Bogotá D.C., 17 de abril de 2026

FORMULARIO DE PREGUNTAS Y RESPUESTAS No.1 A LAS OBSERVACIONES PRESENTADAS AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES DEL PROCESO DE SELECCIÓN ABREVIADA MENOR CUANTÍA No. SAMC-155-CENACAVIACIÓN-2026, CUYO OBJETO ES "SERVICIOS DE MANTENIMIENTO MAYOR OVERHAUL PARA HÉLICES DE LAS AERONAVES DE ALA FIJA KING AIR SERIES DE LA AVIACIÓN DEL EJÉRCITO".

OBSERVACIÓN PRESENTADA POR LA EMPRESA AEROTÉCNICA SAS A TRAVÉS DE LA OPCIÓN OBSERVACIONES DE LA PLATAFORMA SECOP II EL DIA 7 DE ABRIL DE 2026 A LAS 16:21 HORAS

OBSERVACIÓN No.1

1. OBSERVACIÓN - ACLARACIÓN INFORMACIÓN TÉCNICA DE LA HELICE HC-B3TN-3M

Nos permitimos solicitar respetuosamente sea incluida la hélice Hartzell P/N: HC-B3TN-3M S/N: BUA-32688 en el formulario de especificaciones técnicas ya que la misma no se encuentra discriminada ni hay datos técnicos tal como se puede evidenciar. (Ver imagen adjunta)

DESCRIPCIÓN DEL BIEN Y/O EQUIPO: SERVICIOS DE MANTENIMIENTO MAYOR OVERHAUL HÉLICES MODELO HC-B4MP-3C
No. SERIE: No aplica
PLACA MILITAR: No aplica
PLACA CIVIL: No aplica
IDENTIFICACIÓN DEL ACTIVO FIJO: No aplica
NUMERO DEL ACTIVO FIJO: No aplica
CENTRO DE COSTOS: No aplica

ITEM	CÓDIGO DANE	DESCRIPCIÓN DEL BIEN Y/O SERVICIO	UNIDAD MEDIDA	UNSPSC (CCE)	CÓDIGO MATERIAL SAP	CÓDIGO OTAN - NOC	CUMPLE / NO CUMPLE
1	8714503	SERVICIOS DE MANTENIMIENTO MAYOR OVERHAUL HÉLICES MODELO HC-B4MP-3C	UNIDAD	25201514	2000024	No aplica	

ÍTEM	TIPO DE HÉLICE	SERVICIO	P/N	S/N	TSN	CSN	
1	HARTZELL	OVERHAUL	HC-B4MP-3C	FWA5872	1.586,20	598	
2	HARTZELL	OVERHAUL	HC-B4MP-3C	FWA4858	2.890,20	1.092,40	
3	HARTZELL	OVERHAUL	HC-B4MP-3C	FWA4946	4.065,00	1.073,90	
4	HARTZELL	OVERHAUL	HC-B4MP-3C	FWA4854	3.435,40	1.474,90	
5	HARTZELL	OVERHAUL	HC-B4MP-3C	FWA4937	3.476,30	409,8	

RESPUESTA No.1

El comité técnico estructurador se **ACOGE** a la observación y se permite información que se efectuara la actualización del FORMULARIO ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO Y ADICIONALES DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO con la publicación del pliego de condiciones definitivo del proceso.

DESCRIPCIÓN DEL BIEN Y/O EQUIPO: SERVICIO DE MANTENIMIENTO MAYOR OVERHAUL HÉLICE MODELO HC-B3TN-3M
No. SERIE: No aplica
PLACA MILITAR: No aplica
PLACA CIVIL: No aplica
IDENTIFICACION DEL ACTIVO FIJO: No aplica
NUMERO DEL ACTIVO FIJO: No aplica
CENTRO DE COSTOS: No aplica

ÍTEM	CÓDIGO DANE	DESCRIPCIÓN DEL BIEN Y/O SERVICIO	UNIDAD MEDIDA	EXISTENCIAS (STOCK - INVENTARIOS)	NECESIDAD	UNSPSC (CCE)	CÓDIGO MATERIAL SAP	CÓDIGO OTAN - NOC
6	8714501	SERVICIO DE MANTENIMIENTO MAYOR OVERHAUL HÉLICE MODELO HC-B3TN-3M	UNIDAD	1	1	78181801	2000024	No aplica

