño, compatibilidad e interoperabilidad, más que a una marca específica, salvo en los casos debidamente justificados por razones de interoperabilidad o mantenimiento de garantías".

OBSERVACIÓN Nro. 06

"2. LOTE 3 – SUPERVIVENCIA (Laboratorios) Se propone incluir como requisito habilitante obligatorio la presentación de un certificado que acredite la existencia y disponibilidad de un laboratorio o centro de entrenamiento especializado en supervivencia, dotado técnicamente para el desarrollo seguro de esta actividad.

Justificación normativa y técnica:

- *Selección objetiva (Ley 80 de 1993, art. 29): garantiza idoneidad técnica del oferente.*
- *Responsabilidad de la entidad (art. 26 ibídem): exige prever condiciones que aseguren ejecución segura.*
- *Planeación eficiente y segura (Decreto 1082 de 2015, art. 2.2.1.1.1.2.1).*
- *Protección de la integridad humana en entrenamientos de alto riesgo (Ley 1150 de 2007, art. 2).*

Requisitos sugeridos:
- *Certificación expedida por autoridad competente o entidad acreditada.*
- *Documento de propiedad o disponibilidad exclusiva del espacio y equipos técnicos requeridos. Esta medida eleva el estándar de calidad del proceso y reduce riesgos para los participantes, en línea con el interés público".*

RESPUESTA COMITÉ ESTRUCTURADOR / NO SE ACEPTA

"En atención a la observación presentada en el marco del proceso de licitación pública actualmente en curso, relacionada con la solicitud de incluir como requisito habilitante la presentación de una certificación de existencia y disponibilidad de un laboratorio o centro de entrenamiento para el desarrollo del curso de supervivencia, nos permitimos manifestar lo siguiente:

Luego de realizar el análisis técnico y normativo correspondiente, su observación no procede, por las siguientes razones:

1. *La idoneidad del oferente en este tipo de entrenamientos está determinada por su certificación como centro de instrucción autorizado por una autoridad aeronáutica reconocida, como lo son la FAA (Federal Aviation Administration), EASA (European Union Aviation Safety Agency), CASA (Civil Aviation Safety Authority) u otra entidad equivalente. Este tipo de certificación es la que garantiza la capacidad técnica, la infraestructura, los procedimientos y los estándares de seguridad requeridos para la formación en temas como entrenamiento en supervivencia, conforme a las mejores prácticas internacionales del sector aeronáutico.*

2. *El uso de un laboratorio o centro especializado para este tipo de formación no constituye un criterio habilitante independiente, ya que se encuentra incorporado dentro de la estructura metodológica y de contenido del curso. Es decir, forma parte del desarrollo mismo de la temática, la cual es evaluada como parte del cumplimiento del objeto contractual y no como un prerrequisito documental separado.*

3. *La inclusión de este nuevo requisito podría restringir injustificadamente la pluralidad de oferentes (principio reconocido en la Ley 1150 de 2007, Art. 1), al limitar la participación a empresas que, aunque cuentan con certificación oficial y cumplen los estándares internacionales, no disponen de un documento adicional específico que certifique un laboratorio como instalación separada, lo cual no está previsto en la normativa aeronáutica ni en la contratación estatal como condición habilitante para este tipo de procesos.*

4. *En el marco de los principios de selección objetiva, planeación y responsabilidad (Ley 80 de 1993, arts. 29 y 26), la Entidad ha establecido criterios técnicos y jurídicos orientados a garantizar la idoneidad, calidad y seguridad en la prestación del servicio objeto de contratación. Consideramos que los requisitos establecidos son suficientes para este propósito y cumplen con la normatividad aplicable, sin generar barreras adicionales a la libre concurrencia".*

OBSERVACIÓN Nro. 07

"3.LOTE 10 – DASH 8-300

Se solicita que dentro del pliego se requiera expresamente que los simuladores de vuelo utilizados para la formación de pilotos en la aeronave DHC-8-300 (DASH 8-300) estén configurados únicamente con motores Pratt & Whitney de la serie PW123 y sistema de navegación EFIS.

Motivos técnicos y operativos:

- *La flota nacional opera con esa configuración, lo que exige compatibilidad operativa.*
- *Garantiza estandarización del entrenamiento y realismo en maniobras de emergencia.*
- *Aumenta la seguridad aérea al permitir prácticas fieles a la aeronave real. • Evita ambigüedades técnicas que afecten la calidad del entrenamiento o su aplicabilidad*

Esta solicitud no limita la participación, sino que responde a una necesidad técnica legítima de la entidad contratante, bajo los principios de eficiencia, eficacia y seguridad, conforme a la Ley 80 de 1993 y el Decreto 1082 de 2015.

Documento que acredite propiedad, uso o disponibilidad exclusiva del espacio y los equipos requeridos para el desarrollo del curso.

Estamos convencidos de que esta medida fortalecerá la calidad del proceso, garantizará una ejecución segura y profesional de los entrenamientos, y protegerá la integridad física de los participantes.

Agradecemos de antemano su atención y quedamos atentos a cualquier requerimiento adicional para sustentar esta solicitud.

RESPUESTA COMITÉ ESTRUCTURADOR / NO SE ACEPTA

"En atención a la condición técnica que establece que los simuladores de vuelo para la aeronave DHC-8-300 deben estar configurados exclusivamente con motores Pratt & Whitney PW123, manifestamos lo siguiente:

1. ***Principio de pluralidad de oferentes y libre concurrencia:*** *Conforme al artículo 24 de la Ley 80 de 1993 y el artículo 2.2.1.1.2.1.4 del Decreto 1082 de 2015, la entidad contratante debe garantizar condiciones que fomenten la participación amplia y efectiva de oferentes, evitando requisitos técnicos o económicos que puedan restringir injustificadamente la competencia. La exigencia de un único modelo de motor cierra la posibilidad de que otros oferentes, con simuladores técnicamente equivalentes, participen en igualdad de condiciones.*

2. ***Equivalencia técnica y suficiencia funcional:*** *Las diferencias entre los motores Pratt & Whitney PW123 y otros motores similares utilizados en simuladores son mínimas y no representan una limitación significativa en términos de capacidad de formación, entrenamiento ni seguridad operacional del personal. Estas variaciones se consideran marginales dentro de los parámetros aceptables de simulación y no afectan la fidelidad ni la eficacia del entrenamiento impartido. En este sentido, el artículo 2.2.1.1.2.1.4 del Decreto 1082 de 2015 establece que las especificaciones técnicas exigidas en los procesos de contratación deben ser proporcionales al objeto*

contractual, pertinentes respecto a su finalidad, y no excluyentes, permitiendo así la inclusión de alternativas técnicamente viables que cumplan con la funcionalidad requerida. Por lo tanto, la utilización de simuladores equipados con motores funcionalmente equivalentes al PW123 se encuentra plenamente justificada, tanto desde el punto de vista técnico como normativo.

Por lo antes, expuesto este comité considera que no es viable, toda vez que los simuladores que durante los históricos se han recibido, no tienen diferencias en la sección de los motores".

3. OBSERVACIONES DE LA EMPRESA COMPAÑIA INTERNACIONAL DE MANTENIMIENTO CIMA S.A.S., MEDIANTE MENSAJE EN LA PLATAFORMA DEL SECOP II, EL DÍA 30 DE MAYO DE 2025.

OBSERVACIÓN Nro. 08

"Estas observaciones se formulan con el ánimo de contribuir al principio de pluralidad de oferentes, eficiencia y selección objetiva, conforme a lo establecido en la Ley 80 de 1993, Ley 1150 de 2007 y el Decreto 1082 de 2015

1. EXPERIENCIA DEL PROPONENTE

De acuerdo con el pliego de condiciones, el proponente debe presentar máximo tres (3) contratos ejecutados cuya sumatoria sea igual o superior al 100% del presupuesto oficial del lote o lotes ofertados. En este sentido, sugerimos amablemente que se considere permitir la presentación de hasta cinco (5) contratos, siempre que la suma de estos alcance el porcentaje requerido. Esta modificación permitiría:

•Ampliar la participación de Centros de Instrucción Aeronáutica que, aunque tienen experiencia comprobada, no cuentan necesariamente con contratos individuales de alto valor.
• Fomentar la pluralidad de proponentes técnicamente calificados, sin reducir los estándares de experiencia exigidos.
• Mejorar la competitividad del proceso y brindar igualdad de oportunidades a oferentes con experiencia fragmentada, pero relevante

Fundamento Jurídico:

•Artículo 5° de la Ley 1150 de 2007: establece que los procesos de selección deben propender por la pluralidad de oferentes, la transparencia y la selección objetiva.

• Artículo 29 de la Ley 80 de 1993: señala que los requisitos habilitantes deben guardar proporción con la naturaleza, valor y complejidad del contrato.

•Artículo 2.2.1.1.1.5.1 del Decreto 1082 de 2015: permite a las entidades definir la experiencia exigida, pero indica que esta sea razonable y no restrinja la participación.

La solicitud de ampliar el número de contratos válidos para acreditar experiencia (de tres a cinco) sin modificar el porcentaje total requerido no vulnera los principios de transparencia ni de selección objetiva. Por el contrario, promueve la pluralidad de oferentes y el acceso equitativo de proponentes con experiencia fragmentada, lo cual es coherente con la jurisprudencia del Consejo de Estado, que ha reiterado que los requisitos deben guardar proporción con el objeto contractual y no deben convertirse en barreras injustificadas de acceso.

RESPUESTA COMITÉ ESTRUCTURADOR / NO SE ACEPTA

En atención a su observación, este comité estructurador, en pleno cumplimiento del Artículo 5 de la Ley 1150 de 2007 el cual faculta a las entidades estatales para establecer requisitos habilitantes en función de las características del objeto contractual, siempre que estos sean proporcionales, razonables y acordes con las necesidades del servicio ha revisado la solicitud. Así mismo, conforme al Título II del Decreto 1082 de 2015, los requisitos de experiencia deben guardar relación directa con el objeto del contrato y pueden ser ajustados por la entidad contratante con el fin de garantizar la eficiencia del gasto público y la adecuada ejecución del contrato.

En consideración a lo anterior, y tras analizar el contexto del sector aeronáutico en Colombia, se reconoce que, si bien es un sector especializado y con una base limitada de oferentes, existen empresas cuya experiencia puede estar fraccionada en múltiples contratos. Por tanto, en un ejercicio de equilibrio entre la flexibilidad normativa y la

*necesidad de garantizar la idoneidad técnica de los proponentes, este comité ha decidido ajustar la exigencia original de tres (3) contratos a **cuatro (4)**, y no a los cinco (5) solicitados, como medida razonable y proporcionada.*

Este ajuste no constituye una barrera injustificada a la participación, sino que responde a criterios objetivos de capacidad técnica, complejidad del objeto contractual y verificación de antecedentes de cumplimiento. En consecuencia, se fortalece el principio de selección objetiva y se garantiza una contratación pública más eficiente, transparente y alineada con el interés general.

*Por lo anterior se modifica del Anexo Nro. 1 ESPECIFICACIONES TÉCNICAS MINIMAS REQUERIDAS Y DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO, el enunciado **EXPERIENCIA REQUERIDA APLICA PARA EL LOTE O LOTES A OFERTAR,** del pliego de condiciones, de la siguiente manera:*

"(...)

*Para efectos de evaluación y habilitación en el proceso, el centro de instrucción aeronáutica deberá presentar en el Registro Único de Proponentes, junto con el ANEXO EXPERIENCIA DEL PROPONENTE donde esté la relación de **máximo cuatro (4) contratos ejecutados** cuya sumatoria sea mayor o igual al 100% del presupuesto oficial asignado al lote o lotes ofertados, así mismo deberá registrar como mínimo una de las dos clasificaciones "UNSPSC" de acuerdo a lo establecido en el numeral 1.1 DESCRIPCIÓN GENERAL DEL OBJETO.*

NOTA: DENTRO DEL REGISTRO ÚNICO DE PROPONENTES, SE DEBE ESTABLECER EL SEGMENTO, FAMILIA, CLASE, SEGÚN LO ESTABLECIDO EN LA GUÍA PARA LA CODIFICACIÓN DE BIENES Y SERVICIOS DE ACUERDO CON EL CÓDIGO ESTÁNDAR DE PRODUCTOS Y SERVICIOS DE NACIONES UNIDAS V.14.080.

Relación del contrato (s) celebrado(s) Código del clasificador de Bienes y Servicios en el tercer nivel				Valor expresado en SMMLV por lote		Valor expresado en SMMLV
				Lote 1	485,91	6.810,59
				Lote 2	781,52	
				Lote 3	703,90	
				Lote 4	389,20	
				Lote 5	321,18	
86131700	Servicios Educativos y de Formación	Servicios Educativos Especializados	Conducción de vehículos, buques y aeronaves	Lote 6	491,80	
				Lote 7	394,03	
				Lote 8	919,79	
86131800	Servicios Educativos y de Formación	Servicios Educativos Especializados	Educación militar	Lote 9	566,36	
				Lote 10	552,45	
				Lote 11	308,42	
				Lote 12	311,62	
				Lote 13	450,55	
				Lote 14	69,55	
				Lote 15	64,29	

VALOR REFERENCIA SMMLV 2025: $ 1.423.500,00

El centro de instrucción aeronáutica y todos los miembros del consorcio o unión temporal, que vayan a proveer los bienes objeto del presente proceso de selección, trátese de personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras con domicilio o sucursal en Colombia, deben encontrarse inscritos en el Registro Único de Proponentes de la Cámara de Comercio, de acuerdo con el artículo 6 de la Ley 1150 de 2007, el Artículo 221 del Decreto 019 de 2012 y el artículo 2.2.1.1.1.5.1 del Decreto 1082 del 26 de mayo de 2015.

El certificado de registro único de proponentes – RUP constituye plena prueba respecto de la información verificada documentalmente.

***NOTA 1**: Si la propuesta se presenta en forma Individual, el oferente al acreditar su experiencia específica habilitante en el Registro Único de Proponentes - RUP, deberá cumplir con al menos un (1) código del clasificador UNSPSC, según lo exigido, mínimo hasta el tercer nivel (clase).*

NOTA 2**: En el caso de los consorcios o uniones temporales la experiencia específica habilitante será la sumatoria de la experiencia de los integrantes, cumpliendo **con al menos un (01) de los códigos UNSPSC;

no obstante, todos y cada uno de los miembros deberán aportar experiencia ***en uno (01) de los códigos UNSPSC*** *solicitados para acreditar la experiencia específica.*

NOTA 3*: Teniendo en cuenta el artículo 2.2.1.1.1.5.1., del Decreto 1082 de 2015, y de acuerdo a lo establecido en el manual para determinar y verificar los requisitos habilitantes en los procesos de contratación, el centro de instrucción aeronáutica extranjero sin domicilio en Colombia deberá presentar la certificación de los contratos ejecutados con igual o similares objetos contractuales al del presente proceso donde la sumatoria de ellos sea por un valor mayor o igual al 100% del presupuesto oficial asignado. Las certificaciones de experiencia aportadas deben contener como mínimo la siguiente información:*

1. Nombre o razón social del contratante.
2. Objeto del contrato.
3. Fecha de inicio del contrato.
4. Fecha de terminación del contrato.
5. Valor del contrato.
6. Dirección y número telefónico del contratante.
7. Nombre, firma y cargo de la persona que expide la certificación (representante legal o persona autorizada por la empresa que expide la certificación).
8. Número de contacto de las personas que permitan la verificación de la información.
9. Manifestación clara y explícita que el contratista cumplió a cabalidad con el objeto del contrato.
10. No se aceptan auto certificaciones.

Con el fin de ampliar la información de las certificaciones, el oferente podrá anexar copia del contrato, facturas o acta de liquidación del mismo.

NOTA 4*: Las certificaciones serán objeto de verificación, no serán tenidas en cuenta aquellas certificaciones en las que no se puedan constatar que el oferente cumplió con el objeto del contrato.*

Si el contrato corresponde a un contrato ejecutivo bajo la modalidad de consorcio o unión temporal el valor a tener en cuenta como experiencia será igual al valor total facturado del contrato multiplicado por el porcentaje de participación de cada uno de los integrantes, para lo cual deberán anexar copia de documento consorcial o de unión temporal donde se pueda verificar el porcentaje de participación.

(…)"

OBSERVACIÓN Nro. 09

"2. REQUISITO TÉCNICO DE COORDINACIONES MIGRATORIAS

En cuanto al requerimiento que señala que el país donde se brinde el entrenamiento debe contar con embajada en Colombia para el trámite de visa migratoria, sugerimos considerar una alternativa que permita mayor flexibilidad sin afectar la operatividad del proceso.

Proponemos que también se permita la oferta de entrenamientos en países donde Colombia no cuente con representación diplomática, siempre que el proponente se comprometa a asumir el trámite completo y legal de visado.

Esta propuesta tiene como finalidad:

• Ampliar el espectro técnico disponible, considerando que muchos simuladores de alta calidad y centros de entrenamiento reconocidos internacionalmente están ubicados en países sin embajada colombiana.

• Evitar que el requisito migratorio se convierta en una restricción innecesaria que limite la oferta técnica o geográfica. • Reforzar la responsabilidad del contratista en la gestión migratoria sin trasladar cargas administrativas a la entidad.

Fundamento Jurídico:

• Artículo 24 de la Ley 80 de 1993: exige que las condiciones de los pliegos sean claras y adecuadas para permitir la participación plural.

• Principio de eficiencia del artículo 209 de la Constitución: Las entidades públicas deben evitar obstáculos innecesarios y promover resultados efectivos.

• Decreto 1082 de 2015, Artículo 2.2.1.1.2.1.1: sobre criterios técnicos habilitantes, exige proporcionalidad y razonabilidad en los requisitos

Exigir que el país donde se preste el servicio tenga embajada en Colombia puede representar una restricción desproporcionada si existen mecanismos alternativos viables y legales (consulados concurrentes, plataformas virtuales, agencias acreditadas). La sugerencia de permitir otros medios para tramitar visados garantiza la legalidad del proceso sin restringir de manera innecesaria el universo de oferentes, lo cual va en línea con los principios de ***eficacia y selección objetiva****. Además, al trasladar esta responsabilidad al contratista, no se impone carga adicional alguna a la entidad contratante.*

RESPUESTA COMITÉ ESTRUCTURADOR / SE ACEPTA

"En atención a la solicitud presentada respecto a la condición migratoria establecida en las especificaciones técnicas del presente proceso, este Comité estructurador se permite informar que, luego de realizar un análisis, evaluación y verificación, en donde se evidencia que hay lugares en donde existen simuladores con excelentes condiciones de calidad y servicios, acepta la modificación propuesta en el requisito, toda vez que esta disposición se fundamenta en la normatividad vigente expedida por el Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia, la cual regula los procedimientos para la expedición de visas y trámites consulares, y establece la obligatoriedad de los usuarios para cubrir los costos inherentes a estos procesos, conforme a lo establecido en la Resolución No. 1507 de 2018 y demás normatividad aplicable.

Por lo anterior se modifica en el Anexo Nro. 1 - ESPECIFICACIONES TÉCNICAS MÍNIMAS REQUERIDAS Y DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO, dentro del enunciado REQUERIMIENTOS PARA CADA ENTRENAMIENTO A DESARROLLARSE EN EL EXTERIOR, el COORDINACIONES MIGRATORIAS, del pliego de condiciones quedando así:

"(...)

COORDINACIONES MIGRATORIAS:

El contratista deberá prever que el país donde pretenda brindar el entrenamiento cuente con embajada en Colombia para el debido trámite de visas migratorias. En caso de que el entrenamiento se desarrolle en un país que no cuente con representación consular en Colombia, el contratista asumirá íntegramente los costos y trámites administrativos necesarios para la gestión migratoria del personal.

(...)"

4. OBSERVACIONES DE LA EMPRESA CSA CONSULTORIAS COLOMBIA, MEDIANTE MENSAJE EN LA PLATAFORMA DEL SECOP II, EL DÍA 30 DE MAYO DE 2025.

OBSERVACIÓN Nro. 10

"1. Lote 1:

"Solicitamos que se especifique la cantidad de días estimados para cada curso".

