MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
POLICÍA NACIONAL
DIRECCIÓN DE ANTINARCÓTICOS
GRUPO CONTRATOS

Bogotá D.C., 26 JUN 2025

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

Asunto: respuestas observaciones al 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-2025-084464-DIRAN de fecha 24 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, otorga respuestas a las observaciones realizadas por los oferentes participantes e interesados 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 COMPAÑÍA ASEGURADORA SEGUROS DEL ESTADO S.A. MEDIANTE MENSAJE EN LA PLATAFORMA DEL SECOP II, EL DÍA 11 DE JUNIO DE 2025.**

OBSERVACIÓN Nro. 01

"Seguros del Estado S.A., entidad aseguradora legalmente constituida en Colombia e identificada con Nit.: 860.009.578-6, acude de manera respetuosa asu despacho en ejercicio del Derecho de Petición previsto en el Art. 23 de la Constitución Política, el cual fue desarrollado a su turno por la Ley 1755 de 2015,y posteriormente incorporado al Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo (Ley 1437 de 2011) en su Título II, a efectos de poner bajo su consideración las circunstancias que se expondrán a continuación. De manera posterior a un ejercicio de revisión integral del proceso de selección pública de la referencia, en particular lo relacionado con la garantía de cumplimiento, esta aseguradora respetuosamente se permite solicitar los ajustes que a continuación se mencionan, con el fin de hacer viable el acompañamiento a proponentes y futuros contratistas, con la emisión de productos de seriedad de oferta y garantías de cumplimiento contractual:

I. HECHOS

1. *El día dieciséis (16) de mayo de dos mil veinticinco (2025), se publicó en la plataforma SECOP II, el aviso de convocatoria pública PN DIRAN LI 003 2025, que tiene por objeto contractual el citado en la referencia del presente derecho de petición.*

2. *Revisado el Proyecto de Pliego de Condiciones, surgen interrogantes los cuales solicitamos respetuosamente sean aclarados con miras a viabilizar el acompañamiento por parte del sector asegurador.*

3. *Específicamente, en la página 06 del citado documento, se observa que el presupuesto total se encuentra distribuido en catorce (14) lotes, los cuales obedecen a diferentes tipos de entrenamiento en diversas aeronaves.*

   Ahora bien, en el numeral 1.7 del mismo documento, se establece que "la forma de adjudicación de presente proceso se efectuará de FORMA TOTAL por el presupuesto total asignado al presente proceso, según establecido en el Decreto 1082 del 26 de mayo de 2015":

1.7 FORMA DE ADJUDICACIÓN	La forma de adjudicación del presente proceso se efectuará de **FORMA TOTAL** por el presupuesto total asignado al presente proceso, según establecido en el Decreto 1082 del 26 de mayo de 2015.

4. *Sin embargo y, a lo largo de los documentos publicados, se evidencia que la entidad hace referencia a la aparente posibilidad en cabeza de los oferentes, de presentarse a uno o varios de los lotes correspondientes, como por ejemplo:*

Capital de trabajo	Activo corriente menos pasivo corriente	≥ 50% del presupuesto oficial asignado para el lote o lotes a participar

5.2. FORMA DE EJECUCIÓN

La ejecución del futuro contrato se realizará de forma parcial por lote completo, y en cumplimiento total, previa coordinación con el supervisor del contrato, cumpliendo la totalidad de las condiciones y especificaciones técnicas descritas en el anexo técnico.

5. *Por lo tanto, con el objetivo de evitar confusiones y, aumentar la participación tanto de los interesados como del sector asegurador en la presente convocatoria, agradecemos a la entidad aclarar las reglas de presentación y adjudicación al proceso de la referencia, esto es, (i) si la adjudicación será por lote, (ii) a cuántos grupos se podrán presentar los proponentes y (iii) si existe un número límite de grupos a adjudicar por proponente.*

PETICIÓN

Teniendo en cuenta las consideraciones mencionadas, sugerimos amablemente a la entidad:

Agradecemos a la entidad aclarar las reglas de presentación y adjudicación al proceso de la referencia, esto es, (i) si la adjudicación será por lote, (ii) a cuántos grupos se podrán presentar los proponentes y (iii) si existe un número límite de grupos a adjudicar por proponente, con el objetivo de evitar confusiones y, aumentar la participación tanto de los interesados como del sector asegurador en la presente convocatoria".

RESPUESTA COMITÉ ESTRUCTURADOR / SE ACLARA

En atención a su observación el comité estructurador, se permite aclarar que si bien es cierto su afinación es correcta, la misma corresponde al proyecto pliego publicado el día 16/05/2025; no obstante, una vez agotado la etapa de observaciones el día 16/06/2025, la entidad público el pliego definitivo del proceso contractual, en la cual se determinó un total de quince (15) lotes ofertados. Así mismo, el equipo estructurador adecuo las condiciones dispuestas en el numeral 1.7 FORMA DE ADJUDICACIÓN, quedando de la siguiente manera:

1.7 FORMA DE ADJUDICACIÓN	La forma de adjudicación del presente proceso se efectuará de **FORMA TOTAL POR LOTE** por el presupuesto total asignado al presente proceso, según establecido en el Decreto 1082 del 26 de mayo de 2015.

Conforme a lo expuesto la manera de adjudicar el presente proceso, deberá ser atendido bajo el anterior precepto.

2. <u>OBSERVACIONES DE LA EMPRESA HELIOS TECNOLOGY & INOVATION S.A.S., MEDIANTE AUDIENCIA DE ASIGNACION DE RIESGOS REALIZADA EL DIA 17 DE JUNIO DE 2025 A LAS 11:05 HORAS Y OBSERVACIÓN MEDIANTE MENSAJE EN LA PLATAFORMA DEL SECOP II EL DIA 18 DE JUNIO DE 2025.</u>

OBSERVACIÓN Nro. 02

Observación a través de Audiencia asignación de riesgos.

"Solicitamos aclaración referente a los temas de costos arancelarios que puedan ser impuestos por el Gobierno de los Estados Unidos, durante el desarrollo de los entrenamientos en el exterior".