ÍTEM	TIPO DE HÉLICE	SERVICIO	P/N	S/N	TSN	CSN
1	HARTZELL	OVERHAUL	HC-B3TN-3M	BUA-32688	1.824,6	695,2

OBSERVACIÓN No.2

2. OBSERVACIÓN — TALLERES AUTORIZADOS HARTZELL

Nos permitimos presentar la siguiente observación respecto a las especificaciones técnicas exigidas para el servicio de mantenimiento mayor / overhaul de las hélices **Hartzell modelo HC-B4MP-3C** Y **HC-B3TN-3M**.

Al revisar el documento de especificaciones técnicas, observamos que actualmente se exige que el taller que ejecute los trabajos cuente con certificado de funcionamiento vigente expedido por la autoridad aeronáutica competente, así como con sus respectivas especificaciones de operación y capacidad técnica. Sin embargo, no se evidencia como requisito expreso que el taller donde se efectuará el overhaul cuente además con aprobación, reconocimiento o aval del fabricante **Hartzell Propeller** Inc. para la ejecución de este tipo de trabajos o de los procesos críticos asociados al overhaul.

Consideramos que dicha exigencia resulta técnicamente pertinente y razonable, toda vez que Hartzell dispone de una red propia de talleres reconocidos, incluyendo Recommended Service Facilities (RSF) y Service and Support Centers (SSC), y además mantiene listados de Sample Program Approvals para tareas críticas del proceso de overhaul. En particular, Hartzell indica que ciertas tareas críticas requieren evaluación y aprobación específica por parte del fabricante, precisamente para asegurar que sean ejecutadas correctamente.

De igual forma, la documentación técnica oficial del fabricante referencia el Owner's Manual 139 (61-00-39) para modelos HC-B3 y HC-B4 con palas de aluminio, y también el Aluminum Blade Overhaul Manual 133C (61-13-33), manual este último citado por Hartzell en documentación técnica aplicable a reparaciones y trabajos sobre palas de aluminio, incluyendo operaciones relacionadas con el overhaul y procesos como shot peening.

En ese sentido, con el fin de fortalecer la calidad técnica del servicio requerido, garantizar la correcta aplicación de los procedimientos del fabricante, y mitigar riesgos asociados a procesos críticos de mantenimiento, solicitamos respetuosamente a la Entidad evaluar la incorporación del siguiente requisito dentro de las especificaciones técnicas del proceso:

"El oferente deberá presentar certificación, constancia o documento verificable expedido por Hartzell Propeller Inc., o evidencia oficial vigente publicada por el fabricante, en la que conste que el taller donde se realizará el servicio de overhaul de las hélices objeto del presente proceso se encuentra aprobado, reconocido o autorizado por Hartzell para efectuar este tipo de trabajos sobre hélices Hartzell.

Lo anterior se fundamenta debido a que el overhaul deberá ejecutarse conforme a las instrucciones técnicas vigentes del fabricante, incluyendo el Manual 139 y el Aluminum Blade Overhaul Manual 133C, así como los boletines y directivas de aeronavegabilidad aplicables a la fecha de ejecución del servicio."

La inclusión de este requisito no solo refuerza la idoneidad técnica del futuro contratista, sino que además brinda mayor seguridad a la Entidad respecto de la trazabilidad, confiabilidad y calidad de los trabajos que se ejecutarán sobre un componente crítico para la aeronavegabilidad.

Agradecemos la atención prestada y solicitamos respetuosamente se analice la presente observación y, de estimarlo procedente, se ajuste el requisito técnico correspondiente.

RESPUESTA No.2

El Comité Técnico Estructurador se **ACOGE** de manera parcial a la observación, se incluirá en las especificaciones técnicas adicionales, para complementar las especificaciones técnicas pero la entidad se permite aclarar que no se va a exigir netamente que los oferentes deben presentar el certificado de la casa fabricante, para no afectar la pluralidad de oferentes de acuerdo con lo citado a continuación.