RESPUESTA COMITÉ ESTRUCTURADOR / SE ACEPTA

"En atención a su observación, este Comité estructurador se permite informar que, una vez verificada su solicitud, se acepta en atención a que la intención por parte de este comité es pactar un máximo de ocho horas diarias de formación catedrática y con base en ello computar el número de días.

Por lo anterior se modifica del Anexo Nro. 1 - ESPECIFICACIONES TÉCNICAS MÍNIMAS REQUERIDAS Y DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO, dentro de los enunciados REQUERIMIENTOS PARA CADA ENTRENAMIENTO A DESARROLLARSE EN EL EXTERIOR y REQUERIMIENTOS PARA ENTRENAMIENTOS NACIONALES el enunciado REQUERIMIENTO ACADÉMICO, dentro del pliego de condiciones quedando así:

"(...)

"Para el caso de los entrenamientos en cuanto a la fase de tierra a desarrollarse en el exterior, el número de días se computará con base en un máximo de ocho (8) horas diarias de formación."

REQUERIMIENTOS PARA CADA ENTRENAMIENTO A DESARROLLARSE EN EL EXTERIOR
COORDINACIONES: *Una vez firmado el contrato entre las partes, el supervisor del contrato realizará:* *Reunión de coordinación (**Acta de Inicio**), en la cual se concertará con el supervisor del contrato los siguientes aspectos:* - *Programación de los entrenamientos, tanto para simuladores y entrenamientos en aula; este proceso se ajustará de acuerdo a disponibilidad y necesidades operacionales de la Dirección de Antinarcóticos de la Policía Nacional, (documento emitido por el futuro contratista al supervisor).* - *Radicación de las cartas de invitación ante la Dirección General de la Policía Nacional, en un tiempo máximo de (8) días calendario posterior al acta de inicio, especificando los nombres completos del personal que va asistir, lugar (dirección, ciudad y país), entrenamiento a desarrollar, fecha de ida, fecha regreso y demás condiciones adicionales a entregar durante el desarrollo del entrenamiento.* - *Una vez aceptada la carta de invitación por la Policía Nacional, el contratista deberá garantizar un lapso máximo de (30) días calendario para el inicio de cronograma de entrenamiento; tiempo mínimo requerido para efectuar trámites administrativos.*
TRANSPORTE: *Tiquetes Aéreos (Traslados desde Bogotá D.C., hasta el lugar donde se desarrollará el entrenamiento ida y regreso; así mismo, el tiquete deberá incluir el equipaje de mano y equipaje de bodega de mínimo 23 kg.* *El contratista deberá tener en cuenta dentro del presupuesto y cronogramas los desplazamientos a:* - *Continente EUROPEO: para el viaje de ida es necesario considerar **dos** (2) días de tránsito, una vez en el país de destino se debe otorgar un (1) día administrativo antes del inicio del entrenamiento. Lo anterior, en consideración al JET LAG (Síndrome de cambio rápido de zona horaria).* - *Continente AMERICANO: para el viaje de ida es necesario considerar **un** (1) día de tránsito, una vez en el país de destino se debe otorgar un (1) día administrativo antes del inicio del entrenamiento. Lo anterior, en consideración al JET LAG (Síndrome de cambio rápido de zona horaria).* *Transporte terrestre: una vez en el país de destino, desde la llegada al aeropuerto, durante el desarrollo del entrenamiento y hasta el retorno al aeropuerto para el viaje de regreso a Bogotá, se debe garantizar por cualquier medio el transporte de manera integral de forma **diaria y permanente en todos los desplazamientos.*** *En el caso de entrenamiento en simulador modalidad DRY, para el piloto instructor se debe garantizar por cualquier medio el transporte de manera integral de forma **diaria y permanente en todos los desplazamientos.***
HOSPEDAJE: *El contratista debe ofrecer el hospedaje en un hotel de categoría mínimo (3) estrellas en acomodación máxima de dos funcionarios del mismo género por habitación.*
ALIMENTACIÓN: *El contratista debe garantizar en cualquier forma el suministro de la alimentación diaria así: desayuno, almuerzo, refrigerio y cena. Esta condición será aplicable desde el viaje de ida, día administrativo, entrenamiento y viaje de regreso hacia Bogotá.*
PÓLIZA: *El contratista deberá suministrar seguro y asistencia médica para el personal a capacitar, esta debe incluir como mínimo: los gastos médicos generales y de hospitalización, intervenciones quirúrgicas y medicamentos. También incluye todos los gastos requeridos en caso de enfermedad grave o fallecimiento, incluyendo la repatriación y trámites administrativos si la capacitación se realiza en el exterior, con una cobertura mínima de por el término del inicio de desplazamiento hasta la fecha de regreso del entrenamiento.*

REQUERIMIENTOS ADICIONALES:

El contratista deberá suministrar a cada funcionario a entrenar sin costo adicional, lo siguiente:

- *Prueba viral (PCR - Reacción en Cadena de Polimersa) o equivalentes para la salida y regreso al país, de acuerdo a la normatividad vigente de la autoridad competente del país donde se va a desarrollar el entrenamiento. En el caso que el país donde se encuentre el simulador no la requiera el contratista podrá optar por hacerlas o no hacerlas, siempre y cuando esto no imposibilite las capacitaciones del personal de la Policía Nacional.*

- *En caso de contingencias establecidas por los países en donde se realice el entrenamiento por consecuencia de una pandemia, endemia u otra calamidad, los cuales puedan retrasar el normal desarrollo de los mismos y que pueda generar gastos adicionales, estos deberán ser asumidos por el contratista sin afectar el objeto contractual (pensum académico, intensidad horaria, etc.).*

- *En caso de contingencias al personal a capacitar, ambientales o de mantenimiento/fallas imprevisto del simulador, o cualquier situación que retrase el normal desarrollo del entrenamiento, los gastos generados adicionales serán asumidos por el contratista sin afectar el pensum académico o intensidad horaria.*

- *El costo de los servicios descritos será asumido por la empresa contratista en un 100%.*

REQUERIMIENTO ACADÉMICO:

El Centro de instrucción deberá cumplir con las siguientes especificaciones:

- *Disponer de ambientes adecuados, iluminación, totalmente cerrados y separados de otras instalaciones, para impartir las clases teóricas y/o prácticas, de acuerdo a cada entrenamiento.*

- *Disponer de elementos para impartir y recibir instrucción; así como equipos tecnológicos apropiados para las metodologías de la instrucción con sus debidas herramientas de enseñanza.*

- *Utilizar documentación y publicaciones técnicas actualizadas según cada tipo de aeronave, aprobada por la casa fabricante de las aeronaves.*

- *Suministrar elementos de protección "bioseguridad", durante el entrenamiento como (Tapabocas diario, gel antibacterial, alcohol lavamanos y jabón antibacterial).*

- ***Para el caso de los entrenamientos en cuanto a la fase de tierra a desarrollarse en el exterior, el número de días se computará con base en un máximo de ocho (8) horas diarias de formación.***

COORDINACIONES MIGRATORIAS:

El contratista deberá prever que el país donde pretenda brindar el entrenamiento cuente con embajada en Colombia para el debido trámite de visas migratorias. En caso de que el entrenamiento se desarrolle en un país que no cuente con representación consular en Colombia, el contratista asumirá íntegramente los costos y trámites administrativos necesarios para la gestión migratoria del personal.

REQUERIMIENTO PARA INSTRUCTORES Y SUPERVISORES DELEGADOS:

Entrenamiento DRY:

El contratista debe garantizar, el suministro integral de todos los requerimientos de transporte, alimentación, hospedaje, pólizas y demás señalados anteriormente, para cada uno de los instructores, que disponga la supervisión del contrato en desarrollo de cada entrenamiento.

Por lo anterior, la cantidad de instructores en la capacitación de modalidad DRY, es:

- *Simulador ATR 42: 01 instructor.*
- *Simulador BEECHCRAFT: 02 instructores.*
- *Simulador DHC6-300: 01 instructor.*
- *Bell 212: 01 instructor.*

Con referencia a los supervisores delegados, se tiene:

El contratista debe garantizar, el suministro integral de todos los requerimientos de transporte, alimentación, hospedaje, pólizas y demás señalados anteriormente, para cada uno de los supervisores delegados que disponga la supervisión del contrato, durante el desarrollo del entrenamiento por un lapso mínimo de cuatro (4) días, en el lugar en donde se lleve a cabo el evento académico.

MATERIALES DE ESTUDIO:

Al inicio de cada entrenamiento el contratista, de acuerdo al tipo de entrenamiento ya sea CURSO o entrenamiento en simulador de vuelo, entregará a cada funcionario los materiales de estudio, requeridos para recibir el entrenamiento, tales

como:

- *Manuales actualizados en medio físico.*
- *Listas de chequeo actualizadas en medio físico.*
- *Demás doctrina e información académica en medio físico o magnético.*

***NOTA:** El contratista deberá presentar a la supervisión la **planilla** en la que relacione la entrega de los materiales de estudio y conste el recibido de los elementos por cada asistente al entrenamiento.*

CERTIFICACIONES:

Una vez finalizado todos los entrenamientos el contratista deberá entregar a la supervisión en medio físico los documentos soportes de lo realizado:

Certificado emitido por el centro de formación, dueño del simulador y/o por el contratista que en cualquier caso legitime el entrenamiento realizado. Este documento deberá contener las siguientes características el Nombre del centro de formación o entidad que brinde el entrenamiento, horas del entrenamiento, nombre del participante, documento de identidad, fecha de inicio, fecha de termino, lugar en donde se desarrolló (ciudad y país), firmas de quienes avalan el diploma o certificado.

***NOTA 1:** El contratista deberá entregar a la supervisión de manera física, los soportes antes mencionados en originales, junto con tres (3) copias de este documento, una vez se finalice la totalidad de los entrenamientos que integra el contrato.*

***NOTA 2:** En caso de la no aprobación por parte de un estudiante, el contratista informará mediante oficio dirigido al supervisor del contrato los motivos por los cuales no lo certifica especificando las causas que llevan esta determinación.*

***NOTA 3:** Para el caso de los entrenamientos en modalidad DRY, el contratista entregara los certificados, diplomas o documento equivalente, de la fase del entrenamiento, realizado con la firma del representante legal y el instructor policial que brindo el entrenamiento.*

(...)"

OBSERVACIÓN Nro. 11

"2. Lote 1:

De manera respetuosa solicitamos a la Entidad se considere dividir este lote por entrenamientos afines, ya que este lote incluye 8 entrenamientos que varían desde cursos específicos de sistemas de aeronaves de ala rotatoria, cursos recurrentes en aeronaves de ala fija, hasta inclusive el Entrenamiento Internacional PBN y Procedimientos RVSM.

Por lo anterior, solicitamos que estos entrenamientos sean reagrupados entre aeronaves de ala rotatoria, aeronaves de ala fija y procedimientos PBN y RVSM. Esto para garantizar la pluralidad de oferentes en el lote".

RESPUESTA COMITÉ ESTRUCTURADOR / NO SE ACEPTA

En atención a su observación, el Comité Estructurador se permite informar que su observación no se acepta, toda vez que la conformación y distribución de los lotes dentro del proceso contractual no se realizó con base en la tipología de aeronaves ya sean equipos de ala fija, ala rotatoria, talleres o líneas de vuelo; sino que respondió a un análisis técnico interno orientado a garantizar la eficiencia operativa y administrativa del proceso.

La estructura de los lotes fue definida considerando dos criterios fundamentales:

1- La proporcionalidad en el valor estimado de cada lote, con el objetivo de lograr una distribución equitativa y racional del presupuesto asignado.

2- Las necesidades específicas y reales de la entidad contratante, conforme a su modelo operativo, procesos internos y proyección de ejecución contractual. Esta decisión fue tomada en coherencia con el principio de planeación establecido en la Ley 80 de 1993 y en la Ley 1150 de 2007, que obliga a las entidades públicas a estructurar los procesos contractuales de manera eficiente, transparente y ajustada a sus necesidades reales.

Así mismo, se tuvo en cuenta que una segmentación por equipos o líneas específicas podría generar una concentración innecesaria de requisitos técnicos, limitar la participación de potenciales oferentes y restringir la

flexibilidad operativa que requiere nuestra organización. Por el contrario, la estructura adoptada permite una mayor competitividad, favorece la especialización por parte de los proponentes según el alcance de cada lote, y contribuye al cumplimiento efectivo de los objetivos contractuales.

En este sentido, reiteramos que la agrupación de los lotes fue resultado de un ejercicio técnico de planeación estratégica y no de una segmentación tradicional basada en categorías aeronáuticas, lo cual permite mayor alineación con la estructura funcional y operativa de la entidad, sin afectar los principios de objetividad, transparencia y libre concurrencia que rigen la contratación pública.

OBSERVACIÓN Nro. 12

"3. Fase de Tierra Entrenamientos DRY-WET: Solicitamos aclaración respecto al lugar donde se dictará la Fase de Tierra para los cada entrenamiento DRY o WET, en la mayoría de los lotes no es claro si esa fase se dictará en Colombia o en el exterior, donde se encuentre ubicado el Simulador. Asimismo, requerimos aclaración si el contratista debe suministrar un aula para esta capacitación.

RESPUESTA COMITÉ ESTRUCTURADOR / SE ACEPTA

"Este Comité estructurador se permite informar que, una vez revisada la información, se aclara que los entrenamientos correspondientes a la fase de tierra serán brindados de la siguiente manera:

***Modalidad DRY:** La fase de tierra será impartida por pilotos de la Policía Nacional, en las aulas de la Dirección de Antinarcóticos.*

***Modalidad WET:** La fase de tierra, en algunos entrenamientos, será impartida por el contratista. Si el entrenamiento se realiza en Colombia, se llevará a cabo en las aulas de la Dirección de Antinarcóticos; si se realiza en el exterior, será en el lugar donde se encuentre ubicado el simulador de vuelo.*

Por lo anterior se modificará parcialmente el Anexo Nro. 1 - ESPECIFICACIONES TÉCNICAS MÍNIMAS REQUERIDAS Y DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO, para los Lotes Nro. 7 ítem 1, 2 Lote Nro. 8 ítem 1, 2, Lote Nro.9 ítem 1 y 2, Lote Nro. 10 ítem 1 y 2, Lote Nro. 11 ítem 1, Lote Nro. 12 ítem 1, Lote Nro. 13 ítem 1, el enunciado FASE DE TIERRA, del pliego de condiciones, quedando así:

"(...)

***FASE DE TIERRA**: Este entrenamiento será brindado por los instructores de la Policía Nacional. Citada fase será desarrollada en Colombia, en instalaciones de la Dirección de Antinarcóticos.*

(...)"

OBSERVACIÓN Nro. 13

*"4. **Fase de Simulador Entrenamientos DRY:** Para los entrenamientos en los cuales la Policía Nacional suministrará un Piloto Instructor, amablemente solicitamos a la Entidad tenga a bien confirmar si todos los instructores contemplados para los entrenamientos DRY cuentan con el curso Instructor de Consola vigente. En el evento que un instructor no esté debidamente acreditado, es mandatorio que complete el curso antes de impartir el entrenamiento. Este curso intensivo de un día incluye una introducción general y una fase teórico/práctica y tiene un valor adicional. Solicitamos aclaración si todos los instructores designados para los entrenamientos modalidad DRY tienen esta habilitación o si es necesaria la cotización como hito contractual adicional."*

RESPUESTA COMITÉ ESTRUCTURADOR / SE ACLARA

El Comité Estructurador se permite aclarar que, en el marco de los programas de capacitación institucional, los instructores asignados a las diferentes líneas a entrenar bajo la categoría DRY han recibido, durante los últimos cinco (5) años, formación específica en operación de consolas, incluyendo los respectivos cursos recurrentes que garantizan la actualización continua de sus competencias.

Cabe señalar que, si bien existen diferencias menores entre los distintos fabricantes de consolas, los principios de operación, configuración y funcionalidad son estandarizados a nivel internacional, lo que permite la interoperabilidad del conocimiento adquirido por los instructores. En este sentido, la Policía Nacional cuenta con personal debidamente calificado para la operación de consolas de diversas marcas, lo cual garantiza la idoneidad técnica y la continuidad del entrenamiento sin que existan brechas significativas derivadas del fabricante del equipo.

OBSERVACIÓN Nro. 14

"5. Entrenamiento recurrente en simulador de vuelo ATR 42-500 WET

La descripción de la Fase de Tierra relaciona una duración de 16 horas.

En este caso, sería correcto suponer que la Fase de Tierra se realizará en 02 días?

RESPUESTA COMITÉ ESTRUCTURADOR / SE ACLARA

"En atención a su observación, este Comité estructurador se permite informar que, una vez verificada su solicitud, es correcta su afirmación, pues dicha fase de entrenamiento se brindaría en dos (2) días, lo anterior, de acuerdo a la nota que se relaciona a continuación:

(...)

"Para el caso de los entrenamientos en cuanto a la fase de tierra a desarrollarse en el exterior, el número de días se computará con base en un máximo de ocho (8) horas diarias de formación."

REQUERIMIENTOS PARA CADA ENTRENAMIENTO A DESARROLLARSE EN EL EXTERIOR
COORDINACIONES: *Una vez firmado el contrato entre las partes, el supervisor del contrato realizará:* *Reunión de coordinación (**Acta de Inicio**), en la cual se concertará con el supervisor del contrato los siguientes aspectos:* - *Programación de los entrenamientos, tanto para simuladores y entrenamientos en aula; este proceso se ajustará de acuerdo a disponibilidad y necesidades operacionales de la Dirección de Antinarcóticos de la Policía Nacional, (documento emitido por el futuro contratista al supervisor).* - *Radicación de las cartas de invitación ante la Dirección General de la Policía Nacional, en un tiempo máximo de (8) días calendario posterior al acta de inicio, especificando los nombres completos del personal que va asistir, lugar (dirección, ciudad y país), entrenamiento a desarrollar, fecha de ida, fecha regreso y demás condiciones adicionales a entregar durante el desarrollo del entrenamiento.* - *Una vez aceptada la carta de invitación por la Policía Nacional, el contratista deberá garantizar un lapso máximo de (30) días calendario para el inicio de cronograma de entrenamiento; tiempo mínimo requerido para efectuar trámites administrativos.*
TRANSPORTE: *Tiquetes Aéreos (Traslados desde Bogotá D.C., hasta el lugar donde se desarrollará el entrenamiento ida y regreso; así mismo, el tiquete deberá incluir el equipaje de mano y equipaje de bodega de mínimo 23 kg.* *El contratista deberá tener en cuenta dentro del presupuesto y cronogramas los desplazamientos a:* - *Continente EUROPEO: para el viaje de ida es necesario considerar **dos** (2) días de tránsito, una vez en el país de destino se debe otorgar un (1) día administrativo antes del inicio del entrenamiento. Lo anterior, en consideración al JET LAG (Síndrome de cambio rápido de zona horaria).* - *Continente AMERICANO: para el viaje de ida es necesario considerar **un** (1) día de tránsito, una vez en el país de destino se debe otorgar un (1) día administrativo antes del inicio del entrenamiento. Lo anterior, en consideración al JET LAG (Síndrome de cambio rápido de zona horaria).* *Transporte terrestre: una vez en el país de destino, desde la llegada al aeropuerto, durante el desarrollo del entrenamiento y hasta el retorno al aeropuerto para el viaje de regreso a Bogotá, se debe garantizar por cualquier medio el transporte de manera integral de forma **diaria y permanente en todos los desplazamientos.*** *En el caso de entrenamiento en simulador modalidad DRY, para el piloto instructor se debe garantizar por cualquier medio el transporte de manera integral de forma **diaria y permanente en todos los desplazamientos.***

HOSPEDAJE:

El contratista debe ofrecer el hospedaje en un hotel de categoría mínimo (3) estrellas en acomodación máxima de dos funcionarios del mismo género por habitación.

ALIMENTACIÓN:

El contratista debe garantizar en cualquier forma el suministro de la alimentación diaria así: desayuno, almuerzo, refrigerio y cena. Esta condición será aplicable desde el viaje de ida, día administrativo, entrenamiento y viaje de regreso hacia Bogotá.