Observación a través de plata forma SECOP II.

"ANÁLISIS DEL RIESGO Y LA FORMA DE MITIGARLO

Se identifica como riesgo relevante el actual conflicto comercial derivado de la imposición de aranceles por parte de Estados Unidos a diversas economías, lo que podría derivar en una guerra arancelaria a nivel global. Esta situación genera incertidumbre en los mercados internacionales, afectando potencialmente las cadenas de suministro, incrementando los costos de importación y exportación, y alterando los precios de insumos estratégicos. En caso de escalar, este escenario podría impactar negativamente el desarrollo y sostenibilidad de los proyectos, especialmente aquellos que dependen de insumos, tecnologías o componentes provenientes de países involucrados en la disputa comercial. Se recomienda realizar un monitoreo permanente de la evolución de este conflicto y evaluar estrategias de mitigación ante eventuales afectaciones.

Por consiguiente, se solicita a la entidad incluir este riesgo como "Escalada de guerra arancelaria internacional". El cual se describe así: Conflicto comercial derivado de la imposición de aranceles por parte de Estados Unidos a productos y servicios de diversos países, lo que puede generar restricciones al comercio internacional, aumento en los precios de insumos importados y retrasos en las cadenas de suministro; afectando el desarrollo y costos del proceso. Su categoría es externo-económico-Geopolítico, con una ocurrencia media, impacto alto.

Además, se resalta los posibles efectos de este riesgo son:

a) Incremento en los costos de adquisición de insumos o componentes.
b) Demoras en el suministro de productos importados.
c) Disminución de la rentabilidad del proyecto o proceso.
d) Necesidad de reformular presupuestos o cronogramas.

Finalmente, proponemos algunas posibles medidas de mitigación:

-Monitoreo permanente de la situación internacional y decisiones comerciales de Estados Unidos.
-Diversificación de proveedores para insumos críticos.
-Identificación de proveedores nacionales o regionales como alternativas.
-Evaluación continua de los posibles impactos financieros sobre el proceso.

Agradecemos de antemano su atención a esta observación y reiteramos nuestro interés en participar activamente en el proceso, en condiciones de equidad y transparencia"

RESPUESTA COMITÉ ESTRUCTURADOR / NO SE ACEPTA

En relación con los riesgos asignados en el pliego de condiciones y atendiendo su solicitud específica respecto a la posible implementación de impuestos arancelarios por el Gobierno de los Estados Unidos, me permito señalar, que no es procedente atender su pretensión, teniendo en cuanta lo siguiente:

Conforme a lo establecido en el artículo 7 de la Ley 1150 de 2007 y el principio de planeación contractual, los posibles riesgos que pudieran presentarsen en la ejecución contractual, fueron evaluados y considerados de acuerdo al desarrollo de los estudios previos realizados por la entidad, en tal sentido y conforme al particular se determinó, en el numeral 7 de la matriz de riesgos incluida en los documentos del proceso contractual.

En consecuencia, y en aplicación del principio de legalidad de la contratación estatal, cualquier modificación que implique trasladar al Estado responsabilidades previamente definidas en los pliegos contravendría los principios de transparencia, igualdad entre proponentes y responsabilidad, también consagrados en el marco normativo aplicable.

Por lo anterior, la Entidad reitera que la responsabilidad que preceda de la incursión de dicho riesgo deberá ser asumidos por el contratista, en cumplimiento de las reglas previamente fijadas en el proceso de selección.

3. **OBSERVACIONES DE LA EMPRESA AEROTECNICAS S.A.S., MEDIANTE AUDIENCIA DE ASIGNACIÓN DE RIESGOS REALIZADA EL DIA 17 DE JUNIO DE 2025 A LAS 11:05 HORAS Y OBSERVACIÓN MEDIANTE MENSAJE EN LA PLATAFORMA DEL SECOP II EL DIA 18 DE JUNIO DE 2025.**

OBSERVACIÓN Nro. 03

Observación a través de Audiencia asignación de riesgos.

"Por medio de la presente audiencia solicitamos respetuosamente que se pueda separar el lote #1 y el lote #11"

Observación a través de plata forma SECOP II.

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

Con respecto al Lote 1, observamos con interés que este Comité aceptó previamente la segmentación solicitada por otros oferentes para los entrenamientos de la aeronave Bell 407, los cuales fueron debidamente separados en atención a sus particularidades técnicas. Siguiendo este mismo criterio, solicitamos respetuosamente aplicar igual tratamiento a los entrenamientos del Hughes MD500, Cessna 208 y ATR 42-500.

Desde el punto de vista técnico, resulta evidente la falta de relación entre estas plataformas: el MD500 es una aeronave de ala rotatoria con normativas y perfiles de instrucción completamente diferentes a los requeridos para las aeronaves de ala fija (Cessna 208 y ATR 42-500). Esta heterogeneidad operativa justifica ampliamente su separación en lotes específicos.

Desde la perspectiva jurídica, la segmentación propuesta se alinea perfectamente con los principios de eficiencia, transparencia y libre concurrencia que rigen la contratación estatal. El artículo 2 de la Ley 80 de 1993 enfatiza la importancia de garantizar igualdad de condiciones para todos los proponentes, mientras que la Sentencia C-117 de 2015 de la Corte Constitucional resalta la necesidad de que los pliegos permitan la máxima participación competitiva.

Adicionalmente, esta modificación no afectaría la viabilidad financiera del proceso, ya que el presupuesto total se mantendría invariable, solo que distribuido en lotes técnicamente homogéneos. La segmentación propuesta seria la siguiente:

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
3	ENTRENAMIENTO RECURRENTE AVIÓN C-206	3
4	ENTRENAMIENTO INTERNACIONAL PBN Y PROCEDIMIENTOS RVSM	10
5	ENTRENAMIENTO RECURRENTE DE MANTENIMIENTO DEL EQUIPO ATR 42	7

Estos ajustes, optimizan la participación de oferentes al permitir que centros de entrenamiento especializados a través de los oferentes puedan presentar propuestas focalizadas en los requerimientos técnicos precisos, Reducen el riesgo de declarar desiertos los lotes completos por falta de capacidad integral y Garantizan una verdadera competencia entre oferentes calificados para cada tipo de entrenamiento.