> "En los procedimientos de selección competitivos del artículo 2 de la Ley 1150 de 2007 rige el principio de igualdad y concurrencia. Esto significa que debe garantizarse la pluralidad de oferentes como condición necesaria para escoger la oferta más favorable a los intereses de la entidad. Esta prohibición de trato discriminatorio respecto a la posibilidad que tienen los proponentes de presentarse a las licitaciones o concursos es acorde al principio de selección objetiva, el cual define el artículo 5 de la Ley 1150 de 2007 como la escogencia realizada sin tener en consideración factores de afecto o de interés y, en general, cualquier clase de motivación subjetiva." Consultado el día 12 de abril 2024 pag. https://relatoria.colombiacompra.gov.co/conceptos/c-032-de-2024/#:~:text=El%20principio%20jur%C3%ADdico%20de%20la%20libre%20concurrencia,para%20el%20Estado%20de%20restringir%20su%20participaci%C3%B3n.

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS ADICIONALES		
ITEM	CONDICION	DESCRIPCION DEL SERVICIO
2	FABRICA Y/O TALLERES AUTORIZADOS	El oferente deberá presentar con su oferta el certificado de funcionamiento vigente hasta el tiempo de cumplimiento de la garantía, expedido por la autoridad aeronáutica del país de origen del servicio, junto con las especificaciones de operación (capability), donde se relacionen las categorías necesarias para efectuar las reparaciones solicitadas en este paquete, que garanticen: Que el servicio de mantenimiento objeto del presente proceso serán realizados directamente por Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas titulares del certificado de funcionamiento, emitidos por la autoridad aeronáutica del país que certifica el taller para el servicio, sea certificación FAA (Federal Aviation Administration), UAEAC (Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil), OACI (Organización de Aviación Civil Internacional), EASA (Agencia Europea de Seguridad Aérea) según aplique. Los certificados y autorizaciones deberán estar vigentes durante el desarrollo de los servicios requeridos y hasta el término del tiempo de la garantía. Se debe certificar la capacidad en instalaciones, personal, herramientas, publicaciones, manuales actualizados y demás condiciones requeridas para garantizar la calidad y por ende la fábrica o taller autorizado deberá certificar los trabajos a realizar, mediante documentos legales que así lo acrediten. Los trabajos de mantenimiento deberán ser realizados directamente por el titular del Certificado de Funcionamiento por taller de Organización de Mantenimiento Aeronáuticos (OMA) y lo autorizado en sus Especificaciones de Operación, según sus habilitaciones, de acuerdo con la respectiva clasificación y a los términos consignados en el certificado de funcionamiento (El cual deberá ser adjuntado con los documentos de la oferta) y para cuya realización se debe disponer de equipo, materiales y elementos aprobados, para cada uno de los servicios solicitados para el presente proceso Para la recepción de los servicios se debe entregar la documentación en original que contenga la siguiente información: A. Una descripción detallada del trabajo realizado, referenciando el manual o documento técnico utilizado. B. La fecha de terminación de la totalidad de los trabajos realizados. C. Si el trabajo realizado en la hélice, dispositivo o componente ha sido ejecutado satisfactoriamente se requiere el nombre, la firma y numero de licencia de la persona que aprobó el trabajo. La firma constituye la aprobación para el retorno al servicio solamente para el trabajo realizado. D. El taller que realice los trabajos, servicios y reparaciones debe entregar un reporte detallado de los defectos encontrados (teardown report, shop findings), conforme a los formatos, formularios, documentos técnicos, procedimientos de mantenimiento detallados y trazabilidad de los componentes reemplazados. E. El taller que realice los trabajos, servicios y reparaciones debe entregar los certificados de pruebas en banco para los componentes que así lo requieran; El banco utilizado para dichas pruebas debe contar con su certificación emitida por el fabricante del componente a probar con su respectiva calibración vigente, de la cual debe ser adjuntada una copia. Para el caso de certificado por la casa fabricante HARTZELL PROPELLER INC: El oferente deberá presentar certificación, constancia o documento verificable expedido por Hartzell Propeller Inc., o evidencia oficial vigente publicada por el fabricante, en la que conste que el taller donde se realizará el servicio de overhaul de las hélices objeto del presente proceso se encuentra aprobado, reconocido o autorizado por Hartzell para efectuar ese tipo de trabajos sobre hélices Hartzell