PÓLIZA:

El contratista deberá suministrar seguro y asistencia médica para el personal a capacitar, esta debe incluir como mínimo: los gastos médicos generales y de hospitalización, intervenciones quirúrgicas y medicamentos. También incluye todos los gastos requeridos en caso de enfermedad grave o fallecimiento, incluyendo la repatriación y trámites administrativos si la capacitación se realiza en el exterior, con una cobertura mínima de por el término del inicio de desplazamiento hasta la fecha de regreso del entrenamiento.

REQUERIMIENTOS ADICIONALES:

El contratista deberá suministrar a cada funcionario a entrenar sin costo adicional, lo siguiente:

- *Prueba viral (PCR - Reacción en Cadena de Polimersa) o equivalentes para la salida y regreso al país, de acuerdo a la normatividad vigente de la autoridad competente del país donde se va a desarrollar el entrenamiento. En el caso que el país donde se encuentre el simulador no la requiera el contratista podrá optar por hacerlas o no hacerlas, siempre y cuando esto no imposibilite las capacitaciones del personal de la Policía Nacional.*

- *En caso de contingencias establecidas por los países en donde se realice el entrenamiento por consecuencia de una pandemia, endemia u otra calamidad, los cuales puedan retrasar el normal desarrollo de los mismos y que pueda generar gastos adicionales, estos deberán ser asumidos por el contratista sin afectar el objeto contractual (pensum académico, intensidad horaria, etc.).*

- *En caso de contingencias al personal a capacitar, ambientales o de mantenimiento/fallas imprevisto del simulador, o cualquier situación que retrase el normal desarrollo del entrenamiento, los gastos generados adicionales serán asumidos por el contratista sin afectar el pensum académico o intensidad horaria.*

- *El costo de los servicios descritos será asumido por la empresa contratista en un 100%.*

REQUERIMIENTO ACADÉMICO:

El Centro de instrucción deberá cumplir con las siguientes especificaciones:

- *Disponer de ambientes adecuados, iluminación, totalmente cerrados y separados de otras instalaciones, para impartir las clases teóricas y/o prácticas, de acuerdo a cada entrenamiento.*

- *Disponer de elementos para impartir y recibir instrucción; así como equipos tecnológicos apropiados para las metodologías de la instrucción con sus debidas herramientas de enseñanza.*

- *Utilizar documentación y publicaciones técnicas actualizadas según cada tipo de aeronave, aprobada por la casa fabricante de las aeronaves.*

- *Suministrar elementos de protección "bioseguridad", durante el entrenamiento como (Tapabocas diario, gel antibacterial, alcohol lavamanos y jabón antibacterial).*

- ***Para el caso de los entrenamientos en cuanto a la fase de tierra a desarrollarse en el exterior, el número de días se computará con base en un máximo de ocho (8) horas diarias de formación.***

COORDINACIONES MIGRATORIAS:

El contratista deberá prever que el país donde pretenda brindar el entrenamiento cuente con embajada en Colombia para el debido trámite de visas migratorias. En caso de que el entrenamiento se desarrolle en un país que no cuente con representación consular en Colombia, el contratista asumirá íntegramente los costos y trámites administrativos necesarios para la gestión migratoria del personal.

REQUERIMIENTO PARA INSTRUCTORES Y SUPERVISORES DELEGADOS:

Entrenamiento DRY:

El contratista debe garantizar, el suministro integral de todos los requerimientos de transporte, alimentación, hospedaje, pólizas y demás señalados anteriormente, para cada uno de los instructores, que disponga la supervisión del contrato en desarrollo de cada entrenamiento.

Por lo anterior, la cantidad de instructores en la capacitación de modalidad DRY, es:

- *Simulador ATR 42: 01 instructor.*
- *Simulador BEECHCRAFT: 02 instructores.*
- *Simulador DHC6-300: 01 instructor.*
- *Bell 212: 01 instructor.*

Con referencia a los supervisores delegados, se tiene:

El contratista debe garantizar, el suministro integral de todos los requerimientos de transporte, alimentación, hospedaje, pólizas y demás señalados anteriormente, para cada uno de los supervisores delegados que disponga la supervisión del contrato, durante el desarrollo del entrenamiento por un lapso mínimo de cuatro (4) días, en el lugar en donde se lleve a cabo el evento académico.

MATERIALES DE ESTUDIO:

Al inicio de cada entrenamiento el contratista, de acuerdo al tipo de entrenamiento ya sea CURSO o entrenamiento en simulador de vuelo, entregará a cada funcionario los materiales de estudio, requeridos para recibir el entrenamiento, tales como:

- *Manuales actualizados en medio físico.*
- *Listas de chequeo actualizadas en medio físico.*
- *Demás doctrina e información académica en medio físico o magnético.*

***NOTA:** El contratista deberá presentar a la supervisión la **planilla** en la que relacione la entrega de los materiales de estudio y conste el recibido de los elementos por cada asistente al entrenamiento.*

CERTIFICACIONES:

Una vez finalizado todos los entrenamientos el contratista deberá entregar a la supervisión en medio físico los documentos soportes de lo realizado:

Certificado emitido por el centro de formación, dueño del simulador y/o por el contratista que en cualquier caso legitime el entrenamiento realizado. Este documento deberá contener las siguientes características el Nombre del centro de formación o entidad que brinde el entrenamiento, horas del entrenamiento, nombre del participante, documento de identidad, fecha de inicio, fecha de termino, lugar en donde se desarrolló (ciudad y país), firmas de quienes avalan el diploma o certificado.

***NOTA 1:** El contratista deberá entregar a la supervisión de manera física, los soportes antes mencionados en originales, junto con tres (3) copias de este documento, una vez se finalice la totalidad de los entrenamientos que integra el contrato.*

***NOTA 2:** En caso de la no aprobación por parte de un estudiante, el contratista informará mediante oficio dirigido al supervisor del contrato los motivos por los cuales no lo certifica especificando las causas que llevan esta determinación.*

***NOTA 3:** Para el caso de los entrenamientos en modalidad DRY, el contratista entregara los certificados, diplomas o documento equivalente, de la fase del entrenamiento, realizado con la firma del representante legal y el instructor policial que brindo el entrenamiento.*

(...)"

OBSERVACIÓN Nro. 15

"6. Entrenamiento simulador piloto inicial DASH-8 300 WET

La descripción de la fase de simulador relaciona una duración de 16 horas. En este caso, sería correcto suponer que el mencionado entrenamiento se realizará en 08 días continuos?

RESPUESTA COMITÉ ESTRUCTURADOR / SE ACLARA

"En atención a su observación, este Comité estructurador se permite aclarar que su afirmación respecto a 8 días de formación continuo, es correcto de acuerdo a la siguiente nota, la cual es clara en la ficha técnica del entrenamiento:

"(...)

*"**Nota 1: Los turnos de vuelo en el equipo de simulador tendrán una duración de 2 horas diarias por cada piloto**. Este tiempo es el mínimo requerido, en ningún caso el contratista podrá reducir este lapso. El contratista a su voluntad podrá brindar más tiempo del entrenamiento sin costo para la parte contratante.*

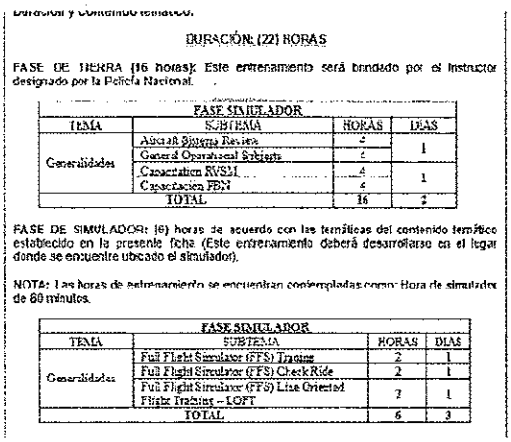
Nota 2: *Antes de iniciar cualquier turno de vuelo se deberá realizar un Briefing de misión a los pilotos y una vez finalizado el turno de simulador se debe realizar un De-Briefing."*

(…)"

OBSERVACIÓN Nro. 16

"7. Entrenamiento para Piloto Recurrente en Simulador de Embraer 135 y/o Embraer 145 WET:

Solicitamos aclaración respecto a si la Fase de Tierra será dictada en Colombia por el instructor designado por la Policía Nacional o en el exterior? En la descripción de esta fase está incluido un cuadro con el Título Fase Simulador, generando confusión respecto al contenido temático.



Duración y Contenido temático:

DURACIÓN: (22) HORAS

FASE DE TIERRA (16 horas): Este entrenamiento será brindado por el instructor designado por la Policía Nacional.

FASE SIMULADOR			
TEMA	SUBTEMA	HORAS	DIAS
Generalidades	Aircraft Sistems Review	4	1
	General Operational Subjests	4	
	Capacitation RVSM	4	1
	Capacitación PBN	4	
TOTAL		16	2

FASE DE SIMULADOR: (6) horas de acuerdo con las temáticas del contenido temático establecido en la presente ficha (Este entrenamiento deberá desarrollarse en el lugar donde se encuentre ubicado el simulador).

NOTA: Las horas de entrenamiento se encuentran contempladas como: Hora de simulador de 60 minutos.

FASE SIMULADOR			
TEMA	SUBTEMA	HORAS	DIAS
Generalidades	Full Flight Simulator (FFS) Traning	2	1
	Full Flight Simulator (FFS) Check Ride	2	1
	Full Flight Simulator (FFS) Line Oriented Flight Training – LOFT	2	1
TOTAL		6	3

RESPUESTA COMITÉ ESTRUCTURADOR – SE ACEPTA

"En atención a su observación, este Comité estructurador se permite aceptar su observación y procede a realizar el ajuste correspondiente, quedando de la siguiente manera:

Duración y Contenido temático:

DURACIÓN: (22) HORAS

FASE DE TIERRA (16 horas): *Este entrenamiento será brindado por el instructor designado por la Policía Nacio Citada fase será desarrollada en Colombia, en instalaciones de la Dirección de Antinarcóticos.*

FASE TIERRA			
TEMA	*SUBTEMA*	*HORA*	*DIAS*
Generalidades	*Aircraft Sistems Review*	*4*	*1*
	General Operational Subjests	*4*	
	Capacitation RVSM	*4*	*1*
	Capacitación PBN	*4*	
TOTAL		***16***	***2***

FASE DE SIMULADOR: *(6) horas de acuerdo con las temáticas del contenido temático establecido en la presente fi (Este entrenamiento deberá desarrollarse en el lugar donde se encuentre ubicado el simulador).*

NOTA: *Las horas de entrenamiento se encuentran contempladas como: Hora de simulador de 60 minutos.*

FASE SIMULADOR			
TEMA	*SUBTEMA*	*HORA*	*DIA*
Generalidades	*Full Flight Simulator (FFS) Traning*	*2*	*1*
	Full Flight Simulator (FFS) Check Ride	*2*	*1*
	Full Flight Simulator (FFS) Line Oriented Flight Training – LOFT	*2*	*1*
TOTAL		***6***	***3***

NOTA 1: *Los turnos de vuelo en el equipo de simulador tendrán una duración de 2 horas diarias por cada piloto. E*

tiempo es el mínimo requerido, en ningún caso el contratista podrá reducir este lapso. El contratista a su voluntad pc brindar más tiempo del entrenamiento sin costo para la parte contratante.

***Nota 2:** Antes de iniciar cualquier turno de vuelo se deberá realizar un Briefing de misión a los pilotos y una vez finaliz el turno de simulador se debe realizar un De-Briefing.*

OBSERVACIÓN Nro. 17

"8. Supervisores Delegados

Solicitamos aclaración respecto al tiempo mínimo de permanencia del supervisor delegado para el lote #9, ya que el entrenamiento DRY propuesto para ambos equipos consta de 06 horas que serán voladas en 03 días. Sin embargo, de acuerdo a lo establecido en el Proyecto de Pliego de Condiciones-Condiciones Técnicas Adicionales-Nota 3: "El tiempo mínimo de permanencia de los supervisores delegados será de cuatro (04) días, en el lugar en donde se lleve a cabo el evento académico". En este caso, el supervisor deberá permanecer un día adicional en el lugar de entrenamiento, posterior a que se finalice el curso?

Este mismo caso aplica para el lote # 12.

Teniendo en cuenta que, de un mismo lote se pueden contemplar entrenamientos en diferentes centros de entrenamiento, solicitamos aclaración si el supervisor deberá ser programado en cada uno de los centros correspondientes al mismo lote".

RESPUESTA COMITÉ ESTRUCTURADOR / SE ACLARA

"En atención a su observación, este Comité estructurador se permite aclarar que, una vez adjudicado el contrato, es preciso tener en cuenta lo establecido en la ficha técnica "REQUERIMIENTOS PARA CADA ENTRENAMIENTO A DESARROLLARSE EN EL EXTERIOR". En el literal correspondiente a "COORDINACIONES", se indica textualmente:

"Programación de los entrenamientos, tanto para simuladores como para entrenamientos en aula; este proceso se ajustará de acuerdo con la disponibilidad y necesidades operacionales de la Dirección de Antinarcóticos de la Policía Nacional (documento emitido por el futuro contratista al supervisor)."

Esto significa que, en el caso del Lote #9 citado por usted, la Aviación de la Policía Nacional no enviará al total de los funcionarios en un solo grupo, sino que, por el contrario, lo hará en subgrupos de tres (3) o cuatro (4) personas, según corresponda. Esta medida tiene como finalidad evitar la fatiga del instructor y garantizar un desarrollo óptimo del entrenamiento.

En consecuencia, el supervisor tendrá la posibilidad de acompañar y supervisar dos (2) días del primer grupo y dos (2) días del siguiente grupo, cumpliendo así con sus funciones de supervisión sin afectación a la operación ni al cumplimiento de los objetivos del proceso formativo.

Por tanto, es posible que un funcionario actúe como supervisor al final de un grupo y al inicio del siguiente, sin que ello implique exceder el límite establecido de permanencia de cuatro (4) días en el lugar del entrenamiento.

Adicionalmente, en la programación del entrenamiento también se contempla la asistencia de los supervisores a uno de los centros de formación, con el fin de apoyar y acompañar el desarrollo de esta labor.

Por lo anterior se modifica parcialmente del Anexo Nro. - ESPECIFICACIONES TÉCNICAS MÍNIMAS REQUERIDAS Y DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO, del enunciado CONDICIONES TÉCNICAS ADICIONALES DE CALIFICACIÓN (en caso de que aplique), del enunciado ítem 1 a 13 la Nota 4, del pliego de condiciones quedando así:

"(...)

***Nota 4:** El tiempo mínimo de permanencia de los supervisores delegados será de cuatro (4) días, en el lugar en donde se lleve a cabo el evento académico; así mismo, la programación de este funcionario se realizará en el acta de inicio.*

CONDICIONES TÉCNICAS ADICIONALES DE CALIFICACIÓN (en caso de que aplique)

LOTE	CONDICIONES TÉCNICAS ADICIONALES	CUMPLE	NO CUMPLE
1 al 14	*El proponente deberá presentar junto con su propuesta carta emanada por la enti (centro de instrucción y/o dueños del simulador), en donde se impartirá los entrenamien requeridos y descritos en los catorce (14) lotes del presente proceso; dicha carta deb contener los siguientes datos:* • *Carta dirigida a la Policía Nacional de Colombia.* • *Lugar de realización del entrenamiento (país y ciudad).* • *Disponibilidad cupos ofertados, instalaciones, horas de vuelo y disponibilidad de los s para la realización de los entrenamientos y/o simuladores, incluyendo los cu adicionales que lleguen a ofertar, de acuerdo a la intensidad horaria especificada p cada piloto en las fichas técnicas y la reserva de lo anterior a la entidad (empresa) presenta la propuesta ante la Dirección Antinarcóticos.* *Esta carta deberá estar firmada por el representante legal o quien haga sus veces, adsc al centro de instrucción autorizado.*		
15	*El proponente deberá presentar junto con su propuesta la resolución, certificad documento equivalente para el funcionamiento como centro de instrucción, emanada pc Aeronáutica Civil de Colombia.*		
1 al 13	*El contratista deberá suministrar por cada lote un cupo para un funcionario que Supervisor seleccione, para que se desplace hasta el lugar en donde se desarrollará entrenamiento, con el fin de verificar, supervisar y realizar las recomendaciones, inforr entre otras, que permitan apoyar la labor de supervisión durante la ejecución del proces* ***Nota 1:** Al funcionario seleccionado se le debe suministrar lo citado **REQUERIMIENTOS PARA CADA ENTRENAMIENTO A DESARROLLARSE EN EXTERIOR** en lo que respecta a Coordinaciones, Hospedaje, Transporte, Alimentació Póliza.* ***Nota 2:** El supervisor delegado deberá presentar al término de su comisión informe actividades, en donde se evidencie el trabajo desarrollado; así mismo, la relación de pasabordos de cada uno de los funcionarios que asistieron a cada entrenamiento.* ***Nota 3:** Para el caso del lote 14, no se solicita este requerimiento, toda vez que el valor lote no justifica el apoyo de esta supervisión delegada.* ***Nota 4:** El tiempo mínimo de permanencia de los supervisores delegados será de cu (4) días, en el lugar en donde se lleve a cabo el evento académico; así mismo programación de este funcionario se realizará en el acta de inicio.*		
1 al 13	*Certificado de calificación de los simuladores y certificado de las escuelas de formac con la categoría y/o condiciones descritas en cada ficha técnica del entrenamiento, emi por la autoridad aeronáutica del país donde se encuentre ubicado el simulador o centro formación.* ***Nota**: Este requisito deberá contar con vigencia en todo momento, es decir, p evaluación de las propuestas, la cual será verificada por los integrantes del comité técr y posterior para la ejecución del contrato, donde el supervisor del mismo verificará este se encuentre vigente.*		

(...)"

OBSERVACIÓN Nro. 18

"9. Personal Femenino:

Solicitamos se confirme la cantidad de mujeres que se prevé para cada entrenamiento".

RESPUESTA COMITÉ ESTRUCTURADOR – SE ACLARA

"En atención a su observación, este Comité estructurador se permite aclarar que el personal femenino que asiste a los entrenamientos corresponde aproximadamente al cinco por ciento (5%) del total de los funcionarios, distribuidas en varias líneas de formación.

No obstante, en la programación se procurará que, en cada grupo de entrenamiento, participe un mínimo de dos (2) femeninas.

OBSERVACIÓN Nro. 19

"10. Lote # 13-Aspectos Técnicos:

Para la oferta de cupos adicionales en este lote, el Pliego de Condiciones estipula que se otorgarán 300 puntos adicionales para el proponente que ofrezca 01 cupo en el entrenamiento OPERADOR DE CONSOLA EMBRAER 135 Y/O EMBRAER 145. Podrían confirmar las especificaciones técnicas mínimas requeridas de este curso, ya que es diferente del requerido en el lote # 13 y que corresponde a Entrenamiento para Piloto Recurrente en Simulador de Embraer 135 y/o Embraer 145 WET".

RESPUESTA COMITÉ ESTRUCTURADOR / SE ACLARA

En atención a su observación, este Comité Estructurador se permite informar que para el entrenamiento en Operador de Consola EMBRAER 135 y/o EMBRAER 145, ofrecido como cupo adicional en el lote correspondiente, no está sujeto a una exigencia técnica específica por parte de la entidad contratante; no obstante el mismo, dependerá de los lineamientos internos del oferente, siempre que esta capacitación se oriente al uso y operación de consolas en simuladores de vuelo de las aeronaves EMBRAER 135 y/o 145. En este sentido, no se establece una ficha técnica específica, dado que puede tener variación dependiendo el centro de instrucción.