Por lo expuesto, solicitamos respetuosamente a este honorable Comité reevaluar la estructuración actual de los mencionados lotes

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**, bajo los siguientes argumentos:

- 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. 04

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

*Respecto al **Lote 11**, que actualmente agrupa los entrenamientos para las aeronaves AT-802 y Cessna 206, consideramos necesario destacar las diferencias técnicas fundamentales entre estas capacitaciones.*

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

Ahora bien, si las aeronaves AT-802 y Cessna 206 pertenecen al grupo de Mariquita, los entrenamientos requeridos son completamente diferentes en su naturaleza ya que la ejecución del entrenamiento se realiza en el exterior.

Se debe tener en cuenta que para entrenamiento del AT-802 se realiza exclusivamente en simulador, requiriendo equipos especializados certificados por el fabricante.

La instrucción para el Cessna 206 debe efectuarse en vuelo real, con necesidades operativas y logísticas distintas.

Esta diferencia esencial justifica plenamente su separación en lotes independientes. Cabe destacar que esta segmentación no afectaría el presupuesto económico del proceso, pues la viabilidad financiera se mantendría inalterada. Por el contrario, permitiría una mayor participación de oferentes especializados, fortaleciendo así los principios de pluralidad y libre competencia que rigen la contratación pública.

*Por otra parte, esta diferencia sustancial hace que sean muy pocos los centros de entrenamiento a nivel internacional que puedan ofrecer ambos programas simultáneamente, **lo cual se estaría poniendo en riesgo a que se declare desierto este lote.** Lo cual se estaría limitando significativamente la participación competitiva y afectando el principio de libre concurrencia establecido en el artículo 23 de la Ley 80 de 1993.*

Con lo anterior nos permitimos solicitar amablemente la separación de los lotes así:

LOTE # A DEFINIR		
ITEM	DESCRIPCIÓN	CUPOS
1	ENTRENAMIENTO RECURRENTE PILOTO CESSNA 206 VUELO REAL	3

LOTE # A DEFINIR		
ITEM	DESCRIPCIÓN	CUPOS
1	ENTRENAMIENTO SIMULADOR PILOTO RECURRENTE AVION AT-802	3

RESPUESTA COMITÉ ESTRUCTURADOR / NO SE ACEPTA

En atención a la observación presentada, respecto a la desagregación de los ítems establecidos en el lote 11, 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.

No obstante, en relación con su observación sobre la diferencia entre un entrenamiento realizado en vuelo real y otro en simulador, es cierto que se trata de modalidades distintas. Sin embargo, ello no implica una afectación a la pluralidad de oferentes ni representa una limitación para la adecuada ejecución del entrenamiento, toda vez que esta diferencia no entorpece el cumplimiento del objeto contractual.

Cabe señalar que el pliego de condiciones no exige que ambos ítems deban ejecutarse de manera simultánea ni en el mismo lugar, lo cual otorga flexibilidad al contratista. En este sentido, es perfectamente viable que el entrenamiento en simulador se realice, por ejemplo, en un país del norte, y el de vuelo real en otro país del sur, sin que esto afecte en modo alguno el cumplimiento del contrato ni la calidad del servicio de capacitación.

Respecto a la posibilidad de que el proceso se declare desierto, si bien esta es una eventualidad posible dentro de cualquier proceso de contratación, su ocurrencia no se puede anticipar ni afirmar únicamente con base en una observación individual. Este tipo de advertencia cobra relevancia cuando existe una manifestación generalizada entre los posibles interesados; sin embargo, al revisar el comportamiento del proceso, su empresa es la única que ha manifestado dificultades para cumplir con los ítems establecidos en este lote, por lo que no se evidencia, hasta el momento, una alerta colectiva que justifique la modificación solicitada.

OBSERVACIÓN Nro. 05

"3-OBSERVACIÓN, CONDICIONES MIGRATORIAS.

De manera respetuosa, se sugiere a la Entidad considerar que, si bien el contratista asume el compromiso de verificar que el país seleccionado para el entrenamiento cuente con representación diplomática en Colombia (con el fin de agilizar los procesos migratorios), sería altamente recomendable que la propia Entidad asuma la gestión directa de la solicitud y trámite de los documentos migratorios requeridos para el ingreso de su personal.

Esta recomendación se fundamenta en que, al ser el contratista una entidad de naturaleza privada, carece de facultades para garantizar:

1. *Los tiempos de respuesta de las autoridades migratorias extranjeras.*
2. *La aprobación definitiva de las autorizaciones requeridas.*

Otro aspecto importante a tener en cuenta para realizar trámites de visa de salida (en caso de llegar a requerirse) la entidad debe ser quien verifique que el personal cumpla con la documentación necesaria para este tipo de tramites. La falta de documentación en regla por parte del personal generaría atrasos en el cumplimiento del contrato.

Lo anterior podría generar eventuales retrasos que afectarían el cronograma establecido para la ejecución del entrenamiento, situación que tanto la Entidad como el contratista buscan evitar en cumplimiento de los objetivos del contrato.

No siendo otro el motivo, agradecemos la atención prestada".

RESPUESTA COMITÉ ESTRUCTURADOR / NO SE ACEPTA

En atención a la solicitud presentada, la entidad se permite hacer alusión a su observación presentada al proyecto pliego, referente a modificar las condiciones migratorias para el desarrollo del presente proceso, bajo los siguientes argumentos:

"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:

- *No tienen representación diplomática en Colombia, pero...*
- *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".* Negrilla y subrayado fuera del texto original

En tal sentido la entidad, procedió aceptar, su requerimiento, realizando la respectiva modificación, a las CONDICIONES TÉCNICAS MÍNIMAS del Anexo 1, quedando de la siguiente manera:

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.