OBSERVACIÓN PRESENTADA POR LA EMPRESA AEROTÉCNICA SAS A TRAVÉS DE LA OPCIÓN OBSERVACIONES DE LA PLATAFORMA SECOP II EL DIA 8 DE ABRIL DE 2026 A LAS 11:26 HORAS

OBSERVACIÓN No.1

1. OBSERVACIÓN - ACLARACIÓN EQUIPO ENHANCED VIBREX 2000 PLUS EV2K.

De manera cordial y respetuosa nos permitimos requerir más información técnica sobre las fallas o discrepancias que presenta el equipo Vibrex P/N: 901-17840-1, lo anterior con el fin de realizar un estudio económico preciso sobre los costos que demanda el mantenimiento a todo costo de este.

Agradecemos la atención prestada y quedamos atentos a sus comentarios,

RESPUESTA No.1

El Comité Técnico Estructurador se permite **INFORMAR** que de manera técnica y detallada se desconoce la falla, presuntamente es una falla en el START para iniciar la medición del balanceo, más sin embargo la entidad esta presta para invitar a los interesados a que realicen una visita técnica en las instalaciones del BAMAV1 para valorar el estado del equipo ENHANCED VIBREX 2000 PLUS EV2K, con el fin de que puedan realizar el estudio económico.

ESPACIO EN BLANCO

OBSERVACIÓN PRESENTADA POR LA EMPRESA ANCRISAS A TRAVÉS DE LA OPCIÓN MENSAJES DE LA PLATAFORMA SECOP II EL DIA 8 DE ABRIL DE 2026 A LAS 15:36 HORAS

OBSERVACIÓN No.1

OBSERVACIÓN No. 1

Habiendo revisado el Proyecto de Pliego de Condiciones allegado por parte de la entidad CENAC AVIACIÓN es necesario por nuestra parte dejar constancia de ciertas necesidades las cuales consideramos primordiales suplir dentro del proceso de referencia. Específicamente, para la ejecución de los servicios de overhaul, consideramos fundamental que estos sean ejecutados directamente por la casa fabricante Hartzell Propeller LLC, o por organizaciones expresamente autorizadas por esta.

Dicho argumento encuentra sustento en varios factores. Primeramente, se busca garantizar una calidad óptima a la hora de realizar el mantenimiento. De manera puntual, es necesario que este se realice bajo estándares de calidad diferentes a una Organización de Mantenimiento Aeronáuticos (OMA), pues como la práctica indica, en ciertos casos estas no cumplen estándares de calidad óptimos y por ende, se corre riesgos en la seguridad operacional. Por el contrario, que los servicios de overhaul sean ejecutados directamente por la casa fabricante Hartzell Propeller LLC o por organizaciones autorizadas por la misma casa brinda seguridad operacional, aseguramiento de la calidad y confiabilidad del mantenimiento aeronáutico.

Lo anterior, se debe principalmente a que dichas organizaciones operan bajo datos técnicos aprobados, configuraciones certificadas y procedimientos estandarizados por el fabricante, garantizando la aeronavegabilidad continua de componentes críticos como lo son las hélices HC-B4MP-3C y HC-B3TN-3M. Aquello, en contraposición a lo que acontece con algunas OMA genéricas, pues existe probabilidad de presentarse brechas en estandarización o control técnico, mientras que, como bien se indicó previamente, el fabricante asegura el cumplimiento estricto de tolerancias, boletines de servicio y directivas de aeronavegabilidad.

Por otro lado, al analizar factores como la confiabilidad y garantía del mantenimiento, es necesario aclarar que, el hecho de que los trabajos sean realizados directamente por el titular del certificado, y a su vez, dentro del alcance de sus habilitaciones, garantiza responsabilidad técnica directa, una validez de la garantía y también el soporte post-servicio. En conclusión, dichos elementos generan un impacto positivo en la disponibilidad operativa de las aeronaves y por ende, reduce riesgos asociados a fallas prematuras o mantenimientos no conformes.