OBSERVACIÓN Nro. 20

"11. Factor Técnico

De acuerdo a lo descrito en el Proyecto de Pliego de Condiciones-numeral 1.4.2 FACTOR TÉCNICO, el puntaje adicional que se puede obtener por lote se presenta así:

LOTE	NOMBRE DEL LOTE	PUNTAJE	
		Mínimo 150	Máximo 300
1	ATR-BELL-C208	150	300
2	DASH- EMBRAER-DHC6	150	300
3	SUPERVIVENCIA	150	300
4	BELL407	150	300
5	HUGHES 500 / 530	150	300
6	BELL 412 - 212	150	300
7	ATR 42 500	0	300
8	ATR 42 320	150	300
9	BEECHCRAFT	150	300
10	DASH8	150	300
11	AT802 / C-206	0	300
12	DHC -6	0	300
13	EMBRAER	0	300
14	TECNICOS NACIONAL	150	300

Específicamente para los lotes # 5 y 6 se estipula que el puntaje mínimo corresponde a 150 y el máximo a 300, sin embargo en el ANEXO 2-PONDERACIÓN TÉCNICA ADICIONAL, tanto el lote # 5 como el lote # 6 únicamente incluyen ponderación adicional correspondiente a 300 puntos. Por lo anterior, solicitamos a la Entidad tenga a bien aclarar si hay algún entrenamiento que se pueda ofrecer para obtener la ponderación mínima correspondiente a 150, para ambos lotes.

RESPUESTA COMITÉ ESTRUCTURADOR / SE ACEPTA

"En atención a su observación, este Comité estructurador se permite acoger su observación y se corrige ya que dichos lotes no tendrán ponderación de 150 puntos sino solo de 300 puntos.

Por lo anterior se modifica parcialmente la tabla de la DESCRIPCIÓN DE LA ACTIVIDAD QUE OFERTO, del numeral 1.42.2 FACTOR TÉCNICO (300 PUNTOS) del pliego de condiciones, quedando así:

"(...)

DESCRIPCIÓN DE LA ACTIVIDAD QUE OFERTO
El proponente que aporte en su propuesta cupos adicionales en los lotes que se presente, obtendrá la ponderación co se relaciona a continuación, según sea el caso:

LOTE	NOMBRE DEL LOTE	PUNTAJE	
		Mínimo 150	Máximo 3(
1	ATR-BELL-C208	150	300
2	DASH- EMBRAER-DHC6	150	300
3	SUPERVIVENCIA	150	300
4	BELL407	150	300
5	HUGHES 500 / 530	0	300
6	BELL 412 - 212	0	300
7	ATR 42 500	0	300
8	ATR 42 320	150	300
9	BEECHCRAFT	150	300
10	DASH8	150	300
11	AT802 / C-206	0	300
12	DHC -6	0	300
13	EMBRAER	0	300
14	TECNICOS BELL	0	300
15	TECNICOS NACIONAL	150	300

(...)"

OBSERVACIÓN Nro. 21

"12. Entrenamiento para lotes con No. de alumnos impares

1. *En los lotes donde hay cupos impares de alumnos, amablemente solicitamos aclarar si debemos programarlos en tríos o si debe hacerse por parejas. En este último caso, agradeceríamos confirmar si se requiere cotizar piloto de soporte o si la entidad lo suministra.*

RESPUESTA COMITÉ ESTRUCTURADOR / SE ACLARA

"En atención a su observación, este Comité estructurador se permite aclarar que, no en todos los caso se puede presentar esta eventualidad y llegado el caso en que se envíe un número impar de funcionarios para el entrenamiento, se organizará la capacitación de la siguiente manera, en donde los funcionarios 1 y 2 reciban el entrenamiento, y durante el desarrollo del entrenamiento del tercer funcionario, uno de los primeros lo asistirá al entrenamiento, sin que esto genere costos adicionales para el futuro contratista".

OBSERVACIÓN Nro. 22

"13. Indicadores Financieros

*En referencia al numeral **1.2.2 FACTORES ECONÓMICOS OBJETO DE HABILITACIÓN** del Proyecto de Pliego de Condiciones, solicitamos amablemente se considere la disminución del valor de los indicadores Rentabilidad del patrimonio y Rentabilidad del Activo, teniendo en cuenta las siguientes consideraciones:*

1.2.2 FACTORES ECONÓMICOS OBJETO DE HABILITACIÓN

INDICADOR	FORMULA	CRITERIO DE SELECCIÓN
Liquidez	Activo corriente sobre pasivo corriente	≥ 1,40
Nivel de endeudamiento	Pasivo total sobre activo total	≤ 60%
Capital de trabajo	Activo corriente menos pasivo corriente	≥ 50% del presupuesto oficial asignado para el lote o lotes a participar
Razón cobertura de intereses	Utilidad operacional dividida por los gastos de interés	≥ 1,25
Rentabilidad del patrimonio	Utilidad operacional dividida por el patrimonio	≥ 0,11
Rentabilidad del activo	Utilidad operacional dividida por el activo total	≥ 0,09

Proporcionalidad y razonabilidad

Respetuosamente solicitamos a la entidad revisora considerar la posibilidad de ajustar los umbrales exigidos para los indicadores financieros de rentabilidad del patrimonio (0,11) y rentabilidad del activo (0,06), en virtud de los principios de proporcionalidad y razonabilidad que rigen la contratación estatal.

En efecto, conforme a lo dispuesto en el Decreto 1082 de 2015, reglamentario del Sistema de Compras y Contratación Pública, los requisitos habilitantes deben ser adecuados al objeto contractual y proporcionales al valor y complejidad del proceso. Establecer umbrales elevados para dichos indicadores puede, en algunos casos, limitar de forma injustificada la participación de oferentes idóneos que, si bien no alcanzan los márgenes solicitados, sí cuentan con la capacidad técnica, organizacional y operativa para cumplir satisfactoriamente con el objeto contractual.

- *Recomendaciones de Colombia Compra Eficiente*

En línea con el principio de optimización de la gestión contractual, resulta pertinente tener en cuenta las orientaciones emitidas por la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente, particularmente lo señalado en la Circular Externa No. 15 de 2014, en la cual se recomienda que, en materia de indicadores de rentabilidad, se exija como criterio habilitante únicamente que los mismos sean mayores a cero (0).

Dicha recomendación se sustenta en un estudio de mercado que evidenció que este umbral resulta ampliamente representativo de la realidad financiera de la mayoría de los actores económicos, permitiendo una mayor pluralidad de oferentes sin sacrificar la solvencia mínima requerida para la adecuada ejecución contractual. Así mismo, este criterio ha sido aplicado de forma recurrente por múltiples entidades estatales, en consonancia con el deber de fomentar la participación y la libre concurrencia, conforme lo establece el artículo 24 de la Ley 80 de 1993.

En tal sentido, y con fundamento en estas directrices técnicas, solicitamos amablemente a la entidad contratante valorar la posibilidad de ajustar los umbrales exigidos, alineándose con las prácticas sugeridas por la autoridad rectora del sistema de compras públicas en Colombia.

- *Precedentes en el sector defensa:*

Adicionalmente, se considera relevante señalar que en procesos contractuales previos, adelantados por entidades del sector defensa como el Ejército Nacional, la Fuerza Aeroespacial Colombiana y la Armada Nacional, los umbrales exigidos para los indicadores de rentabilidad han sido notablemente inferiores a los actualmente establecidos en el presente procedimiento. Como referencia, en el ***Proceso de Licitación Pública No. 086–LP-CENACAVIACION- 2024 – Ejército Nacional,*** *se exigió una rentabilidad del patrimonio igual o superior a 0,02 y una rentabilidad del activo igual o superior a 0,01, lo cual evidencia que es posible establecer parámetros más flexibles y acordes con la realidad financiera del mercado, sin comprometer la idoneidad técnica ni la capacidad económica de los proponentes".*

RESPUESTA COMITÉ ESTRUCTURADOR / NO SE ACEPTA

"En atención a su observación, este comité estructurador se permite aclarar que, si bien es cierto que los indicadores económicos se establecen como resultado de un estudio técnico y de análisis de las condiciones del sector, estos se determinan considerando variables como los valores mínimos, mediano, máximo, promedio e históricos. Esta metodología permite definir parámetros realistas y coherentes con las capacidades del mercado, orientando la participación hacia empresas que realmente puedan suplir la necesidad institucional.

Como se expone en los estudios previos, los indicadores económicos cumplen un papel fundamental para brindar respaldo al proceso contractual, asegurando que la adjudicación se realice a oferentes con capacidad financiera suficiente. Esto permite mitigar riesgos como la falta de ejecución, la interrupción del contrato por insuficiencia de recursos o la imposibilidad de cumplir con la totalidad de los compromisos adquiridos, especialmente cuando el contrato alcanza un grado avanzado de ejecución.

Por lo anterior, no es viable ajustar los indicadores económicos exclusivamente a las necesidades o condiciones particulares de un solo proponente, ya que ello comprometería la objetividad del proceso y afectaría la finalidad pública de garantizar la correcta ejecución del mismo.

Por otro lado, en relación con los indicadores financieros utilizados por otras Fuerzas Militares en Colombia, este Comité estructurador se permite aclarar que dichos indicadores están primordialmente regulados por la normatividad legal colombiana vigente y son adaptados o seleccionados conforme a los criterios y principios de contratación específicos de cada entidad, por lo que en el caso particular de la Policía Nacional, existen directrices propias que guían la definición y aplicación de estos indicadores financieros, las cuales responden a características y requerimientos específicos que varían en múltiples aspectos con respecto a otras instituciones. Por tal motivo, resulta inapropiado para la Dirección de Antinarcóticos adoptar como referencia los indicadores financieros de otros procesos de otras Fuerzas Militares".

OBSERVACIÓN Nro. 23

"14. Requisito "EXPERIENCIA REQUERIDA APLICA PARA EL LOTE O LOTES A OFERTAR"

En concordancia con la "Nota No. 2. En el caso de los consorcios o uniones temporales la experiencia específica habilitante será la sumatoria de la experiencia de los integrantes, cumpliendo con al menos un (01) de los códigos UNSPSC: no obstante, todos y cada uno de los miembros deberán aportar experiencia en uno (01) de los códigos UNSPSC solicitados para acreditar la experiencia específica".

Amablemente solicitamos la flexibilización en la exigencia de experiencia para uniones temporales; así mismo, considerar la posibilidad de permitir que la experiencia específica habilitante pueda ser acreditada por uno solo de los integrantes de la unión temporal, siempre que se demuestre que dicha experiencia cubre plenamente el objeto del contrato.

Esta solicitud se fundamenta en el principio de libertad de asociación, así como en la jurisprudencia del Consejo de Estado, que ha señalado que tal exigencia sólo es admisible cuando existe una justificación objetiva que lo amerite. La aplicación de este criterio permitiría ampliar la participación de oferentes, sin sacrificar la calidad ni la idoneidad técnica, y contribuiría a fortalecer el principio de libre concurrencia previsto en la Ley 80 de 1993.

En atención a lo anterior, consideramos que exigir la experiencia de manera estricta a todos los integrantes, incluyendo aquellos cuya participación en la ejecución contractual se orienta a funciones de carácter logístico, financiero o de apoyo, podría representar una condición restrictiva. Esta exigencia podría dificultar la conformación de asociaciones entre empresas con capacidades complementarias, lo que a su vez podría limitar la concurrencia, la diversidad de ofertas y la posibilidad de establecer alianzas estratégicas, las cuales son plenamente reconocidas y protegidas por el marco normativo vigente. En consecuencia, se sugiere respetuosamente a la entidad contratante revisar el alcance de esta exigencia.

RESPUESTA COMITÉ ESTRUCTURADOR / NO SE ACEPTA

"En atención a su solicitud referente a la flexibilización del requisito de experiencia para las uniones temporales, este Comité estructurador se permite informar que su observación no es viable, ya que el requisito establecido, en el cual al menos uno de los integrantes debe acreditar experiencia específica bajo el código UNSPSC correspondiente al desarrollo de entrenamientos en simuladores de vuelo, siendo fundamental para garantizar la idoneidad técnica y la adecuada ejecución del contrato.

La "Nota No. 2" señala claramente que, si bien la experiencia habilitante puede ser la sumatoria de la experiencia de los integrantes, es imprescindible que cada miembro de la unión temporal aporte experiencia en al menos uno de los códigos UNSPSC solicitados. Esta condición busca asegurar que todos los miembros tengan competencias y experiencia relevantes para el objeto contractual, evitando que participen empresas sin la capacidad técnica necesaria, incluso si su función en la ejecución es de carácter logístico, financiero o de apoyo.

Si bien, se reconoce el principio de libertad de asociación y la jurisprudencia del Consejo de Estado que promueve la participación amplia y la libre concurrencia, también es indispensable que dichos principios se armonicen con la garantía de calidad y cumplimiento del objeto contractual, especialmente en actividades especializadas como el entrenamiento en simuladores de vuelo.

Permitir que la experiencia específica sea acreditada exclusivamente por un integrante y flexibilizar este requisito, podría poner en riesgo el éxito del contrato al incluir miembros sin la preparación técnica necesaria, afectando la operatividad y la responsabilidad en el desarrollo del servicio.

Por lo anterior, estes comité considera que no es procedente modificar el requisito referido, toda vez que su condición requerida es esencial para asegurar la capacidad técnica conjunta y la correcta ejecución del contrato, respetando en todo momento el marco normativo vigente, la transparencia y la idoneidad del proceso de contratación".

5. OBSERVACIONES DE LA EMPRESA AEROTECNICAS S.A.S., MEDIANTE MENSAJE EN LA PLATAFORMA DEL SECOP II, EL DÍA 30 DE MAYO DE 2025.

OBSERVACIÓN Nro. 24

"OBSERVACIÓN, EXPERIENCIA REQUERIDA PARA EL LOTE O LOTES A OFERTAR.

De manera atenta, sugerimos a la entidad evaluar la modificación de los requisitos de experiencia actualmente establecidos para los lotes del presente proceso. La normativa vigente menciona:

> **EXPERIENCIA REQUERIDA APLICA PARA EL LOTE O LOTES A OFERTAR**
>
> Para efectos de evaluación y habilitación en el proceso, el centro de instrucción aeronáutica deberá presentar en el Registro Único de Proponentes, junto con el **ANEXO EXPERIENCIA DEL PROPONENTE** donde esté la relación de máximo tres (3) contratos ejecutados cuya sumatoria sea mayor o igual al 100% del presupuesto oficial asignado al lote o lotes ofertados, así mismo deberá registrar como mínimo una de las dos clasificaciones "UNSPSC" de acuerdo a lo establecido en el numeral 1.1 DESCRIPCIÓN GENERAL DEL OBJETO.

Respetuosamente solicitamos considerar ajustar el requisito de experiencia, permitiendo que los proponentes puedan acreditar su capacidad mediante la presentación de 6 contratos directamente relacionados con el objeto del proceso, lo que garantizaría idoneidad manteniendo altos estándares de selección, ampliaría la participación competitiva y se adaptaría mejor a las diversas formas de documentación de experiencia en el mercado, sin comprometer los requerimientos técnicos del proyecto.

RESPUESTA COMITÉ ESTRUCTURADOR / NO SE ACEPTA

En atención a su observación, este comité estructurador, en pleno cumplimiento del Artículo 5 de la Ley 1150 de 2007 —el cual faculta a las entidades estatales para establecer requisitos habilitantes en función de las características del objeto contractual, siempre que estos sean proporcionales, razonables y acordes con las necesidades del servicio— ha revisado la solicitud. Así mismo, conforme al Título II del Decreto 1082 de 2015, los requisitos de experiencia deben guardar relación directa con el objeto del contrato y pueden ser ajustados por la entidad contratante con el fin de garantizar la eficiencia del gasto público y la adecuada ejecución del contrato.

En consideración a lo anterior, y tras analizar el contexto del sector aeronáutico en Colombia, se reconoce que, si bien es un sector especializado y con una base limitada de oferentes, existen empresas cuya experiencia puede estar fraccionada en múltiples contratos. Por tanto, en un ejercicio de equilibrio entre la flexibilidad normativa y la necesidad de garantizar la idoneidad técnica de los proponentes, este comité ha decidido ajustar la exigencia original de tres (3) contratos a cuatro (4), y no a los seis (6) solicitados, como medida razonable y proporcionada.

Este ajuste no constituye una barrera injustificada a la participación, sino que responde a criterios objetivos de capacidad técnica, complejidad del objeto contractual y verificación de antecedentes de cumplimiento. En consecuencia, se fortalece el principio de selección objetiva y se garantiza una contratación pública más eficiente, transparente y alineada con el interés general.

Por lo anterior se modifica del Anexo Nro. 1 ESPECIFICACIONES TÉCNICAS MINIMAS REQUERIDAS Y DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO, el enunciado ***EXPERIENCIA REQUERIDA APLICA PARA EL LOTE O LOTES A OFERTAR,*** *del pliego de condiciones, de la siguiente manera:*

"(…)

Para efectos de evaluación y habilitación en el proceso, el centro de instrucción aeronáutica deberá presentar en el Registro Único de Proponentes, junto con el ANEXO EXPERIENCIA DEL PROPONENTE donde esté la relación de ***máximo cuatro (4) contratos ejecutados*** *cuya sumatoria sea mayor o igual al 100% del presupuesto oficial asignado al lote o lotes ofertados, así mismo deberá registrar como mínimo una de las dos clasificaciones "UNSPSC" de acuerdo a lo establecido en el numeral 1.1 DESCRIPCIÓN GENERAL DEL OBJETO.*

NOTA: DENTRO DEL REGISTRO ÚNICO DE PROPONENTES, SE DEBE ESTABLECER EL SEGMENTO, FAMILIA, CLASE, SEGÚN LO ESTABLECIDO EN LA GUÍA PARA LA CODIFICACIÓN DE BIENES Y SERVICIOS DE ACUERDO CON EL CÓDIGO ESTÁNDAR DE PRODUCTOS Y SERVICIOS DE NACIONES UNIDAS V.14.080.

Relación del contrato (s) celebrado(s) Código del clasificador de Bienes y Servicios en el tercer nivel				Valor expresado en SM por lote		Valor expresado e SMMLV
				Lote 1	485,91	6.810,59
				Lote 2	781,52	
				Lote 3	703,90	
				Lote 4	389,20	
86131700	Servicios Educativos y Formación	Servicios Educativ Especializados	Conducción de vehícu buques y aeronave	Lote 5	321,18	
				Lote 6	491,80	
				Lote 7	394,03	
				Lote 8	919,79	
86131800	Servicios Educativos y Formación	Servicios Educativ Especializados	Educación militar	Lote 9	566,36	
				Lote 10	552,45	
				Lote 11	308,42	
				Lote 12	311,62	
				Lote 13	450,55	
				Lote 14	69,55	
				Lote 15	64,29	

****VALOR REFERENCIA SMMLV 2025: $ 1.423.500,00***

El centro de instrucción aeronáutica y todos los miembros del consorcio o unión temporal, que vayan a proveer los bienes objeto del presente proceso de selección, trátese de personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras con domicilio o sucursal en Colombia, deben encontrarse inscritos en el Registro Único de Proponentes de la Cámara de Comercio, de acuerdo con el artículo 6 de la Ley 1150 de 2007, el Artículo 221 del Decreto 019 de 2012 y el artículo 2.2.1.1.1.5.1 del Decreto 1082 del 26 de mayo de 2015.

El certificado de registro único de proponentes – RUP constituye plena prueba respecto de la información verificada documentalmente.

NOTA 1*: Si la propuesta se presenta en forma Individual, el oferente al acreditar su experiencia específica habilitante en el Registro Único de Proponentes - RUP, deberá cumplir con al menos un (1) código del clasificador UNSPSC, según lo exigido, mínimo hasta el tercer nivel (clase).*
NOTA 2*: En el caso de los consorcios o uniones temporales la experiencia específica habilitante será la sumatoria de la experiencia de los integrantes, cumpliendo* ***con al menos un (01) de los códigos UNSPSC;*** *no obstante, todos y cada uno de los miembros deberán aportar experiencia* ***en uno (01) de los códigos UNSPSC*** *solicitados para acreditar la experiencia específica.*

NOTA 3*: Teniendo en cuenta el artículo 2.2.1.1.1.5.1., del Decreto 1082 de 2015, y de acuerdo a lo establecido en el manual para determinar y verificar los requisitos habilitantes en los procesos de contratación, el centro de instrucción aeronáutica extranjero sin domicilio en Colombia deberá presentar la certificación de los contratos ejecutados con igual o similares objetos contractuales al del presente proceso donde la sumatoria de ellos sea por un valor mayor o igual al 100% del presupuesto oficial asignado. Las certificaciones de experiencia aportadas deben contener como mínimo la siguiente información:*

1. Nombre o razón social del contratante.
2. Objeto del contrato.
3. Fecha de inicio del contrato.
4. Fecha de terminación del contrato.
5. Valor del contrato.
6. Dirección y número telefónico del contratante.
7. Nombre, firma y cargo de la persona que expide la certificación (representante legal o persona autorizada por la empresa que expide la certificación).
8. Número de contacto de las personas que permitan la verificación de la información.
9. Manifestación clara y explícita que el contratista cumplió a cabalidad con el objeto del contrato.
10. No se aceptan auto certificaciones.