Por lo anteriormente y atendiendo a las modificaciones realizadas al pliego definitivo, la entidad mantiene las condiciones establecidas, respecto a las coordinaciones migratorias a cargo del contratista.

4. OBSERVACIONES DE LA EMPRESA CSA S.A.S., MEDIANTE AUDIENCIA DE ASIGNACION DE RIESGOS REALIZADA EL DIA 17 DE JUNIO DE 2025 A LAS 11:05 HORAS Y OBSERVACIÓN MEDIANTE MENSAJE EN LA PLATAFORMA DEL SECOP II EL DIA 18 DE JUNIO DE 2025.

OBSERVACIÓN Nro. 06

Observación a través de Audiencia asignación de riesgos.

"*Solicitamos que se pueda realizar la separación del lote 1 ya que, a pesar de recibir la respuesta por parte de la administración, consideramos que la misma debe ser separada ya que no es de las mismas líneas*"

Observación a través de plata forma SECOP II.

"1. Solicitud división parcial lote 2 (Entrenamiento personal técnico)

Amablemente nos permitimos solicitar la organización de los ítems del Lote 2 en tres lotes diferenciados, conforme se detalla a continuación:

Lote "A" (Ítems 1–3): Cursos de entrenamiento recurrente y básico para aeronaves turbohélice tipo DHC-6 y Dash-8, basados en sistemas comunes (motores Pratt & Whitney PT6/PW, capítulos ATA 21–80). Gracias a la metodología unificada de mantenimiento técnico y montajes, permiten una ejecución conjunta eficiente facilitando a los centros de entrenamiento impartir la instrucción correspondiente.

ITEM	DESCRIPCIÓN	CANT. DE CUPOS	VALOR UNITARIO EXENTO DE IVA	VALOR TOTAL EXENTO DE IVA
1	ENTRENAMIENTO RECURRENTE DE MANTENIMIENTO DEL EQUIPO DHC-6-300	5	$32.500.000,00	$162.500.000,00
2	CURSO BÁSICO 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

Lote "B" (Ítems 4–5): Cursos iniciales y recurrentes para Embraer ERJ-135/145 (Jets turbofan). Considerado que la aeronave puntual cuenta con sistemas propulsores específicos (diferentes a los ítems 1-3 y 6-7). Así mismo, con un sistema de aviónica diferenciado de los demás ítems del Lote; y cuyos objetivos operacionales son distintos. Por lo tanto, se recomienda dejar por separado estos hitos contractuales.

ITEM	DESCRIPCIÓN	CANT. DE CUPOS	VALOR UNITARIO EXENTO DE IVA	VALOR TOTAL EXENTO DE IVA
4	CURSO INICIAL AVIÓN EMBRAER ERJ FAMILY 135B/J145XR	4	$60.000.000,00	$240.000.000,00
5	CURSO RECURRENTE AERONAVE EMBRAER ERJ FAMILY 135B/J145XR	3	$35.000.000,00	$105.000.000,00

***Lote "C" (Ítems 6–7)**: Cursos recurrentes y de procedimiento de motores para la familia de aeronaves Beechcraft King Air (aeronaves ejecutivas/charter).*

ITEM	DESCRIPCIÓN	CANT. DE CUPOS	VALOR UNITARIO EXENTO DE IVA	VALOR TOTAL EXENTO DE IVA
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

a. Justificación técnica y funcional

Cada lote tiene infraestructura, aeronaves, motores y materiales instruccionales distintos, lo que permite una ejecución independiente y coherente para cada agrupación de hitos contractuales.

Los destinos operacionales y los perfiles de mantenimiento son diferentes, justificando contenidos, metodologías y recursos exclusivos para cada aeronave.

b. Justificación jurídica

La solicitud cumple con la normativa, la jurisprudencia y los principios de transparencia, economía y contratación estatal.

Responde a una solución técnica legítima, con bases objetivas en motores, sistemas, infraestructura y recursos docentes para los centros de entrenamiento en el exterior y oferentes interesados en participar en la Licitación Pública.

Permite que cada oferente se postule sólo a los lotes donde tenga capacidad real, sin crear barreras artificiales ni ventajas injustas. O incurrir en un riesgo de declaratoria de desierto. Ya que, dado la complejidad del lote, (por ser

cursos en el exterior), podría derivar en la no presentación de ofertas o en la inhabilidad de las presentadas, afectando la eficiencia y oportunidad en la contratación y la satisfacción de la necesidad en la Entidad.

Aunado a lo anterior, no todas las empresas del sector cuentan con la capacidad para ofertar de manera integral sobre la totalidad de ítems del lote, lo que limita la concurrencia y participación efectiva de oferentes idóneos. Esto contraviene el principio de pluralidad de oferentes previsto en el artículo 29 de la Ley 80 de 1993.

Por lo anterior, y atendiendo los principios de economía, transparencia y responsabilidad, solicitamos respetuosamente a la entidad estudie la posibilidad de reconfigurar el lote en sublotes o en grupos homogéneos, de acuerdo con afinidad técnica, funcional o territorial de los ítems. Esta medida permitiría fomentar una mayor participación de oferentes especializados, promover condiciones más competitivas y mitigar el riesgo que el proceso se declare desierto.

RESPUESTA COMITÉ ESTRUCTURADOR / NO SE ACEPTA

En atención a su observación este comité estructurador se permite informar, que la agrupación de los lotes, se dio única y exclusivamente a criterios operativos, funcionales y estratégicos de la unidad contratante, así mismo, es de considerar que un fraccionamiento de los ítems, demanda una carga administrativa alta y el valor tiene un diseño económico considerando la viabilidad financiera, la eficiencia en la contratación y la optimización de los recursos públicos.

Ahora bien, frente al literal A de su observación, me permito informarle que, la administración permite el desarrollo de los entrenamientos, de acuerdo a una programación consensuada entre las partes (contratista y supervisor), con el fin de que los funcionarios que recibirán el entrenamiento, puedan asistir en diferentes agrupaciones y fechas.

En cuanto a su afirmación de que "*cada lote tiene infraestructura, aeronaves, motores y materiales instruccionales distintos, lo que permite una ejecución independiente y coherente para cada agrupación de hitos contractuales*", se reitera que estos entrenamientos son ofrecidos de manera independiente por diferentes centros de formación y no dependen uno de otros y la organización propuesta por la entidad, no afecta de ninguna manera la adecuada prestación del servicio de capacitación.

De igual manera, frente a la observación del literal B, nos permitimos agradecer su interés y participación en el proceso de Licitación Pública y frente a su solicitud de reconfigurar el lote en sublotes o grupos homogéneos, y con base en los argumentos presentados, la entidad considera pertinente aclarar lo siguiente:

Cumplimiento normativo y principios de contratación:

La estructuración actual del proceso, ha sido diseñada conforme a lo establecido en la Ley 80 de 1993, la Ley 1150 de 2007, y su normativa reglamentaria, en estricto cumplimiento de los principios de **planeación, transparencia, economía, responsabilidad y pluralidad de oferentes**. En tal sentido, se ha procurado garantizar condiciones objetivas, técnicas y funcionales que permitan la adecuada prestación del servicio sin generar barreras injustificadas, que limiten el proceso contractual.

Justificación técnica de la agrupación de ítems:

La configuración del lote responde a una necesidad institucional previamente identificada, basada en criterios técnicos, operativos y de gestión que garantizan la coherencia en la ejecución de la capacitación. Aunque reconocemos que los cursos pueden tener particularidades según el tipo de aeronave o sistema, todos forman parte de un mismo programa de formación requerido por la entidad contratante y fragmentar los ítems como su compañía lo requiere en sublotes podría comprometer la integralidad, coordinación y trazabilidad del proceso.

Riesgo de declaratoria de desierto y concurrencia de oferentes:

La entidad ha identificado, a través de estudios de mercado previos, que existen oferentes con la capacidad técnica y operativa para participar integralmente, sin que ello límite de forma arbitraria la concurrencia de los mismo. Además, la administración permite el desarrollo de los entrenamientos, de acuerdo a una programación consensuada entre las partes (contratista y supervisor)

Participación de oferentes especializados:

La estructuración del presente proceso contractual se realizó, basada en los antecedentes de los estudios de mercado y antecedentes administrativos, que permiten evidenciar el cumplimiento del principio de pluralidad y libre concurrencia, de oferentes que cuentan con la capacidad operativa especifica del entrenamiento.

Por lo anterior, no resulta viable acceder a la pretensión presentada.

5. **OBSERVACIONES DE LA EMPRESA INDOAMERICANA S.A.S., MEDIANTE MENSAJE EN LA PLATAFORMA DEL SECOP II EL DIA 18 DE JUNIO DE 2025.**

OBSERVACIÓN Nro. 07

"Observación 1: Requisito financiero correspondiente al indicador de cobertura de intereses, el cual establece un valor mínimo de >= 1,25

Consideramos que dicho umbral podría resultar restrictivo y limitar la pluralidad de oferentes, dado que no siempre refleja con fidelidad la solidez financiera global de una organización. Empresas financieramente estables, con capacidad operativa comprobada y adecuados niveles de endeudamiento, podrían verse excluidas pese a cumplir con los demás indicadores exigidos.

En este sentido, sugerimos respetuosamente que la entidad considere la posibilidad de ajustar el valor exigido para este indicador a un mínimo de ≥ 1,15, teniendo en cuenta que dicho valor no se encuentra significativamente alejado del umbral inicialmente planteado. Este margen sigue garantizando una cobertura financiera responsable, sin desincentivar la participación de proponentes que demuestren condiciones económicas adecuadas para la ejecución del contrato.

Como fundamento podemos observar que un indicador de 1,15 refleja que la empresa puede cubrir 1,15 veces los intereses de su deuda, lo cual sigue siendo un margen positivo de protección financiera. La diferencia frente al umbral planteado (1,25) es marginal y no sustancial en términos de riesgo. Es importante analizar la solidez financiera desde una perspectiva integral y no de forma aislada. Empresas que cumplen con todos los demás indicadores (liquidez, rentabilidad, endeudamiento, patrimonio, entre otros) no deberían ser descartadas únicamente por un leve margen en este indicador particular.

De conformidad con el principio de transparencia y pluralidad de oferentes consagrado en el artículo 24 de la Ley 80 de 1993, y reiterado por el artículo 3 de la Ley 1150 de 2007, la entidad contratante debe estructurar sus procesos de selección de forma tal que no se restrinja injustificadamente la participación de proponentes.

Igualmente, en virtud del principio de proporcionalidad, los requisitos habilitantes y criterios de evaluación deben ser razonables y adecuados al objeto del contrato, evitando cargas excesivas que no se traduzcan en una mejora real de los resultados del proceso.

El ajuste sugerido, de ≥ 1,25 a ≥ 1,15, no desnaturaliza el objetivo del requisito, mantiene estándares técnicos razonables y amplía la posibilidad de participación de empresas financieramente sólidas que, por la naturaleza de su operación, no concentran su solidez en este indicador específico".

RESPUESTA COMITÉ ESTRUCTURADOR / NO SE ACEPTA

En atención a su observación este comité estructurador se permite informar que el indicador de cobertura de intereses establecido en (≥ 1,25), se ratifica de acuerdo a:

Fundamento técnico del requisito:

El indicador de cobertura de intereses permite verificar que el proponente tiene capacidad suficiente para cumplir con sus obligaciones financieras, garantizando la sostenibilidad de la ejecución contractual. El umbral de ≥ 1,25 responde a un estándar financiero prudente, coherente con el objeto y la magnitud del contrato, conforme al principio de responsabilidad contractual establecido en el artículo 5 de la Ley 1150 de 2007.