Con el fin de ampliar la información de las certificaciones, el oferente podrá anexar copia del contrato, facturas o acta de liquidación del mismo.

***NOTA 4**: Las certificaciones serán objeto de verificación, no serán tenidas en cuenta aquellas certificaciones en las que no se puedan constatar que el oferente cumplió con el objeto del contrato.*

Si el contrato corresponde a un contrato ejecutivo bajo la modalidad de consorcio o unión temporal el valor a tener en cuenta como experiencia será igual al valor total facturado del contrato multiplicado por el porcentaje de participación de cada uno de los integrantes, para lo cual deberán anexar copia de documento consorcial o de unión temporal donde se pueda verificar el porcentaje de participación.

(...)"

OBSERVACIÓN Nro. 25

"ACLARACIÓN, MODALIDAD DE SELECCIÓN PARA EL PRESENTE PROCESO.

En el proyecto de pliego de condiciones numeral 1. El fundamento jurídico de la modalidad de selección cita lo siguiente:

1.4 FUNDAMENTO JURÍDICO DE LA MODALIDAD DE SELECCIÓN	Teniendo en cuenta lo establecido en el Artículo 24 de la Ley 80 de 1993, Artículo 2 numeral 1, Ley 1150 de 2007 y las disposiciones especiales del sistema de compras y contratación pública del Decreto 1082 de 2015 y demás normas concordantes y que la cuantía del proceso supera los 1000 SMMLV y por el objeto a contratar que es complejo y exige la ponderación de los servicios y precio, el presente proceso de contratación se realizará bajo la modalidad de: LICITACIÓN PÚBLICA. Regulada por el artículo 30 Ley 80 de 1993, numeral 1 del artículo 2º de la ley 1150 de 2007 y el Capítulo 2, Sección 1, Subsección 1 del Decreto 1082 de 2015, que prevé: *"(...) La escogencia del contratista se efectuará por regla general a través de licitación pública, con las excepciones que se señalan en los numerales 2, 3 y 4 del presente artículo. Cuando la entidad estatal así lo determine, la oferta en un proceso de la licitación pública podrá ser presentada total o parcialmente de manera dinámica mediante subasta inversa, en las condiciones que fije el reglamento..."*

Solicitamos formalmente a la entidad precise la modalidad de selección aplicable al presente proceso, toda vez que en el numeral citado hace referencia a una subasta inversa.

RESPUESTA COMITÉ ESTRUCTURADOR / SE ACLARA

"Este comité estructurador se permite, informar que de acuerdo al numeral 1.4 FUNDAMENTO JURÍDICO DE LA MODALIDAD DE SELECCIÓN, del pliego de condiciones, la modalidad a contratar es LICITACIÓN PÚBLICA. Regulada por el artículo 30 Ley 80 de 1993, numeral 1 del artículo 2º de la ley 1150 de 2007 y el Capítulo 2, Sección 1, Subsección 1 del Decreto 1082 de 2015, que prevé:

*"(...) La escogencia del contratista se efectuará por regla general **a través de licitación pública**, con las excepciones que se señalan en los numerales 2, 3 y 4 del presente artículo. (...)"*

Cuando la entidad estatal así lo determine, la oferta en un proceso de la licitación pública podrá ser presentada total o parcialmente de manera dinámica mediante subasta inversa, en las condiciones que fije el reglamento…"

Así mismo, el numeral 1 del capítulo II "Modalidades de Selección" de la Resolución No.03049 de 2014, expresa:

"(…) Procedimiento mediante el cual se formula públicamente una convocatoria para que, en igualdad de oportunidades, los interesados presenten sus ofertas, y entre ellas la entidad seleccione la más favorable. La escogencia del contratista se efectuará por regla general a través de licitación pública, con las excepciones señaladas en los numerales 2°, 3° y 4° del artículo 2° de la Ley 1150 de 2007. (…)".

Es importante aclarar que lo indicado dentro de la modalidad es lo todo lo enunciado por el numeral 1 del artículo 2° de la ley 1150 de 2007, y lo que atañe a este proceso es lo indicado para licitación pública".

OBSERVACIÓN Nro. 26

"OBSERVACIÓN, SEPARACIÓN DE LOS ENTRENAMIENTOS CONTEMPLADOS EN EL LOTE 11.

LOTE 11 AT-802/C-206		
ITEM	DESCRIPCIÓN	CUPOS
1	ENTRENAMIENTO RECURRENTE PILOTO CESSNA 206 VUELO REAL	3
2	ENTRENAMIENTO SIMULADOR PILOTO RECURRENTE AVION AT-802	3

De manera respetuosa, solicitamos a la entidad evaluar la factibilidad de desagregar (dividir) el LOTE 11 lotes independientes, considerando que actualmente agrupa entrenamientos técnicamente distintos, siendo; instrucción en vuelo real para Cessna 206 y capacitación en simulador para AT802. Esta segmentación técnica favorece la participación competitiva de oferentes especializados en cada modalidad, aumentando las probabilidades de éxito del proceso y reduciendo riesgos de declaración del lote desierto, en consonancia con los principios de eficiencia y libre competencia".

RESPUESTA COMITÉ ESTRUCTURADOR / NO SE ACEPTA

"En atención a la observación presentada por su compañía, respecto a la desagregación de los ítems establecidos en el lote, este Comité estructurador se permite informar que la agrupación y estructuración de los lotes fue el resultado de un análisis técnico detallado, atendiendo a criterios operativos, funcionales y estratégicos de la unidad contratante.

En ese sentido, se considera no procedente realizar la separación de los dos entrenamientos en diferente lote, en virtud de dos razones principales:

1. ***Criterios técnicos**: Los entrenamientos agrupados dentro de cada lote corresponden a líneas de formación que, por su naturaleza operativa, deben mantenerse integradas, la designación de las mismas en la Compañía Antinarcóticos de Aviación Mariquita y la disponibilidad de personal a capacitar.*

2. ***Valor global del lote**: El diseño económico de cada lote ha sido estructurado considerando la viabilidad financiera, la eficiencia en la contratación y la optimización de los recursos públicos.*

Desagregarlos en dos lotes afectaría directamente el equilibrio financiero del lote, contraviniendo los principios de economía, planeación y responsabilidad establecidos en la Ley 80 de 1993 y la Ley 1150 de 2007".

OBSERVACIÓN Nro. 27

"OBSERVACIÓN, SEPARACIÓN DE LOS ENTRENAMIENTOS CONTEMPLADOS EN EL LOTE 1.

LOTE 1 ATR-BELLL-C208		
ITEM	DESCRIPCIÓN	CUPOS
1	CURSO RECURRENTE COMPONENTES HIDRÁULICOS BELL 407 SERIES	1
2	CURSO BASICO OVERHAUL DE COMPONENTES DINAMICOS BELL 407	1
3	CURSO MANTENIMIENTO DE CAMPO MOTOR ROLLS ROYCE, M250-C47 SERIES, FADEC SERIE IV	1
4	CURSO RECURRENTE HUGHES MD500-D	1
5	ENTRENAMIENTO INSTRUCTOR DE MANTENIMIENTO HUGHES MD500-D	1
6	ENTRENAMIENTO RECURRENTE AVIÓN C-206	3
7	ENTRENAMIENTO INTERNACIONAL PBN Y PROCEDIMIENTOS RVSM	10
8	ENTRENAMIENTO RECURRENTE DE MANTENIMIENTO DEL EQUIPO ATR 42	7

Proponemos a la entidad se vea la posibilidad de desagregar (dividir) el LOTE 1 (actualmente agrupando 8 ítems) en lotes específicos por plataforma aeronáutica y tipo de entrenamiento, fundamentado en los siguientes aspectos técnicos:

Fundamento Técnico para la Segmentación: El LOTE 1 actual agrupa capacitaciones para cinco plataformas aeronáuticas distintas (Bell 407, Hughes MD500-D, C-206, ATR 42 y formación PBN/RVSM), cada una con requerimientos técnicos específicos y normativas aplicables diferenciadas. Lo anterior demanda especializaciones distintas, certificaciones particulares y perfiles de instructores diferentes, lo que justifica técnicamente su separación en lotes homogéneos.

A modo de conclusión nos permitimos presentar la propuesta de segmentación de lotes así:

LOTE # A DEFINIR		
ITEM	DESCRIPCIÓN	CUPOS
1	CURSO RECURRENTE HUGHES MD500-D	1
2	ENTRENAMIENTO INSTRUCTOR DE MANTENIMIENTO HUGHES MD500-D	1

LOTE # A DEFINIR		
ITEM	DESCRIPCIÓN	CUPOS
1	CURSO RECURRENTE COMPONENTES HIDRÁULICOS BELL 407 SERIES	1
2	CURSO BASICO OVERHAUL DE COMPONENTES DINAMICOS BELL 407	1
3	CURSO MANTENIMIENTO DE CAMPO MOTOR ROLLS ROYCE, M250-C47 SERIES, FADEC SERIE IV	1

Este ajuste, optimiza la participación de oferentes al permitir que centros de entrenamiento especializados a través de los oferentes puedan presentar propuestas focalizadas. Esto reduciría el riesgo de declarar desierto el lote completo por falta de capacidad integral.

Agradeceríamos confirmar cuál es el ponderable correcto aplicable a este lote, con el fin de garantizar que todas las propuestas se ajusten a los requisitos técnicos establecidos ya que podría generar inconsistencias en la preparación de ofertas y evaluación técnica incurriendo en el error.

RESPUESTA COMITÉ ESTRUCTURADOR / NO SE ACEPTA

"En atención a su observación referente a desagregar el Lote 1 en lotes independientes, este comité estructurador luego de una revisión exhaustiva y en aplicación de los principios que rigen la contratación estatal, tales como la eficiencia, transparencia y libre concurrencia, manifestamos que ***no es viable proceder con la división del lote mencionado****.*

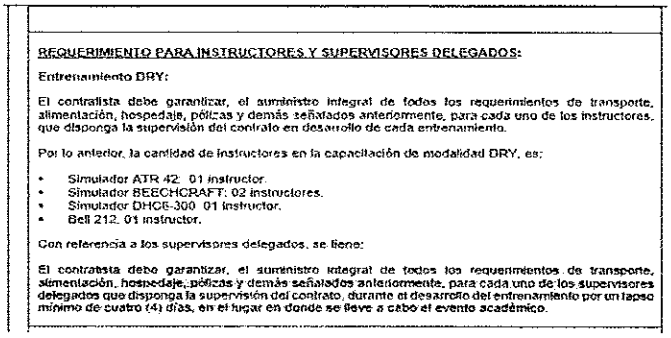
Lo anterior, toda vez que la estructuración del Lote 1 fue diseñada considerando el análisis integral del objeto contractual, buscando optimizar recursos, evitar la fragmentación excesiva y garantizar la coherencia técnica y administrativa del proceso. Esta configuración también permite maximizar la participación sin sacrificar la capacidad operativa necesaria para el cumplimiento de las obligaciones.

Cabe destacar que, de conformidad con el ***Artículo 2 de la Ley 1150 de 2007****, la entidad tiene la facultad y responsabilidad de estructurar los procesos contractuales de manera que se preserve el interés público, asegurando la adecuada ejecución y eficiencia en la contratación, sin que ello implique restringir la competencia".*

OBSERVACIÓN Nro. 28

"ACLARACIÓN SUPERVISORES ENTRENAMIENTOS DE SIMULADOR Y VUELO REAL.

De manera respetuosa, solicitamos aclaración respecto al número de supervisores requeridos para los lotes que contemplan dos o más entrenamientos en aeronaves diferentes (Ej. lotes 6, 9 y 11). Si bien las especificaciones establecen que se asignan supervisores durante el desarrollo de los entrenamientos, no se precisa si dicho requerimiento aplica un supervisor por tipo de aeronave, un supervisor por tipo de entrenamiento o un supervisor por lote.



REQUERIMIENTO PARA INSTRUCTORES Y SUPERVISORES DELEGADOS:

Entrenamiento DRY:

El contratista debe garantizar, el suministro integral de todos los requerimientos de transporte, alimentación, hospedaje, pólizas y demás señalados anteriormente, para cada uno de los instructores, que disponga la supervisión del contrato en desarrollo de cada entrenamiento.

Por lo anterior, la cantidad de instructores en la capacitación de modalidad DRY, es:

- Simulador ATR 42: 01 instructor.
- Simulador BEECHCRAFT: 02 instructores.
- Simulador DHC6-300: 01 instructor.
- Bell 212: 01 instructor.

Con referencia a los supervisores delegados, se tiene:

El contratista debe garantizar, el suministro integral de todos los requerimientos de transporte, alimentación, hospedaje, pólizas y demás señalados anteriormente, para cada uno de los supervisores delegados que disponga la supervisión del contrato, durante el desarrollo del entrenamiento por un lapso mínimo de cuatro (4) días, en el lugar en donde se lleve a cabo el evento académico.

Agradeceríamos confirmar este criterio para garantizar el cumplimiento técnico, económico y administrativo durante la planificación de costos y ejecución.

RESPUESTA COMITÉ ESTRUCTURADOR / ACLARA

"En atención a la observación este comité se permite aclara que el requerimiento del supervisor es un funcionario por cada lote, como se describe en el título y cuadro que relaciono a continuación:

CONDICIONES TÉCNICAS ADICIONALES DE CALIFICACIÓN:

LOTE	CONDICIONES TÉCNICAS ADICIONALES	CUMPLE	NO CUMPLE
1 al 14	*El proponente deberá presentar junto con su propuesta carta emanada por la enti (centro de instrucción y/o dueños del simulador), en donde se impartirá los entrenamier requeridos y descritos en los catorce (14) lotes del presente proceso; dicha carta deb contener los siguientes datos:* • *Carta dirigida a la Policía Nacional de Colombia.* • *Lugar de realización del entrenamiento (país y ciudad).* • *Disponibilidad cupos ofertados, instalaciones, horas de vuelo y disponibilidad de los s para la realización de los entrenamientos y/o simuladores, incluyendo los cu adicionales que lleguen a ofertar, de acuerdo a la intensidad horaria especificada p cada piloto en las fichas técnicas y la reserva de lo anterior a la entidad (empresa) presenta la propuesta ante la Dirección Antinarcóticos.* *Esta carta deberá estar firmada por el representante legal o quien haga sus veces, adsc al centro de instrucción autorizado.*		
15	*El proponente deberá presentar junto con su propuesta la resolución, certificad documento equivalente para el funcionamiento como centro de instrucción, emanada pc Aeronáutica Civil de Colombia.*		
1 al 13	*El contratista deberá suministrar por cada lote un cupo para un funcionario que Supervisor seleccione, para que se desplace hasta el lugar en donde se desarrollará entrenamiento, con el fin de verificar, supervisar y realizar las recomendaciones, infor entre otras, que permitan apoyar la labor de supervisión durante la ejecución del proces* ***Nota 1:*** *Al funcionario seleccionado se le debe suministrar lo citado* ***REQUERIMIENTOS PARA CADA ENTRENAMIENTO A DESARROLLARSE EN EXTERIOR*** *en lo que respecta a Coordinaciones, Hospedaje, Transporte, Alimentació Póliza.*		

	Nota 2: *El supervisor delegado deberá presentar al término de su comisión informe actividades, en donde se evidencie el trabajo desarrollado; así mismo, la relación de pasabordos de cada uno de los funcionarios que asistieron a cada entrenamiento.* ***Nota 3:*** *Para el caso del lote 14, no se solicita este requerimiento, toda vez que el valor lote no justifica el apoyo de esta supervisión delegada.* ***Nota 4: El tiempo mínimo de permanencia de los supervisores delegados será cuatro (4) días, en el lugar en donde se lleve a cabo el evento académico; así misi la programación de este funcionario se realizará en el acta de inicio.***		
1 al 13	*Certificado de calificación de los simuladores y certificado de las escuelas de formac con la categoría y/o condiciones descritas en cada ficha técnica del entrenamiento, emi por la autoridad aeronáutica del país donde se encuentre ubicado el simulador o centro formación.* ***Nota****: Este requisito deberá contar con vigencia en todo momento, es decir, p evaluación de las propuestas, la cual será verificada por los integrantes del comité técr y posterior para la ejecución del contrato, donde el supervisor del mismo verificará este se encuentre vigente.*		

OBSERVACIÓN Nro. 29

"OBSERVACIÓN, CONDICIONES MIGRATORIAS PARA LOS ENTRENAMIENTOS

Dando alcance a la condición migratoria establecido en las especificaciones técnicas de obligatorio cumplimiento para el presente proceso, el cual cita:

COORDINACIONES MIGRATORIAS: El contratista de manera obligatoria deberá prever que al país donde pretenda brindar el entrenamiento, cuente con embajada en Colombia, para el debido tramite de visas migratorias.

Solicitamos respetuosamente modificar el requisito actual para que establezca como: "El contratista de manera obligatoria deberá prever que al país donde pretenda brindar el entrenamiento, cuente con embajada en Colombia y/o país aledaño según aplique, para el debido trámite de visas migratorias.",
Por lo anterior cabe resaltar lo siguiente en caso de requerir tramite de visa.

Los ciudadanos colombianos que posean pasaporte vigente están exentos del pago de visado para estancias menores a 90 días en los países destino contemplados para los entrenamientos. Esto significa que el trámite migratorio no generará costos para la entidad, ya que las naciones seleccionadas no requieren pago por visa en estos casos.

Fundamento logístico

Los centros de formación aprobados en las especificaciones técnicas se ubican en países que:

1. *No tienen representación diplomática en Colombia, pero...*

1. *Cuentan con **procedimientos migratorios ágiles**, gratuitos y sin retrasos significativos cuando se tramitan en naciones vecinas.*

*Esta condición garantiza que **los procesos migratorios no afectarán la ejecución oportuna** de los entrenamientos".*

RESPUESTA COMITÉ ESTRUCTURADOR / SE ACEPTA

"En atención a la solicitud presentada respecto a la condición migratoria establecida en las especificaciones técnicas del presente proceso, este Comité estructurador se permite informar que, luego de realizar un análisis, evaluación y verificación, en donde se evidencia que hay lugares en donde existen simuladores con excelentes condiciones de calidad y servicios, acepta la modificación propuesta en el requisito, toda vez que esta disposición se fundamenta en la normatividad vigente expedida por el Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia, la cual regula los procedimientos para la expedición de visas y trámites consulares, y establece la obligatoriedad de los

usuarios para cubrir los costos inherentes a estos procesos, conforme a lo establecido en la Resolución No. 1507 de 2018 y demás normatividad aplicable.

Por lo anterior se modifica en el Anexo Nro. 1 - ESPECIFICACIONES TÉCNICAS MÍNIMAS REQUERIDAS Y DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO, dentro del enunciado REQUERIMIENTOS PARA CADA ENTRENAMIENTO A DESARROLLARSE EN EL EXTERIOR, el COORDINACIONES MIGRATORIAS, del pliego de condiciones quedando así:

"(…)

COORDINACIONES MIGRATORIAS:

El contratista deberá prever que el país donde pretenda brindar el entrenamiento cuente con embajada en Colombia para el debido trámite de visas migratorias. En caso de que el entrenamiento se desarrolle en un país que no cuente con representación consular en Colombia, el contratista asumirá íntegramente los costos y trámites administrativos necesarios para la gestión migratoria del personal.