No vulnera la pluralidad de oferentes:

La pluralidad de oferentes (Ley 80/93, art. 29) no exige acomodar los requisitos a todos los interesados, sino establecer condiciones objetivas y razonables que aseguren la selección de la oferta más favorable, sin restricciones injustificadas. En este caso, el valor exigido es adecuado, no excluyente, y permite evaluar de manera clara y homogénea la solidez financiera de los proponentes.

Proporcionalidad del requisito:

El principio de proporcionalidad (Ley 1150/07, art. 3) exige que los requisitos sean adecuados al objeto contractual. Dado que este contrato implica ejecución en el exterior y eventualmente compromiso financiero importante, el umbral definido permite mitigar riesgos de incumplimiento, en línea con el principio de planeación (Ley 80/93, art. 25).

Análisis integral del perfil financiero:

El indicador de cobertura de intereses se evalúa junto a otros criterios financieros, como liquidez, endeudamiento, patrimonio y rentabilidad, conforme a lo dispuesto en los artículos 6 y 7 del Decreto 1082 de 2015, lo que asegura un análisis global y justo del perfil económico del proponente.

Finalmente, me permito informar que este análisis se fundamenta en el estudio del sector y del mercado realizado por la Entidad, en el cual se determinó que los indicadores financieros exigidos fueron definidos con base en los códigos y características del objeto contractual establecido en el presente proceso.

OBSERVACIÓN Nro. 08

"Observación 2 Nomenclatura y certificación de los cursos incluidos en el Lote 15

Respetuosamente, presentamos la siguiente observación frente al contenido del Lote 15 del proceso de licitación pública PN DIRAN LI 003 2025, el cual incluye los siguientes cursos:

- *Curso de investigación de accidentes aéreos – Inicial*
- *Curso de investigación de accidentes aéreos – Básico*
- *Curso de investigación de accidentes aéreos – Avanzado*

Sobre este particular, informamos que contamos con el curso denominado "Procedimientos avanzados en la investigación de campo de accidentes aéreos", el cual hace parte del programa TRAINAIR PLUS de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Cabe resaltar que la certificación correspondiente no es expedida por la Corporación Educativa Indoamericana, sino directamente por la OACI, en virtud del convenio de formación y homologación internacional vigente. En este sentido, no es posible mantener la nomenclatura específica de los tres cursos solicitados, debido a que el contenido ha sido integrado en un solo programa estandarizado y avalado por la OACI".

Por lo anterior, respetuosamente solicitamos a la entidad contratante que considere ***aceptar la oferta bajo la denominación oficial del curso certificado por OACI: "Investigación avanzada de campo en la investigación de accidentes aéreos",*** *toda vez que su contenido técnico, alcance académico y acreditación internacional cumplen e incluso superan los estándares exigidos para los tres cursos originalmente indicados en el pliego.*

Esta solicitud se formula con fundamento en el principio de equivalencia técnica, reconocido en la normativa de contratación estatal y con el fin de no limitar la participación de programas avalados por organismos multilaterales especializados, como la OACI".

RESPUESTA COMITÉ ESTRUCTURADOR / NO SE ACEPTA

En atención a su observación, por medio de la cual refiere a la nomenclatura de los cursos contenidos en el **Lote 15** del proceso de licitación pública **PN DIRAN LI 003 2025**, y en particular respecto a los cursos denominados:

- Curso de investigación de accidentes aéreos – Inicial
- Curso de investigación de accidentes aéreos – Básico
- Curso de investigación de accidentes aéreos – Avanzado

Esta entidad, plasmo los anteriores cursos de conformidad a los lineamientos doctrinales internos, criterios pedagógicos propios de la capacitación del personal policial, fases de formación requeridas para el desarrollo de competencias específicas, en materia de investigación de accidentes aéreos, establecidos por la Dirección de Antinarcóticos - Aviación Policial, conforme a las necesidades operativas, niveles de formación progresiva y estructura curricular institucional.

Entendemos que algunos oferentes cuenten con programas homologados internacionalmente, como los ofrecidos bajo el esquema TRAINAIR PLUS de la OACI, y que su certificación pueda ser expedida por dicha organización. No obstante, la entidad reitera las condiciones establecidas en el pliego de condiciones, las cuales están orientadas a garantizar la preservación de la doctrina y procedimientos institucionales.

6. OBSERVACIONES DE LA EMPRESA AIRCRAFT TRAINING CENTER S.A.S., MEDIANTE MENSAJE EN LA PLATAFORMA DEL SECOP II EL DIA 18 DE JUNIO DE 2025.

OBSERVACIÓN Nro. 09

"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 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. Si bien es cierto el pliego pide un certificado de un centro de entrenamiento para ejecutar este entrenamiento, también es claro que este certificado NO muestra ni deja claro que el oferente posea los respectivos laboratorios para ejecutar este tipo de entrenamiento. Y si bien el entrenamiento en el laboratorio esta especificado en la ficha técnica, si no se exige este documento nada garantiza que se efectué un cumplimiento total a las especificaciones al momento de que los diferentes oferentes presenten sus propuestas.

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.

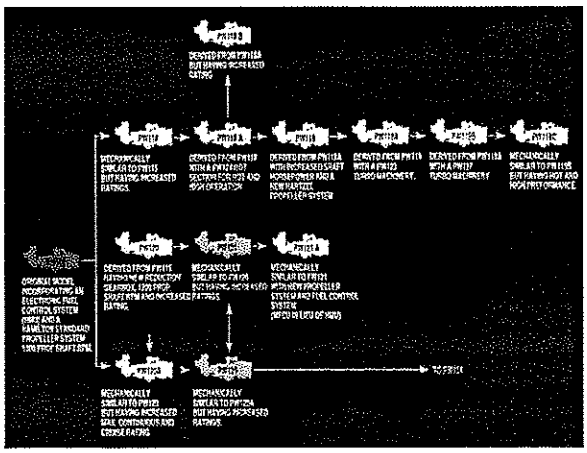
3. La inclusión de este nuevo requisito podría restringir injustificadamente la pluralidad de oferentes (principio reconocido en la Ley 1150 de 2007, Art. 1), al limitar la participación a empresas que, aunque cuentan con certificación oficial y cumplen los estándares internacionales, no disponen de 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.