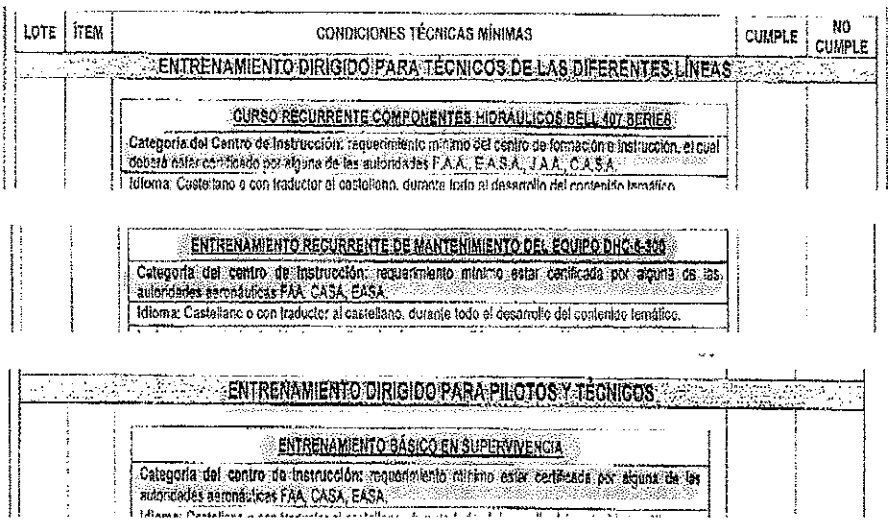
(…)"

6. OBSERVACIONES DE LA EMPRESA HELIOS & TECNOLOGY S.A.S., MEDIANTE MENSAJE EN LA PLATAFORMA DEL SECOP II, EL DÍA 30 DE MAYO DE 2025.

OBSERVACIÓN Nro. 30

"OBSERVACION No. 1: LOTE 1 ENTRENAMIENTO TECNICO EN EL EXTERIOR

El Prepliego de condiciones del proceso de la referencia, establece en su ANEXO No.1 "ESPECIFICACIONES TECNICAS MINIMAS REQUERIDAS Y DE OBLOGATORIO CUMPLIMIENTO", para los Lotes 1, 2 y 3 lo siguiente:



LOTE	ÍTEM	CONDICIONES TÉCNICAS MÍNIMAS	CUMPLE	NO CUMPLE
		ENTRENAMIENTO DIRIGIDO PARA TÉCNICOS DE LAS DIFERENTES LÍNEAS		
		CURSO RECURRENTE COMPONENTES HIDRAULICOS BELL 407 SERIE6		
		Categoría del Centro de Instrucción: requerimiento mínimo del centro de formación e instrucción, el cual deberá estar certificado por alguna de las autoridades F.A.A, E.A.S.A, J.A.A, C.A.S.A.		
		Idioma: Castellano o con traductor al castellano, durante todo el desarrollo del contenido temático.		
		ENTRENAMIENTO RECURRENTE DE MANTENIMIENTO DEL EQUIPO DHC-8-300		
		Categoría del centro de instrucción: requerimiento mínimo estar certificada por alguna de las autoridades aeronáuticas FAA, CASA, EASA.		
		Idioma: Castellano o con traductor al castellano, durante todo el desarrollo del contenido temático.		
		ENTRENAMIENTO DIRIGIDO PARA PILOTOS Y TÉCNICOS		
		ENTRENAMIENTO BÁSICO EN SUPERVIVENCIA		
		Categoría del centro de instrucción: requerimiento mínimo estar certificada por alguna de las autoridades aeronáuticas FAA, CASA, EASA.		
		Idioma: Castellano o con traductor al castellano, durante todo el desarrollo del contenido temático.		

Por lo anterior evidenciamos que la entidad solicita que los centros de entrenamiento donde se realizaran los cursos objeto del proceso deben estar certificados por FAA, CASA EASA Y JAA, no obstante, no se está teniendo en cuenta los certificados de la AESA siendo un organismo completamente legal y valido, del Estado Español, adscrito a la Secretaría de Estado de Transporte del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, que vela para que se cumplan las normas de aviación civil en el conjunto de la actividad aeronáutica de España. Por consiguiente, resaltamos las particularidades de la AESA:

- *La AESA es el organismo del Estado, adscrito a la Secretaría de Estado de Transporte del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, que vela para que se cumplan las normas de aviación civil en el conjunto de la actividad aeronáutica de España.*

- *La Agencia tiene las misiones de Supervisión, Inspección y Ordenación del Transporte Aéreo, la Navegación Aérea y la Seguridad Aeroportuaria. Evalúa los riesgos en la seguridad del transporte y tiene potestad sancionadora ante las infracciones de las normas de aviación civil.*
- *AESA trabaja para que se cumplan las normas de seguridad en el transporte aéreo en España, para promover el desarrollo, establecimiento y aplicación de legislación aeronáutica nacional e internacional de seguridad aérea y protección a los pasajeros.*
- *Además, implanta la cultura de seguridad en el sector y protege los derechos de los usuarios y los profesionales, con el objetivo de lograr un transporte aéreo seguro, eficaz, eficiente, de calidad, respetuoso con el medio ambiente, accesible y fluido.*
- *Su objetivo es ser una institución modelo para la sociedad, aportar seguridad, calidad y sostenibilidad al sistema de aviación civil nacional e internacional, ser una referencia en seguridad y eficiencia para Europa.*
- *El objetivo de la AESA*

El Estatuto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea desarrolla el objeto de AESA, y en él se plantean los cinco ejes principales con base a los cuales se desarrollan los objetivos de la Agencia.

1. *Preservar la seguridad del transporte aéreo de acuerdo con los principios y normas vigentes en materia de aviación civil.*
2. *Promover el desarrollo y establecimiento de las normas aeronáuticas nacionales e internacionales en materia de seguridad aérea y protección al usuario del transporte aéreo, así como de los procedimientos para su aplicación.*
3. *Promover una cultura de seguridad en todos los ámbitos de la aviación civil.*
4. *Proteger y defender los intereses de la sociedad, y en particular de los usuarios, velando por el desarrollo de un transporte aéreo seguro, eficaz, eficiente, accesible, fluido, de calidad y respetuoso con el medio ambiente.*
5. *Desarrollar sus competencias atendiendo a las necesidades de la aviación civil, en términos de calidad, eficacia y eficiencia y competitividad.*

Por consiguiente, es claro que esta entidad también está facultada para certificar los centros de entrenamiento a los que hace referencia la ficha técnica del proceso de la referencia.

Entre tanto, en aras de dar cumplimiento a los principios de contratación estatal, específicamente garantizando la pluralidad de oferentes, exhortamos a la entidad de manera respetuosa, a incluir dentro de los Lotes 1, 2 y 3, a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea AESA, dentro de las entidades certificadoras, por ser un ente competente".

RESPUESTA COMITÉ ESTRUCTURADOR / SE ACEPTA

"En atención a la solicitud presentada respecto a la aceptación de la acreditación emitida por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) de España, este Comité estructurador se permite informar que su observación procede para efectos del presente proceso contractual, en atención a las siguientes consideraciones:

1. ***Reconocimiento internacional y mutuo de autoridades reguladoras**: AESA es la autoridad aeronáutica competente en materia de seguridad aérea en España, debidamente reconocida a nivel internacional por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y por la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA), organismos con los cuales se alinean las normativas internacionales vigentes.*

2. ***Principio de reciprocidad y equivalencia**: De acuerdo con los principios consagrados en el derecho internacional y tratados bilaterales suscritos entre Colombia y España, se reconoce la validez y eficacia de las certificaciones y acreditaciones emitidas por autoridades regulatorias competentes en sus respectivos países.*

3. ***Marco normativo colombiano**: La Ley 105 de 1993, que regula la actividad aeronáutica civil en Colombia, y la normatividad relacionada emitida por la Aeronáutica Civil de Colombia, establecen la posibilidad de reconocer certificaciones internacionales siempre que se garantice la equivalencia en estándares de seguridad y calidad.*

4. ***Garantía de cumplimiento técnico**: La acreditación otorgada por AESA cumple con los requisitos técnicos exigidos en las especificaciones del proceso, asegurando la idoneidad y competencia del oferente o contratista en la materia objeto del contrato.*

Por lo anterior se modifica parcialmente el Anexo Nro. 1 - ESPECIFICACIONES TÉCNICAS MÍNIMAS REQUERIDAS Y DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO, para los Lotes 1, 2, 3 y 14, el enunciado CATEGORIA DEL CENTRO DE INSTRUCCIÓN, del pliego de condiciones el cual quedara de la siguiente manera:

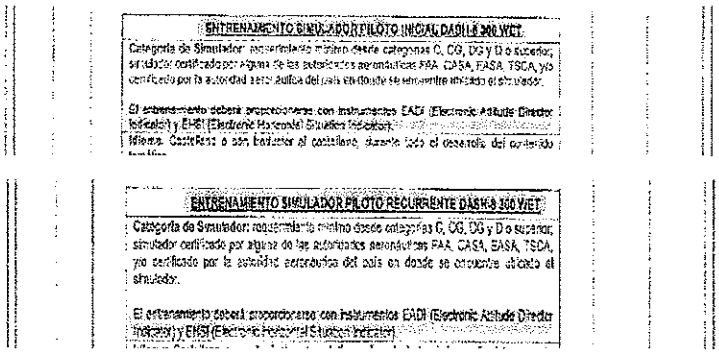
"(...)
***Categoría del Centro de Instrucción:** requerimiento mínimo del centro de formación e instrucción, el cual deberá estar certificado por alguna de las autoridades F.A.A., E.A.S.A., J.A.A., C.A.S.A., AESA.*
(...)"

La anterior sigla "EASA" Quedara aplicable para la ficha técnica de los entrenamientos de los lotes 1, 2, 3 y 13 del pliego de condiciones.

OBSERVACIÓN Nro. 31

"OBSERVACION No. 2. LOTE 10 ENTRENAMIENTO SUMULADOR PILOTOS DASH-8 300

El Prepliego de condiciones del proceso de la referencia, establece en su ANEXO No.1 "ESPECIFICACIONES TECNICAS MINIMAS REQUERIDAS Y DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO", para el Lote No. 10, lo siguiente:



ENTRENAMIENTO SIMULADOR PILOTO INICIAL DASH 8 300 VIET

Categoría de Simulador: requerimiento mínimo desde categorías C, CG, DG y D o superior, simulador certificado por alguna de las autoridades aeronáuticas FAA, CASA, EASA, TSCA, y/o certificado por la autoridad aeronáutica del país en donde se encuentre ubicado el simulador.

El entrenamiento deberá proporcionarse con instrumentos EADI (Electronic Attitude Director Indicator) y EHSI (Electronic Horizontal Situation Indicator).

Idioma: Castellano o con traductor al castellano, durante todo el desarrollo del contenido

ENTRENAMIENTO SIMULADOR PILOTO RECURRENTE DASH-8 300 VIET

Categoría de Simulador: requerimiento mínimo desde categorías C, CG, DG y D o superior, simulador certificado por alguna de las autoridades aeronáuticas FAA, CASA, EASA, TSCA, y/o certificado por la autoridad aeronáutica del país en donde se encuentre ubicado el simulador.

El entrenamiento deberá proporcionarse con instrumentos EADI (Electronic Attitude Director Indicator) y EHSI (Electronic Horizontal Situation Indicator)

Por lo anterior, manifestamos a la entidad lo siguiente:

1. Descripción de los sistemas ADI/HSI en el Dash 8-300

El ADI (Attitude Director Indicator) y el HSI (Horizontal Situation Indicator) son los instrumentos primarios de referencia de actitud y navegación en la cabina original del Dash 8-300.
Tanto la versión electrónica (CRT/LCD) como la analógica emplean idéntica lógica de procesador y presentación de datos: actitud (pitch y roll), desviación de glideslope/localizer, rumbo magnético, waypoints, marcadores de distancia y vectores de pista.

2. Equivalencia funcional entre ambas versiones

Se manejan los mismos algoritmos de fusión inercial y GNSS que alimentan los indicadores, garantizando una representación 1:1 de los parámetros de actitud y navegación.
Los elementos de presentación (esfera artificial, barra de alabeo, indicador de rumbo, HSI radial, escala de distancia, bandera de "ciego") cumplen las tolerancias del Manual de Vuelo Bombardier Dash 8-300 (Sect. 34-11-00 y 34-21-00), con desviaciones ≤ ±1 ° en actitud y ≤ ±2 % en desviación de curso.

3. "EADI y EHSI electrónicos", tanto como "ADI y HSI cumplen con los estándares de interfaz y presentación de datos del Bombardier Dash 8-300, indistintamente de su implementación electrónica o analógica. "Reconociendo la equivalencia funcional de implementaciones anteriores de ADI/HSI, optimizando recursos sin comprometer la calidad ni el cumplimiento normativo".

Asimismo, es de resaltar que en los años anteriores durante el entrenamiento de este simulador, se ha venido realizando bajo la modalidad de navegación ADI/HSI, logrando capacitar al personal de la Policía Nacional, dando pleno cumplimiento a las necesidades de la entidad.

Entre tanto y en consecuencia con la solicitud del punto anterior, les solicitamos a la entidad tener en cuenta lo mencionado en la presente observación, en aras de asegurar la pluralidad de oferentes, por cuanto se cumplen técnicamente con los requisitos exigidos por la entidad.

Por consiguiente, solicitamos de manera atenta y respetuosa a la entidad modificar o incluir el requisito que exige exclusivamente "EADI y EHSI electrónicos" para el simulador de vuelo Dash 8-300, permitiendo también "ADI y HSI conforme a los estándares de interfaz y presentación de datos del fabricante, los cuales cumplen a cabalidad con lo exigido por la entidad y demás garantizan la pluralidad de oferentes, satisfaciendo la necesidad de la entidad.

RESPUESTA COMITÉ ESTRUCTURADOR / SE ACEPTA

"En atención a la observación presentada, este Comité estructurador se permite informar que la misma es aceptada, en aras de garantizar la pluralidad de oferentes y fomentar la mayor participación posible en el proceso, respetando los principios de libre concurrencia y transparencia que rigen la contratación pública.

Se destaca que la modificación solicitada, que consiste en incluir como válidos los indicadores "ADI y HSI conforme a los estándares de interfaz y presentación de datos del fabricante", además de los "EADI y EHSI electrónicos" inicialmente exigidos para el simulador de vuelo DASH 8-300, está sustentada en la equivalencia funcional y técnica que estos sistemas presentan, conforme a las especificaciones y normativas aeronáuticas internacionales vigentes.

Adicionalmente, es importante señalar que durante años anteriores, los entrenamientos de las tripulaciones se han desarrollado exitosamente utilizando simuladores equipados con dichos indicadores, sin que se haya registrado afectación alguna en la calidad, eficacia o cumplimiento de los objetivos formativos.

Por lo tanto, esta aceptación no compromete en modo alguno la integridad del entrenamiento, sino que amplía el espectro de participación, facilitando que empresas con equipos certificados y adecuados puedan presentar ofertas competitivas y técnicamente idóneas, fortaleciendo así el proceso y garantizando el cumplimiento de las necesidades operativas de la entidad.

En consecuencia, se procederá a modificar el requisito técnico para contemplar ambas opciones, asegurando la adecuada atención a los requerimientos sin restringir la pluralidad ni la competencia en el presente proceso.

Por lo anterior se modifica parcialmente el Anexo Nro. 1 - ESPECIFICACIONES TÉCNICAS MÍNIMAS REQUERIDAS Y DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO, en el lote Nro. 10 para los ítems 1 y 2 el enunciado CATEGORIA DE SIMULADOR, del pliego de condiciones el cual quedará así:

"(...)

***Categoría de Simulador:** requerimiento mínimo desde categorías C, CG, DG y D o superior; simulador certificado por alguna de las autoridades aeronáuticas FAA, CASA, EASA, TSCA, y/o certificado por la autoridad aeronáutica del país en donde se encuentre ubicado el simulador.*

El entrenamiento deberá proporcionarse con alguno de los siguientes instrumentos y funciones de pantalla:

- *EADI (Electronic Attitude Director Indicator) y ADI (Indicador Director de Actitud)*
- *EHSI (Electronic Horizontal Situation Indicator) y HSI (Horizontal Situation Indicator)*

Quedando de la siguiente manera:

ENTRENAMIENTO SIMULADOR PILOTO INICIAL DASH-8 300 WET
Categoría de Simulador: *requerimiento mínimo desde categorías C, CG, DG y D o superior; simulador certificado por alg de las autoridades aeronáuticas FAA, CASA, EASA, TSCA, y/o certificado por la autoridad aeronáutica del país en donde encuentre ubicado el simulador.*

El entrenamiento deberá proporcionarse con alguno de los siguientes instrumentos y funciones de pantalla:

- *EADI (Electronic Attitude Director Indicator) y ADI (Indicador Director de Actitud)*
- *EHSI (Electronic Horizontal Situation Indicator) y HSI (Horizontal Situation Indicator)*

Idioma: *Castellano o con traductor al castellano, durante todo el desarrollo del contenido temático.*

Instructores: *modalidad WET. (Piloto instructor suministrado por el futuro contratista).*

Duración y Contenido temático:

DURACIÓN TOTAL: (16) HORAS

FASE DE TIERRA: *Este entrenamiento será brindado por instructores de la Policía Nacional. Citada fase será desarrollada Colombia, en instalaciones de la Dirección de Antinarcóticos.*

FASE DE SIMULADOR: (16) *horas de acuerdo con el contenido temático establecido así:*

NOTA: *Las horas de entrenamiento se encuentran contempladas como: Hora de simulador de 60 minutos.*

TEMA	SUBTEMAS	HORA
PROCEDIMIENTO NORMALES	***PROCEDIMIENTOS DE PREVUELO*** - Preparación de la cabina - Lista de verificación antes del encendido. - Briefing de seguridad - Lista de verificación aproada para el encendido. - Encendido de Planta Eléctrica – Normal – Batería y Alimentación Externa - Lista de verificación después del inicio - Comprobaciones de sistemas (primer vuelo del día) - Lista de verificación de rodaje/Operaciones de pistas - Lista de verificación para el despegue.	
	B. FASE DE DESPEGUE Y SALIDA - Despegue normal - Despegue con viento cruzado - Lista de verificación después del despegue - Ascenso normal - Procedimientos de Salida. - Evacuación por emergencia	2
	MANIOBRAS DE VUELO - Lista de verificación de crucero - Virajes pronunciados. - Perdidas, configuración limpia. - Perdidas en configuración de aproximación, despegue o aproximación. - Aproximación a pérdida, configuración de aterrizaje. -Evento tcas en configuración de aproximación, despegue o aproximación. -Ascenso a FL250 Problemas de presurización- Descenso de emergencia - Prácticas de escenarios GPWS - Lista de verificación de descenso - Descenso Normal	
	PROCEDIMIENTOS INSTRUMENTOS - Procedimientos estándar de llegadas a la terminal. - Incorporaciones y esperas. - Aproximación Visual - Aproximación de precisión - Lista de verificación de aproximación.	
	ATERRIZAJE Y APROXIMACIÓN AL ATERRIZAJE - Lista de verificación de aterrizaje. - Aterrizaje normal. - Aterrizaje con aproximación de precisión. - Lista de verificación después del aterrizaje	2
	PROCEDIMIENTOS POSTERIORES AL VUELO - Estacionamiento de la aeronave. - Lista de verificación de apagado.	
EMERGENCIAS	***PROCEDIMIENTOS NORMALES Y ANORMALES*** - Fallas neumáticas. - Fallas apu, motor, hélices. - Fallas de motor, incluido el apagado y reinicio - Falla en el piloto automático, instrumentos de vuelo. - Fuego y humo en cabina. - Aterrizaje forzado. - Fallas Eléctricas. - Fallas en controles de vuelo. - Fallas del sistema de combustible. - Fallas hidráulicas. - Fallas del sistema de protección de hielo.	2

		- Fallas del tren de aterrizaje. - Aproximación de precisión con un motor inoperativo - Aproximación frustrada con falla de motor - Fallas - Sistema Eléctrico - Detección y Extinción de Incendios - Evacuación de emergencia - Piloto incapacitado.	
	CHEQUEO	***PROCEDIMIENTOS DE PREVUELO*** - Preparación de la cabina - Lista de verificación antes del encendido. - Briefing de seguridad - Lista de verificación aproada para el encendido. - Encendido de Planta Eléctrica – Normal – Batería y Alimentación Externa - Lista de verificación después del inicio - Comprobaciones de sistemas (primer vuelo del día) - Lista de verificación de rodaje/Operaciones de pistas - Lista de verificación para el despegue.	2
		B. FASE DE DESPEGUE Y SALIDA - Despegue normal - Despegue con viento cruzado - Falla de motor durante el despegue - Lista de verificación después del despegue - Ascenso normal - Procedimientos de Salida.	
		INSTRUMENTOS PROCEDIMIENTOS - Procedimientos estándar de llegada a la terminal. - Esperas - Aproximación de precisión - VOR/ILS de aproximación de no precisión - TCAS - Aproximación de precisión con un motor inoperativo - Lista de verificación de aproximación de aterrizaje y aproximación al aterrizaj - Aterrizaje normal - Aproximación y aterrizaje con falla eléctrica - Aterrizaje con viento cruzado - Aterrizaje con 0° de Flap - Aterrizando con Pitch Mistrim - Aterrizaje frustrado / Wind Shear	2
		PROCEDIMIENTOS NORMALES Y ANORMALES - Planta de energía - Sistema Eléctrico / Hidráulico - Sistema Ambiental / Sistema de Presurización - Sistema de Navegación y Aviónica - Sistema de control de vuelo automático, sistema de instrumentos de vuelo electrónico y subsistema relacionado - Sistema de combustible - Sistema Antihielo y Deshielo	
		PROCEDIMIENTOS DE EMERGENCIA - Descenso de Emergencia (Máximo Régimen) - Eliminación de humo y fuego en vuelo - Descompresión rápida - Evacuación de emergencia	2
		PROCEDIMIENTOS POSTERIORES AL VUELO - Estacionamiento - Lista de verificación de apagado	
		CHEQUEO DE PROEFICIENCIA - Evaluación de técnicas CRM - Procedimientos previos al vuelo - Operaciones en tierra - Maniobras de despegue y salida. - Maniobras en vuelo - Procedimientos instrumentales - Aterrizajes y aproximaciones y maniobras. - Procedimientos normales y anormales, con énfasis en la división de tareas d PF/PM y otras tripulaciones de vuelo (tareas compartidas) - Transferencia positiva del control de la aeronave. - Filosofía de lista de verificación consistente, énfasis en "volar, navegar y comunicar" - Uso adecuado de todos los niveles de automatización. - Verificación postúlelo	2
		CHEQUEO FINAL Durante el recorrido de verificación es obligatorio que se realicen estas maniobras: Despegue interrumpido, Evacuación de emergencia, Incendio y falla de motor, Descenso de emergencia.	2

	- Verificación previa - De arranque del motor. Inicio cancelado - Fallo antes de V1 - Falla después de V1 con Auto Feather - Subir FI200, maniobras TCAS - Diferentes fallas (controles eléctricos de vuelo, etc.) - Despresurización rápida y descenso de emergencia. Practica maniobras (giros y pérdida) - VOR F.D Un motor inoperativo. - Aproximación fallida/aterrizaje frustrado - ILS F.D Aterrizaje Parada Total - Incendio del motor - Emergencia en tierra, Evacuación de pasajeros. - Revisión de la lista de verificación.	
	TOTAL	**16**

NOTA 1: *Los turnos de vuelo en el equipo de simulador tendrán una duración de 2 horas diarias por cada piloto. Este tien es el mínimo requerido, en ningún caso el contratista podrá reducir este lapso. El contratista a su voluntad podrá brindar r tiempo del entrenamiento sin costo para la parte contratante.*

Nota 2: *Antes de iniciar cualquier turno de vuelo se deberá realizar un Briefing de misión a los pilotos y una vez finalizad turno de simulador se debe realizar un De-Briefing.*

ENTRENAMIENTO SIMULADOR PILOTO RECURRENTE DASH-8 300 WET

Categoría de Simulador: *requerimiento mínimo desde categorías C, CG, DG y D o superior; simulador certificado por alg de las autoridades aeronáuticas FAA, CASA, EASA, TSCA, y/o certificado por la autoridad aeronáutica del país en donde encuentre ubicado el simulador.*

El entrenamiento deberá proporcionarse con alguno de los siguientes instrumentos y funciones:

- *EADI (Electronic Attitude Director Indicator) y ADI (Indicador Director de Actitud)*
- *EHSI (Electronic Horizontal Situation Indicator) y HSI (Horizontal Situation Indicator)*

Idioma*: Castellano o con traductor al castellano, durante todo el desarrollo del contenido temático.*

Instructores: *modalidad WET. (Piloto instructor suministrado por el futuro contratista).*

Duración y Contenido temático:

DURACIÓN: (6) HORAS

FASE DE TIERRA: *Este entrenamiento será brindado por los instructores de la Policía Nacional. Citada fase s desarrollada en Colombia, en instalaciones de la Dirección de Antinarcóticos.*

FASE DE SIMULADOR: (6) *horas de acuerdo al contenido temático establecido en la presente ficha (Este entrenamie será desarrollado en el lugar donde se encuentre ubicado el simulador).*

NOTA: *Las horas de entrenamiento se encuentran contempladas como: Hora de simulador de 60 minutos.*

TEMA	SUBTEMAS	HORA
PROCEDIMIENTO NORMALES	***Prevuelo (Preparación de la cabina)*** - listas de chequeo -Aborte encendido de motor (no se enciende o sobrecalentamiento inminente) -Verificación del sistema las 24 horas	2
	B. FASE DE DESPEGUE Y SALIDA -Despegue (falla por debajo de V1, despegue abortado) viento cruzado 15 nudos - Ascenso y despegue normal, ascenso a 5.000 y trabajo de aire - Despegue con viento cruzado - Lista de verificación después del despegue	
	MANIOBRAS DE VUELO - Lista de verificación de crucero - Virajes pronunciados. - Perdidas, configuración limpia. - Falla de generador AC -Falla de batería por exceso de temperatura -Evento TCAS en configuración de aproximación, despegue o aproximación. -Ascenso a FL250 Problemas de presurización- Descenso de emergencia - Aproximación a pérdida, configuración de aterrizaje. - Prácticas de escenarios GPWS - Lista de verificación de descenso - Descenso Normal	
	PROCEDIMIENTOS INSTRUMENTOS - Procedimientos estándar de llegadas a la terminal. - Incorporaciones y esperas.	

	- Aproximación Visual - Aproximación de precisión -Aproximación de no precisión - Lista de verificación de aproximación. -ILS APP, Monomotor IMC, Mínimos y viento cruzado 10kt-MAP		
	ATERRIZAJE Y APROXIMACIÓN AL ATERRIZAJE - Lista de verificación de aterrizaje. - Aterrizaje normal. - Aterrizaje con aproximación de precisión. - Lista de verificación después del aterrizaje -Aterrizaje sin flaps. Ala cruzada 10 nudos. O extensión alternativa del tren de aterrizaje -Evacuación de emergencia en tierra (incendio de motor)		
	PROCEDIMIENTOS POSTERIORES AL VUELO - Estacionamiento de la aeronave. - Lista de verificación de apagado.		
EMERGENCIAS	***PROCEDIMIENTOS NORMALES Y ANORMALES*** - Fallas neumáticas. - Fallas APU, motor, hélices. - Fallas de motor, incluido el apagado y reinicio - Falla en el piloto automático, instrumentos de vuelo. - Fuego y humo en cabina. - Aterrizaje forzado. - Fallas Eléctricas. - Fallas en controles de vuelo. - Fallas del sistema de combustible. - Fallas hidráulicas. - Fallas del sistema de protección de hielo. - Fallas del tren de aterrizaje. - Aproximación de precisión con un motor inoperativo - Aproximación frustrada con falla de motor - Fallas - Sistema Eléctrico - Detección y Extinción de Incendios - Evacuación de emergencia - Piloto incapacitado.		2
	PROCEDIMIENTOS DE PREVUELO - Preparación de la cabina - Lista de verificación antes del encendido. - Briefing de seguridad - Lista de verificación aproada para el encendido. - Encendido de Planta Eléctrica – Normal – Batería y Alimentación Externa - Lista de verificación después del inicio - Comprobaciones de sistemas (primer vuelo del día) - Lista de verificación de rodaje/Operaciones de pistas - Lista de verificación para el despegue.		
CHEQUEO	***B. FASE DE DESPEGUE Y SALIDA*** - Despegue normal - Despegue con viento cruzado - Falla de motor durante el despegue - Lista de verificación después del despegue - Ascenso normal - Procedimientos de Salida.		2
	INSTRUMENTOS PROCEDIMIENTOS - Procedimientos estándar de llegada a la terminal. - Esperas - Aproximación de precisión - VOR/ILS de aproximación de no precisión - TCAS - Aproximación de precisión con un motor inoperativo - Lista de verificación de aproximación de aterrizaje y aproximación al aterrizaj - Aterrizaje normal - Aproximación y aterrizaje con falla eléctrica - Aterrizaje con viento cruzado - Aterrizaje con 0° de Flap - Aterrizando con Pitch Mistrim - Aterrizaje frustrado / Wind Shear		
	PROCEDIMIENTOS NORMALES Y ANORMALES - Planta de energía - Sistema Eléctrico / Hidráulico - Sistema Ambiental / Sistema de Presurización - Sistema de Navegación y Aviónica - Sistema de control de vuelo automático, sistema de		

		instrumentos de vuelo electrónico y subsistema relacionado *- Sistema de combustible* *- Sistema Antihielo y Deshielo*	
		PROCEDIMIENTOS DE EMERGENCIA *- Descenso de Emergencia (Máximo Régimen)* *- Eliminación de humo y fuego en vuelo* *- Descompresión rápida* *- Evacuación de emergencia*	
		PROCEDIMIENTOS POSTERIORES AL VUELO *- Estacionamiento* *- Lista de verificación de apagado*	
		CHEQUEO DE PROEFICIENCIA *- Evaluación de técnicas CRM* *- Procedimientos previos al vuelo* *- Operaciones en tierra* *- Maniobras de despegue y salida.* *- Maniobras en vuelo - Procedimientos instrumentales* *- Aterrizajes y aproximaciones y maniobras.* *- Procedimientos normales y anormales, con énfasis en la división de tareas de PF/PM y otras tripulaciones de vuelo (tareas compartidas).* *- Transferencia positiva del control de la aeronave.* *- Filosofía de lista de verificación consistente, énfasis en "volar, navegar y comunicar"* *- Uso adecuado de todos los niveles de automatización.* *- Verificación postúlelo*	
		CHEQUEO FINAL *Durante el recorrido de verificación es obligatorio que se realicen estas maniobras: Despegue interrumpido, Evacuación de emergencia, Incendio y falla de motor, Descenso de emergencia.* *- Verificación previa* *- De arranque del motor. Inicio cancelado* *- Fallo antes de V1* *- Falla después de V1 con Auto Feather* *- Subir FI200, maniobras TCAS* *- Diferentes fallas (controles eléctricos de vuelo, etc.)* *- Despresurización rápida y descenso de emergencia.* *Practica maniobras (giros y pérdida)* *- VOR F.D Un motor inoperativo.* *- Aproximación fallida/aterrizaje frustrado* *- ILS F.D Aterrizaje Parada Total - Incendio del motor* *- Emergencia en tierra, Evacuación de pasajeros.* *- Revisión de la lista de verificación.*	
		TOTAL	***6***

NOTA 1: *Los turnos de vuelo en el equipo de simulador tendrán una duración de 2 horas diarias por cada piloto. Este tier es el mínimo requerido, en ningún caso el contratista podrá reducir este lapso. El contratista a su voluntad podrá brindar r tiempo del entrenamiento sin costo para la parte contratante.*

Nota 2: *Antes de iniciar cualquier turno de vuelo se deberá realizar un Briefing de misión a los pilotos y una vez finalizad turno de simulador se debe realizar un De-Briefing.*

(...)"

OBSERVACIÓN Nro. 32

"OBSERVACION No. 3. LOTE 13 ENTRENAMIENTO SUMULADOR PILOTOS EMBRAER-135 Y/O 145

El Prepliego de condiciones del proceso de la referencia, establece en su ANEXO No.1 "ESPECIFICACIONES TECNICAS MINIMAS REQUERIDAS Y DE OBLOGATORIO CUMPLIMIENTO", para el Lote No. 13, lo siguiente:

13	1	**ENTRENAMIENTO PARA PILOTO RECURRENTE EN SIMULADOR DE EMBRAER 135 Y/O EMBRAER 145 WET** **Categoría de Simulador:** requerimiento mínimo desde categorías C, CG, DG y D o superior; simulador certificado por alguna de las autoridades aeronáuticas FAA, CASA, EASA, TSCA, y/o certificado por la autoridad aeronáutica del país en donde se encuentre ubicado el simulador, contar con un Flight Management System (FMS) Honywell preferiblemente NZ 2010, simulador certificado por la autoridad aeronáutica del país donde se encuentre. **Idioma:** Castellano o con traductor al castellano, durante todo el desarrollo del contenido temático. **Instructores:** modalidad WET. (Piloto instructor de consola suministrado por el contratista únicamente para la fase simulador). **Duración y Contenido temático:**

Por lo anterior evidenciamos que no es claro el requerimiento que hace con respecto a que "El simulador debe contar con un FMS Honywell, preferiblemente NZ 2010, toda vez que podría interpretarse de diferente manera por cada oferente.

Por lo tanto, solicitamos de manera atenta y respetuosa a la entidad aclarar si el requisito de que el simulador cuente con un FMS Honeywell, NZ 2010, es mandatorio".

RESPUESTA COMITÉ ESTRUCTURADOR / SE ACEPTA

"En atención a la observación presentada, este Comité estructurador se permite informar que la misma será aceptada, estableciendo como obligatorio el requisito del sistema FMS Honeywell modelo NZ 2010.

Esta obligatoriedad responde a la necesidad de garantizar la calidad y fidelidad del simulador de vuelo, asegurando que el sistema de entrenamiento sea lo más similar posible al instalado en las aeronaves actualmente operadas por la entidad. De esta manera, se busca optimizar el proceso formativo y asegurar el cumplimiento estricto de los estándares técnicos y operativos definidos en la ficha técnica.

Por lo anterior, el sistema FMS Honeywell modelo NZ 2010 será requisito indispensable para la prestación del servicio.

Por lo anterior se modifica parcialmente el Anexo Nro. 1 - ESPECIFICACIONES TÉCNICAS MÍNIMAS REQUERIDAS Y DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO, en el lote Nro. 13 para el ítem 1 el enunciado CATEGORIA DE SIMULADOR, del pliego de condiciones el cual quedará así:

"(...)

Categoría de Simulador: requerimiento mínimo desde categorías C, CG, DG y D o superior; simulador certificado por alguna de las autoridades aeronáuticas FAA, CASA, EASA, TSCA, y/o certificado por la autoridad aeronáutica del país en donde se encuentre ubicado el simulador, contar con un Flight Management System (FMS) Honywell NZ 2010, simulador certificado por la autoridad aeronáutica del país donde se encuentre.

Por lo anterior, la ficha final del entrenamiento quedara, así:

ENTRENAMIENTO PARA PILOTO RECURRENTE EN SIMULADOR DE EMBRAER 135 Y/O EMBRAER 145 WET
Categoría de Simulador: *requerimiento mínimo desde categorías C, CG, DG y D o superior; simulador certificado alguna de las autoridades aeronáuticas FAA, CASA, EASA, TSCA, y/o certificado por la autoridad aeronáutica del país donde se encuentre ubicado el simulador, contar con un Flight Management System (FMS) Honywell NZ 2010, simula certificado por la autoridad aeronáutica del país donde se encuentre.*
Idioma*: Castellano o con traductor al castellano, durante todo el desarrollo del contenido temático.*
Instructores: *modalidad WET. (Piloto instructor de consola suministrado por el contratista únicamente para la fase simulador).*
Duración y Contenido temático: ***DURACIÓN: (22) HORAS***

FASE DE TIERRA (16 horas): *Este entrenamiento será brindado por el instructor designado por la Policía Nacio Citada fase será desarrollada en Colombia, en instalaciones de la Dirección de Antinarcóticos.*

FASE TIERRA			
TEMA	SUBTEMA	HORA	DIAS
Generalidades	Aircraft Sistems Review	4	1
	General Operational Subjests	4	
	Capacitation RVSM	4	1
	Capacitación PBN	4	
TOTAL		16	2

FASE DE SIMULADOR: (6) *horas de acuerdo con las temáticas del contenido temático establecido en la presente fi (Este entrenamiento deberá desarrollarse en el lugar donde se encuentre ubicado el simulador).*

NOTA: *Las horas de entrenamiento se encuentran contempladas como: Hora de simulador de 60 minutos.*

FASE SIMULADOR			
TEMA	SUBTEMA	HORA	DIA
Generalidades	Full Flight Simulator (FFS) Traning	2	1
	Full Flight Simulator (FFS) Check Ride	2	1
	Full Flight Simulator (FFS) Line Oriented Flight Training – LOFT	2	1
TOTAL		6	3

NOTA 1: *Los turnos de vuelo en el equipo de simulador tendrán una duración de 2 horas diarias por cada piloto. E tiempo es el mínimo requerido, en ningún caso el contratista podrá reducir este lapso. El contratista a su voluntad pc brindar más tiempo del entrenamiento sin costo para la parte contratante.*

Nota 2: *Antes de iniciar cualquier turno de vuelo se deberá realizar un Briefing de misión a los pilotos y una vez finaliz el turno de simulador se debe realizar un De-Briefing.*

(...)"

7. *OBSERVACIONES* DE LA EMPRESA AEROPROF, MEDIANTE MENSAJE EN LA PLATAFORMA DEL SECOP II, EL DÍA 31 DE MAYO DE 2025.

OBSERVACIÓN Nro. 33

"En el marco del proceso de contratación actualmente en curso, y con fundamento en los principios que rigen la contratación estatal en Colombia, especialmente planeación, selección objetiva, pluralidad de oferentes, libre concurrencia y transparencia, consagrados en la Ley 80 de 1993, la Ley 1150 de 2007 y el Decreto 1082 de 2015, me permito presentar las siguientes solicitudes.

1. *Solicitamos respetuosamente que los siguientes entrenamientos técnicos, actualmente incluidos dentro de un lote general, sean separados por lotes independiente:*

   - *Curso Recurrente Componentes Hidráulicos Bell 407 Series*
   - *Curso Básico Overhaul de Componentes Dinámicos Bell 407*
   - *Curso Mantenimiento de Campo Motor Rolls Royce, M250-C47 Series, FADEC Serie IV*

Esto con el fin de garantizar condiciones que fomenten una competencia más especializada y amplia.

Esta petición se fundamenta especialmente en el principio de pluralidad de oferentes, establecido en el artículo 1° de la Ley 1150 de 2007, el cual busca asegurar la participación de un número amplio de proponentes idóneos y calificados, evitando que la configuración del proceso limite indebidamente el acceso a quienes cuenten con experiencia específica en las áreas mencionadas. Así mismo, conforme al principio de planeación (Decreto 1082 de 2015, Art. 2.2.1.1.1.2.1), solicitamos se revalúe la estructura actual del lote, considerando que la separación de estos entrenamientos permitiría una mayor especialización, mejora en la calidad de las propuestas y mayor eficiencia en la ejecución del contrato, en beneficio de la entidad contratante.

Consideramos que esta modificación también fortalece el principio de selección objetiva, en la medida en que permite evaluar a los oferentes conforme a su capacidad técnica real y específica para cada componente de formación.

RESPUESTA COMITÉ ESTRUCTURADOR / SE ACEPTA

"En atención a sus observaciones, este comité estructurador se permite informar:

Que la separación de los ítems 1, 2 y 3, es con el fin de brindar garantías de participación a los oferentes; así mismo, procuramos que la Dirección de Antinarcóticos de la Policía Nacional, pueda suplir sus necesidades en un 100%, de manera eficiente y oportuna.