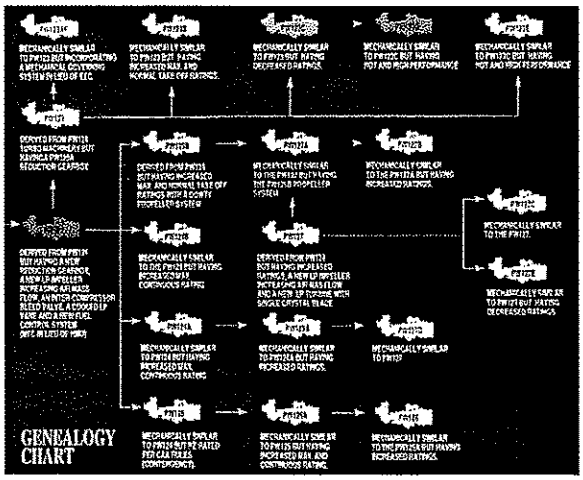
OBSERVACIÓN Nro. 10

"Lote 10: DASH 8-300

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 con el Sistema de Navegación EFIS, ya que en la actualidad solo se pidió que la aviónica del simulador fuera EADI /ADI o EHSI / HSI. Y se respondió que según el comité para ellos es lo mismo un avión que opera con un motor PW 120 o PW 123, Anexo enviamos dos cuadros para poder ilustrar mejor nuestra solicitud al respecto de los motores, los cuales esperamos den una mayor claridad al comité técnico y se pueda reconsiderar el aspecto de incluir las especificaciones técnicas del motor y la aviónica EFIS dentro de las especificaciones del simulador del DASH-8-300. Y si bien el comité afirma que esto podría limitar la pluralidad de oferentes, queremos dejar claridad que en la actualidad existen varios simuladores entre sus propietarios (Flight safety, CAE entre otros) que poseen este tipo de simuladores que permiten una participación plural de oferentes, y queremos recordar que contractualmente está por encima las necesidad Institucional que la Pluralidad, ya que es TOTALMENTE CLARO que los aviones DASH-8-300 de la Policía Nacional, operan con el sistema EFIS, y NO es claro entender porque el comité evaluador pretende recibir cualquier otra aviónica la cual NO beneficiara a la Institución, y por el contrario si genera detrimento en la capacitación y el entrenamiento, porque NO se permite en los otros simuladores generar todas las emergencias necesarias para garantizar un completo y satisfactorio entrenamiento, el cual podría verse reflejado en algún incidente o accidente aéreo en el momento de una falla en la Aeronave

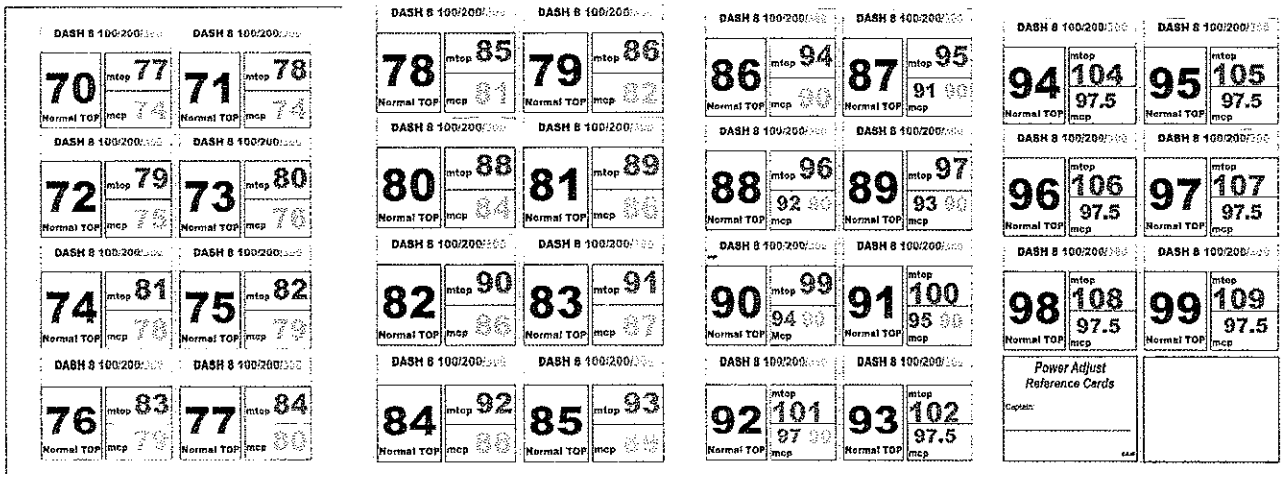


Especificaciones Motores PW120 y PW121



Especificaciones Motores PW123

Anexamos también las referencia de ajuste de potencia, para dejar claridad al comité técnico del error que se comete al recibir un simulador con motores diferentes a los que posee la Policía Nacional PW123



RESPUESTA COMITÉ ESTRUCTURADOR / SE ACEPTA

En atención a su observación, este comité estructurador informa que una vez verificada la solicitud realizada y previo concepto emitido por correo electrónico por el señor mayor MILTON LOSADA RICARADO instructor de la línea DASH8-300, manifestó que el requerimiento especifico de la inclusión de **Pratt & Whitney de las series PW123 y con el Sistema de Navegación EFIS**, "*es pertinente y se debe aceptar dado que las aeronaves tipo Dash 8 / 300, con las que cuenta la Policía Nacional a la fecha tienen motores Pratt & Whitney PW123 y adicional también cuentan con pantallas EFIS (EADI y EHSI).*

Y frente a lo anterior, sugiere respetuosamente que la especificación de los motores sea:

Motores Pratt & Whitney de las series PW123 y para el caso de las pantallas: EFIS (EADI y EHSI)".

Por lo anterior, se modificará mediante adenda en el pliego de condiciones el **ANEXO Nro. 01 - ESPECIFICACIONES TÉCNICAS MÍNIMAS REQUERIDAS Y DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO, DEL PLIEGO DE CONDICIONES,** para el LOTE 10 – DASH 8 300 WET, en el ITEM 1 - ENTRENAMIENTO SIMULADOR PILOTO INICIAL DASH-8 300 WET e ITEM 2 - ENTRENAMIENTO SIMULADOR PILOTO RECURRENTE DASH-8 300 WET, el cual quedará 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 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 los siguientes instrumentos y funciones de pantalla:

- Motores Pratt & Whitney de las series PW123

PANTALLAS EFIS:

- EADI (Electronic Attitude Director Indicator)
- EHSI (Electronic 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 en 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	HORAS
PROCEDIMIENTOS 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.	2
	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	
	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.	2
		ATERRIZAJE Y APROXIMACIÓN AL ATERRIZAJE - Lista de verificación de aterrizaje. - Aterrizaje normal. - Aterrizaje con aproximación de precisión. - Lista de verificación después del aterrizaje	
		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
	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 aterrizaje - 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 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	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. - 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.	2
	TOTAL	**16**

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.

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 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 los siguientes instrumentos y funciones de pantalla:

- Motores Pratt & Whitney de las series PW123

PANTALLAS EFIS:

- EADI (Electronic Attitude Director Indicator)
- EHSI (Electronic 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 será 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 entrenamiento 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	HORAS
PROCEDIMIENTOS 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	2

		- Detección y Extinción de Incendios - Evacuación de emergencia - Piloto incapacitado.		
		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 aterrizaje - 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 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.

7. OBSERVACIONES DE LA EMPRESA HELIOS T&I S.A.S., MEDIANTE MENSAJE EN LA PLATAFORMA DEL SECOP II EL DÍA 20 DE JUNIO DE 2025.

OBSERVACIÓN Nro. 10

"De manera atenta y cordial, solicito a la entidad, tenga a bien verificar las fichas técnicas de los entrenamientos que relación a continuación:

- *ENTRENAMIENTO RECURRENTE EN SIMULADOR DE VUELO ATR 42-320 DRY*
- *ENTRENAMIENTO PILOTO INICIAL SIMULADOR DE VUELO ATR 42-320 DRY*

En donde plasmaron por error de digitación en el literal Duración y Contenido temático, titulo FASE DE SIMULADOR, lo siguiente:

"FASE DE SIMULADOR: (16) 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). Citada fase será desarrollada en Colombia, en instalaciones de la Dirección de Antinarcóticos".

Cuando en realidad la intensión de ustedes era que lo que se resalta en rojo fuera en la fase de tierra".

RESPUESTA COMITÉ ESTRUCTURADOR / SE ACEPTA

En atención a su observación y al verificar lo manifestado, se permite comunicar que la intensión de la estructuración, en el momento en que recibió la observación al pliego borrador, fue aclarar que la fase de tierra en algunos entrenamientos se desarrollaría en la Dirección de Antinarcóticos, como se citó "***Citada fase será desarrollada en Colombia, en instalaciones de la Dirección de Antinarcóticos",*** y no en la fase de simulador como se estableció en los ítems Entrenamiento Recurrente en Simulador de Vuelo ATR 42-320 DRY y Entrenamiento Piloto Inicial Simulador de Vuelo ATR 42-320 DRY, así:

> *"FASE DE SIMULADOR: (16) 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).* ***Citada fase será desarrollada en Colombia, en instalaciones de la Dirección de Antinarcóticos****".*

Por lo anterior se modificará mediante adenda el pliego de condiciones el **ANEXO Nro. 01 - ESPECIFICACIONES TÉCNICAS MÍNIMAS REQUERIDAS Y DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO, DEL PLIEGO DE CONDICIONES,** para el **LOTE 8 – ATR- 42 – 320,** en los ítems 1 y 2 el enunciado fase de tierra y fase de simulador, el cual quedará de la siguiente manera:

LOTE 8 – ATR- 42 – 320, EN EL ITEMS 1 EL ENUNCIADO FASE DE TIERRA Y FASE DE SIMULADOR DEL ANEXO Nro. 01 - ESPECIFICACIONES TÉCNICAS MÍNIMAS REQUERIDAS Y DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO, DEL PLIEGO DE CONDICIONES, QUEDANDO DE LA SIGUIENTE MANERA, ASÍ:

(...)

FASE DE TIERRA: *modalidad DRY. (Piloto instructor certificado, calificado y vigente suministrado por la Policía). Citada fase será desarrollada en Colombia, en instalaciones de la Dirección de Antinarcóticos.*

FASE DE SIMULADOR: (16) *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).*

(...)

LOTE 8 - ATR- 42 - 320 EN EL ITEM 2 EL ENUNCIADO FASE DE TIERRA Y FASE DE SIMULADOR DEL ANEXO NRO. 01 - ESPECIFICACIONES TÉCNICAS MÍNIMAS REQUERIDAS Y DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO, DEL PLIEGO DE CONDICIONES, QUEDANDO DE LA SIGUIENTE MANERA, ASÍ:

(...)

FASE DE TIERRA*: modalidad DRY. (Piloto instructor certificado, calificado y vigente suministrado por la Policía). Citada fase será desarrollada en Colombia, en instalaciones de la Dirección de Antinarcóticos.*

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).*

(...)

Atentamente,

Coronel **LUIS FERNANDO SERNA ZAPATA**
Director de Antinarcóticos (E)
Administrador Policial T.P. 3460

Elaboró: Adm. Empresas Aurelia Arévalo A.
DIRAN - GRUCO

Revisó: CT. Yerson Falcao Vivares Muñoz
DIRAN – GRUCO

Revisó: MY. Wilmer Rivas Arenas
DIRAN - ASJUR

Revisó: IC. John Alexander Hernández Molina
DIRAN – ARUOP

Revisó: CT. Jair Alonso Parra Arcila
DIRAN - GURAN

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