Esta modificación responde a la necesidad de fomentar una mayor pluralidad de oferentes, conforme a los principios establecidos en el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública (Ley 80 de 1993), en especial los principios de transparencia, economía, eficiencia y selección objetiva; de igual manera, atiende lo dispuesto en el Decreto 1082 de 2015, que promueve la segmentación del objeto contractual cuando ello facilite la participación de un mayor número de proponentes, particularmente aquellos con experiencia y capacidad técnica limitada a ciertos bienes o servicios.

La división de estos ítems en dos lotes permite que proveedores especializados puedan presentar ofertas en aquellos segmentos del proceso donde tengan mayor experiencia o competitividad, lo que amplía el universo de posibles oferentes y fortalece el principio de concurrencia.

Y con el propósito de optimizar la participación en el proceso de contratación, se ha revisado la conformación inicial del lote 1, y se ha decidido realizar la separación de los ítems mencionados, pasando de conformar un lote con 8 ítems a dos lotes diferenciados, de la siguiente manera:

Por lo anterior se modifica parcialmente del numeral 1 - CONDICIONES BÁSICAS, el enunciado 1.9 PRESPUESTO OFICIAL, el lote Nro. 01 TÉNICOS BELL, y se modifica el nombre del lote Nro. 14 – TECNICOS NACIONALES y se adiciona un nuevo lote, y en todos los apartes que hacen de los lotes del pliego de condiciones quedando de la siguiente manera:

"(...)

INTERNACIONAL				
LOTE 1 - ATR-BELL-C208				
ÍTEM	DESCRIPCIÓN	CANT. DE CUPOS	VALOR UNITARIO EXCENTO DE IVA	VALOR TOTAL EXCENTO DE IVA
1	CURSO RECURRENTE HUGHES MD500-D	1	$ 30.000.000,00	$ 30.000.000,00
2	ENTRENAMIENTO INSTRUCTOR DE MANTENIMIENTO HUGHES MD500-D	1	$ 32.500.000,00	$ 32.500.000,00
3	ENTRENAMIENTO RECURRENTE AVION C-208	3	$ 30.000.000,00	$ 90.000.000,00
4	ENTRENAMIENTO INTERNACIONAL PBN Y PRCEDIMIENTOS RVSM	10	$ 32.920.000,00	$ 329.200.000,00
5	ENTRENAMIENTO RECURRENTE DE MANTENIMIENTO DEL EQUIPO ATR 42	7	$ 30.000.000,00	$ 210.000.000,00
TOTAL		22		$ 691.700.000,00
LOTE 2 DASH-8 – EMBRAER – DHC6				
ÍTEM	DESCRIPCIÓN	CANT. DE CUPOS	VALOR UNITARIO EXCENTO DE IVA	VALOR TOTAL EXCENTO DE IVA
1	ENTRENAMIENTO RECURRENTE DE MANTENIMIENTO DEL EQUIPO DHC-6-300	5	$ 32.500.000,00	$ 162.500.000,00
2	CURSO BASICO DE MANTENIMIENTO DEL EQUIPO DASH-8 SERIES	2	$ 55.000.000,00	$ 110.000.000,00
3	CURSO RECURRENTE DE MANTENIMIENTO DEL EQUIPO DASH-8 SERIES	9	$ 35.000.000,00	$ 315.000.000,00
4	CURSO INICIAL AVION EMBRAER ERJ FAMILY 135BJ/145XR	4	$ 60.000.000,00	$ 240.000.000,00
5	CURSO RECURRENTE AERONAVE EMBRAER ERJ FAMILY 135BJ/145XR	3	$ 35.000.000,00	$ 105.000.000,00
6	ENTRENAMIENTO ENGINE RUN-UP AND TAXI (INICIAL) DEL EQUIPO BEECHCRAFT KING SERIES 200/300/350 Y 1900 SERIES	1	$ 30.000.000,00	$ 30.000.000,00
7	ENTRENAMIENTO RECURRENTE DE MANTENIMIENTO DEL EQUIPO BEECHCRAFT SERIES (KING 200/300/350/ Y 1900 SERIES)	5	$ 30.000.000,00	$ 150.000.000,00
TOTAL		29		$ 1.112.500.000,00
LOTE 3 - SUPERVIVENCIA				
ÍTEM	DESCRIPCIÓN	CANT. DE CUPOS	VALOR UNITARIO EXCENTO DE IVA	VALOR TOTAL EXCENTO DE IVA
1	ENTRENAMIENTO BÁSICO EN SUPERVIVENCIA	18	$ 30.000.000,00	$ 540.000.000,00
2	ENTRENAMIENTO INTERNACIONAL PARA LA SUPERVIVENCIA EN LAS OPERACIONES HELICOPORTADAS DE LA LÍNEA UH-60 SERIES	14	$ 33.000.000,00	$ 462.000.000,00

	TOTAL	32		$ 1.002.000.000,00

LOTE 4 - BELL407

ÍTEM	DESCRIPCIÓN	CANT. DE CUPOS	VALOR UNITARIO EXCENTO DE IVA	VALOR TOTAL EXCENTO DE IVA
1	ENTRENAMIENTO PILOTO RECURRENTE HELICOPTERO BELL 407 SERIES	10	$ 55.402.941,00	$ 554.029.410,00
	TOTAL	10		$ 554.029.410,00

LOTE 5 - HUGHES 500 / 530

ÍTEM	DESCRIPCIÓN	CANT. DE CUPOS	VALOR UNITARIO EXCENTO DE IVA	VALOR TOTAL EXCENTO DE IVA
1	ENTRENAMIENTO PILOTO DE MANTENIMIENTO HELICÓPTERO HUGHES 500 / 530	4	$ 114.300.000,00	$ 457.200.000,00
	TOTAL	4		$ 457.200.000,00

LOTE 6 - BELL 412 – 212

ÍTEM	DESCRIPCIÓN	CANT. DE CUPOS	VALOR UNITARIO EXCENTO DE IVA	VALOR TOTAL EXCENTO DE IVA
1	ENTRENAMIENTO SIMULADOR PILOTO RECURRENTE HELICÓPTERO BELL 412 EP	4	$ 102.644.000,00	$ 410.576.000,00
2	ENTRENAMIENTO SIMULADOR PILOTO RECURRENTE HELICÓPTERO BELL 212 DRY	3	$ 96.500.000,00	$ 289.500.000,00
	TOTAL	7		$ 700.076.000,00

LOTE 7 - ATR 42 – 500

ÍTEM	DESCRIPCIÓN	CANT. DE CUPOS	VALOR UNITARIO EXCENTO DE IVA	VALOR TOTAL EXCENTO DE IVA
1	ENTRENAMIENTO RECURRENTE EN SIMULADOR DE VUELO ATR42-500 WET	2	$ 140.000.000,00	$ 280.000.000,00
2	ENTRENAMIENTO RECURRENTE EN SIMULADOR DE VUELO ATR42-500 DRY	4	$ 70.226.471,00	$ 280.905.884,00
	TOTAL	6		$ 560.905.884,00

LOTE 8 - ATR 42 – 320

ÍTEM	DESCRIPCIÓN	CANT.	VALOR UNITARIO EXCENTO DE IVA	VALOR TOTAL EXCENTO DE IVA
1	ENTRENAMIENTO PILOTO INICIAL SIMULADOR DE VUELO ATR 42-320 DRY	3	$ 105.649.740,00	$ 316.949.220,00
2	ENTRENAMIENTO RECURRENTE EN SIMULADOR DE VUELO ATR42-320 DRY	10	$ 99.236.902,00	$ 992.369.020,00
	TOTAL	13		$ 1.309.318.240,00

LOTE 9 - BEECHCRAFT

ÍTEM	DESCRIPCIÓN	CANT. DE CUPOS	VALOR UNITARIO EXCENTO DE IVA	VALOR TOTAL EXCENTO DE IVA
1	ENTRENAMIENTO PARA PILOTO RECURRENTE EN SIMULADOR DE BEECHCRAFT 1900C/D Y SERIES	9	$ 67.447.059,00	$ 607.023.531,00
2	PILOTO PARA PILOTO RECURRENTE EN SIMULADOR DE BEECHCRAFT KING 300/350 PROLINE 21	2	$ 99.597.059,00	$ 199.194.118,00
	TOTAL	11		$ 806.217.649,00

LOTE 10 - DASH-8

ÍTEM	DESCRIPCIÓN	CANT. DE CUPOS	VALOR UNITARIO EXCENTO DE IVA	VALOR TOTAL EXCENTO DE IVA
1	ENTRENAMIENTO SIMULADOR PILOTO INICIAL DASH-8 300 WET	2	$ 110.200.000,00	$ 220.400.000,00
2	ENTRENAMIENTO SIMULADOR PILOTO RECURRENTE DASH-8 300 WET	9	$ 62.890.000,00	$ 566.010.000,00
	TOTAL	11		$ 786.410.000,00

LOTE 11 - AT-802 / C-206

ÍTEM	DESCRIPCIÓN	CANT. DE CUPOS	VALOR UNITARIO EXCENTO DE IVA	VALOR TOTAL EXCENTO DE IVA
1	ENTRENAMIENTO RECURRENTE PILOTO CESSNA 206 VUELO REAL	3	$ 74.000.000,00	$ 222.000.000,00
2	ENTRENAMIENTO SIMULADOR PILOTO RECURRENTE AVIÓN AT-802	3	$ 72.345.000,00	$ 217.035.000,00
	TOTAL	6		$ 439.035.000,00

LOTE 12 - DHC -6

ÍTEM	DESCRIPCIÓN	CANT. DE CUPOS	VALOR UNITARIO EXCENTO DE IVA	VALOR TOTAL EXCENTO DE IVA
1	ENTRENAMIENTO SIMULADOR PILOTO RECURRENTE EQUIPO TWIN OTTER DHC-6-300 DRY	6	$ 73.932.353,00	$ 443.594.118,00
	TOTAL	6		$ 443.594.118,00

LOTE 13 - EMBRAER

ÍTEM	DESCRIPCIÓN	CANT. DE CUPOS	VALOR UNITARIO EXCENTO DE IVA	VALOR TOTAL EXCENTO DE IVA
1	ENTRENAMIENTO PARA PILOTO RECURRENTE EN SIMULADOR DE EMBRAER 135 Y/O EMBRAER 145 WET	8	$ 80.170.588,00	$ 641.364.704,00
	TOTAL	**8**		**$ 641.364.704,00**
	LOTE 14 - TÉCNICOS BELL			
ÍTEM	**DESCRIPCIÓN**	**CANT. DE CUPOS**	**VALOR UNITARIO EXCENTO DE IVA**	**VALOR TOTAL EXCENTO DE IVA**
1	CURSO RECURRENTE COMPONENTES HIDRÁULICOS BELL 407 SERIES	1	$ 32.500.000,00	$ 32.500.000,00
2	CURSO BÁSICO OVERHAUL DE COMPONENTES DINÁMICOS BELL 407	1	$ 32.500.000,00	$ 32.500.000,00
3	CURSO MANTENIMIENTO DE CAMPO MOTOR ROLLS ROYCE, M250-C47 SERIES, FADEC SERIE IV	1	$ 34.000.000,00	$ 34.000.000,00
	TOTAL	**3**		**$ 99.000.000,00**
	NACIONAL			
	LOTE 15 - TECNICOS NACIONAL			
ÍTEM	**DESCRIPCIÓN**	**CANT. DE CUPOS**	**VALOR UNITARIO EXCENTO DE IVA**	**VALOR TOTAL EXCENTO DE IVA**
1	CURSO RECURRENTE COMPONENTES HIDRÁULICOS BELL 206| SERIES	6	$ 685.000,00	$ 4.110.000,00
2	CURSO MANTENIMIENTO MOTOR LYCOMING IO-360 SERIES (CESSNA 172)	6	$ 723.000,00	$ 4.338.000,00
3	CURSO MANTENIMIENTO MOTOR CONTINENTAL TSIO-520 SERIES (CESSNA 206))	6	$ 536.000,00	$ 3.216.000,00
4	CURSO HELICE DE PASO FIJO AVION CESSNA 172	6	$ 485.000,00	$ 2.910.000,00
5	CURSO ENSAMBLE Y DESENSAMBLE HELICE MODELO HC - B5MA-3D/T (AT - 802)	5	$ 1.320.000,00	$ 6.600.000,00
6	CURSO VXP CARRY -ON SYSTEM TRAINING	9	$ 910.000,00	$ 8.190.000,00
7	CURSO APRENDIZAJE ELECTRONICO GTN ESSENTIALS 2,0	9	$ 820.000,00	$ 7.380.000,00
8	CURSO DE APRENDIZAJE ELECTRONICO SOBRE LOS FUNDAMENTOS DE G1000H Nxi (HELICOPTERO)	9	$ 900.000,00	$ 8.100.000,00
9	CURSO RECURRENTE COMPONENTES HIDRÁULICOS CARAVAN 208	6	$ 590.000,00	$ 3.540.000,00
10	CURSO RECURRENTE OVERHAUL DE COMPONENTES DINÁMICOS BELL 212	4	$ 800.000,00	$ 3.200.000,00
11	CURSO RECURRENTE OVERHAUL DE COMPONENTES DINÁMICOS BELL 206 SERIES	4	$ 900.000,00	$ 3.600.000,00
12	CURSO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AEREOS INICIAL	6	$ 1.980.000,00	$ 11.880.000,00
13	CURSO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AEREOS BASICO	5	$ 1.795.000,00	$ 8.975.000,00
14	CURSO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AEREOS AVANZADO	6	$ 2.580.000,00	$ 15.480.000,00
	TOTAL	**87**		**$ 91.519.000,00**
	TOTAL GENERAL	**255**		**$9.694.870.005,00**

(...)"

OBSERVACIÓN Nro.34

"2. Se solicita amablemente una aclaración respecto a la cantidad de supervisores requeridos por cada lote.

Esta información es crucial, ya que hemos observado que algunas capacitaciones cuentan con menos estudiantes, agradeceríamos mucho si pudieran proporcionarnos a detalle el número específico de supervisores necesarios en función del tamaño del lote, esto nos ayudará a optimizar la gestión de recursos.

RESPUESTA COMITÉ ESTRUCTURADOR / SE ACLARA

"En atención a su observación, este comité estructurador se permite informar, que el requerimiento realizado se encuentra establecido en el título:

CONDICIONES TÉCNICAS ADICIONALES DE CALIFICACIÓN (en caso de que aplique)

***El contratista deberá suministrar por cada lote un cupo para un funcionario que el Supervisor seleccione**, para que se desplace hasta el lugar en donde se desarrollará el entrenamiento, con el fin de verificar, supervisar y realizar las recomendaciones, informes entre otras, que permitan apoyar la labor de supervisión durante la ejecución del proceso.*

***Nota 1:** Al funcionario seleccionado se le debe suministrar lo citado en **REQUERIMIENTOS PARA CADA ENTRENAMIENTO A DESARROLLARSE EN EL EXTERIOR** en lo que respecta a Coordinaciones, Hospedaje, Transporte, Alimentación y Póliza.*

Nota 2: *El supervisor delegado deberá presentar al término de su comisión informe de actividades, en donde se evidencie el trabajo desarrollado; así mismo, la relación de los pasabordos de cada uno de los funcionarios que asistieron a cada entrenamiento.*

Nota 3: *El tiempo mínimo de permanencia de los supervisores delegados será de cuatro (4) días, en el lugar en donde se lleve a cabo el evento académico.*

OBSERVACIÓN Nro.35

"3. En virtud del principio de eficiencia, igualdad, transparencia y libre concurrencia, luego de realizar la lectura del proceso en referencia, nos permitimos solicitar que para poder participar en varios lotes se baje el porcentaje total de la oferta del 100% al 70%".

RESPUESTA COMITÉ ESTRUCTURADOR / NO SE ACEPTA

"En atención a su observación este comité estructurador, no acepta su solicitud en modificar el requisito de porcentaje de participación en los distintos lotes del proceso de selección en referencia, en razón a las siguientes consideraciones:

De conformidad con lo establecido en el ***Artículo 24 de la Ley 80 de 1993*** *y el* ***Artículo 3 de la Ley 1150 de 2007****, los principios de eficiencia, igualdad, transparencia, economía, responsabilidad y libre concurrencia deben regir todas las actuaciones contractuales de las entidades estatales. En este sentido, las condiciones establecidas en los pliegos de condiciones buscan garantizar una* ***igualdad de oportunidades entre los proponentes*** *y asegurar que los oferentes que resulten adjudicatarios cuenten con la* ***capacidad operativa, financiera y técnica*** *necesaria para la ejecución de los contratos adjudicados.*

En el caso particular, el requisito de acreditar el ***100% de la capacidad para cada lote*** *obedece a la necesidad de* ***asegurar el cumplimiento pleno de las obligaciones contractuales****, evitando con ello riesgos de incumplimiento por parte del contratista y afectaciones al interés público.*

Adicionalmente, conforme a lo previsto en el ***Artículo 5 de la Ley 1150 de 2007****, es deber de las entidades estatales estructurar los procesos contractuales de manera que se garantice la adecuada ejecución del objeto contractual. Por tanto, permitir la participación con un porcentaje menor al exigido podría contrariar dicho principio y generar condiciones inequitativas entre los participantes, y se iría en contravía al análisis de los indicadores económicos establecidos en los estudios previos".*

8. OBSERVACIONES DE LA EMPRESA ACESS S.A.S., MEDIANTE MENSAJE EN LA PLATAFORMA DEL SECOP II, EL DÍA 31 DE MAYO DE 2025.

OBSERVACIÓN Nro. 36

"Buenas tardes

Por medio de la presente nos permitimos solicitar de la manera más atenta un ajuste al pliego enviado, esto debido a algunas observaciones que esperamos sean acogidas por la entidad estatal.

1. solicitamos que los porcentajes de los bienes y/o servicios de acuerdo con el desarrollo del proceso contractual sean ajustados y bajen los porcentajes, ya que se encuentran al 100% y estamos y contamos con la experiencia para participar en varios lotes, pero este porcentaje es muy alto.

RESPUESTA COMITÉ ESTRUCTURADOR / NO SE ACEPTA

"En atención a su observación este comité estructurador, no acepta su solicitud en modificar el requisito de porcentaje de participación en los distintos lotes del proceso de selección en referencia, en razón a las siguientes consideraciones:

De conformidad con lo establecido en el ***Artículo 24 de la Ley 80 de 1993*** *y el* ***Artículo 3 de la Ley 1150 de 2007****, los principios de eficiencia, igualdad, transparencia, economía, responsabilidad y libre concurrencia deben regir*

todas las actuaciones contractuales de las entidades estatales. En este sentido, las condiciones establecidas en los pliegos de condiciones buscan garantizar una ***igualdad de oportunidades entre los proponentes*** *y asegurar que los oferentes que resulten adjudicatarios cuenten con la* ***capacidad operativa, financiera y técnica*** *necesaria para la ejecución de los contratos adjudicados.*

En el caso particular, el requisito de acreditar el ***100% de la capacidad para cada lote*** *obedece a la necesidad de* ***asegurar el cumplimiento pleno de las obligaciones contractuales****, evitando con ello riesgos de incumplimiento por parte del contratista y afectaciones al interés público.*

Adicionalmente, conforme a lo previsto en el ***Artículo 5 de la Ley 1150 de 2007****, es deber de las entidades estatales estructurar los procesos contractuales de manera que se garantice la adecuada ejecución del objeto contractual. Por tanto, permitir la participación con un porcentaje menor al exigido podría contrariar dicho principio y generar condiciones inequitativas entre los participantes, y se iría en contravía al análisis de los indicadores económicos establecidos en los estudios previos".*

Atentamente,

Brigadier general **RICARDO SÁNCHEZ SILVESTRE**
Director de Antinarcóticos

Elaboró: Adm. Empresas Ofelia Arévalo A.
DIRAN – GRUCO

Revisó: CT. Yerson Falcao Viveros Muñoz
DIRAN – GRUCO

Revisó: MY. Wilmer Rivas Arenas
DIRAN – ASJUR

Revisó: TC. John Alexander Hernández Molina
DIRAN - ARLOF

Revisó: TCR. Jair Alonso Parra Archila
DIRAN – SURAN

Av. El Dorado Entrada Seis CATAM
Teléfonos 5159750 EXT: 31156
diran.arafi-gucon@policia.gov.co
www.policia.gov.co