Debido a lo expuesto, presentamos de manera cordial a la entidad CENAC AVIACIÓN la siguiente:

Pretensión: solicitamos respetuosamente a la entidad se realice el cambio para el "*Ítem 2 - Fábrica y/o Talleres Autorizados*"; de la siguiente manera:

El **oferente deberá presentar junto con su oferta:**

1. El certificado de funcionamiento vigente hasta el tiempo de cumplimiento de la garantía, expedido por la autoridad aeronáutica del país de origen del servicio, junto con las especificaciones de operación (capability), donde se relacionen las categorías necesarias para efectuar las reparaciones solicitadas en este paquete, que garanticen:

1.1. Certificado el cual garantice que el servicio de mantenimiento objeto del presente proceso serán realizados directamente por el taller de la casa fabricante HARTZELL PROPELLER LLC, Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas por la casa fabricante HARTZELL PROPELLER LLC y/o Estación de Mantenimiento Autorizada por la casa fabricante HARTZELL PROPELLER LLC con capacidad certificada y vigente de realizar servicios de OVERHAUL las hélices HC-B4MP-3C y hélices HC-B3TN-3M según aplique. Los certificados y/o autorizaciones deberán estar vigentes durante el desarrollo de los servicios requeridos y hasta el término del tiempo de la garantía.

2. Se debe certificar la capacidad en instalaciones, personal, herramientas, publicaciones, manuales actualizados y demás condiciones requeridas para garantizar la calidad y por ende el taller de la casa fabricante HARTZELL PROPELLER LLC, Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas por la casa fabricante HARTZELL PROPELLER LLC y/o Estación de Mantenimiento Autorizada por la casa fabricante HARTZELL PROPELLER LLC con capacidad certificada y vigente de realizar servicios de OVERHAUL las hélices HC-B4MP-3C y hélices HC-B3TN-3M deberá certificar los trabajos a realizar, mediante documentos legales que así lo acrediten. Los trabajos de mantenimiento deberán ser realizados directamente por el titular del Certificado de Funcionamiento y lo autorizado en sus Especificaciones de Operación, según sus habilitaciones, de acuerdo con la respectiva clasificación y a los términos consignados en el certificado de funcionamiento y para cuya realización se debe disponer de equipo, materiales y elementos aprobados, para cada uno de los servicios solicitados para el presente proceso

Para la recepción de los servicios el contratista deberá entregar la documentación en original que contenga la siguiente información:

A. Una descripción detallada del trabajo realizado, referenciando el manual o documento técnico utilizado.
B. La fecha de terminación de la totalidad de los trabajos realizados.
C. Si el trabajo realizado en la hélice, dispositivo o componente ha sido ejecutado satisfactoriamente se requiere el nombre, la firma y número de licencia de la persona que aprobó el trabajo. La firma constituye la aprobación para el retorno al servicio solamente para el trabajo realizado.
D. El taller que realice los trabajos, servicios y reparaciones debe entregar un reporte detallado de los defectos encontrados (teardown report, shop findings), conforme a los formatos, formularios, documentos técnicos, procedimientos de mantenimiento detallados y trazabilidad de los componentes reemplazados.
E. El taller que realice los trabajos, servicios y reparaciones debe entregar los certificados de pruebas en banco para los componentes que así lo requieran; El banco utilizado para dichas pruebas debe contar con su certificación emitida por el fabricante del componente a probar con su respectiva calibración vigente, de la cual debe ser adjuntada una copia.

RESPUESTA No.1

El Comité Técnico Estructurador se **ACOGE** de manera parcial a la observación, se incluirá en las especificaciones técnicas adicionales, para complementar las especificaciones técnicas pero la entidad se permite aclarar que no se va a exigir netamente que los oferentes deben presentar el certificado de la casa fabricante, para no afectar la pluralidad de oferentes de acuerdo con lo citado a continuación.

"En los procedimientos de selección competitivos del artículo 2 de la Ley 1150 de 2007 rige el principio de igualdad y concurrencia. Esto significa que debe garantizarse la pluralidad de oferentes como condición necesaria para escoger la oferta más favorable a los intereses de la entidad. Esta prohibición de trato discriminatorio respecto a la posibilidad que tienen los proponentes de presentarse a las licitaciones o concursos es acorde al principio de selección objetiva, el cual define el artículo 5 de la Ley 1150 de 2007 como la escogencia realizada sin tener en consideración factores de afecto o de interés y, en general,

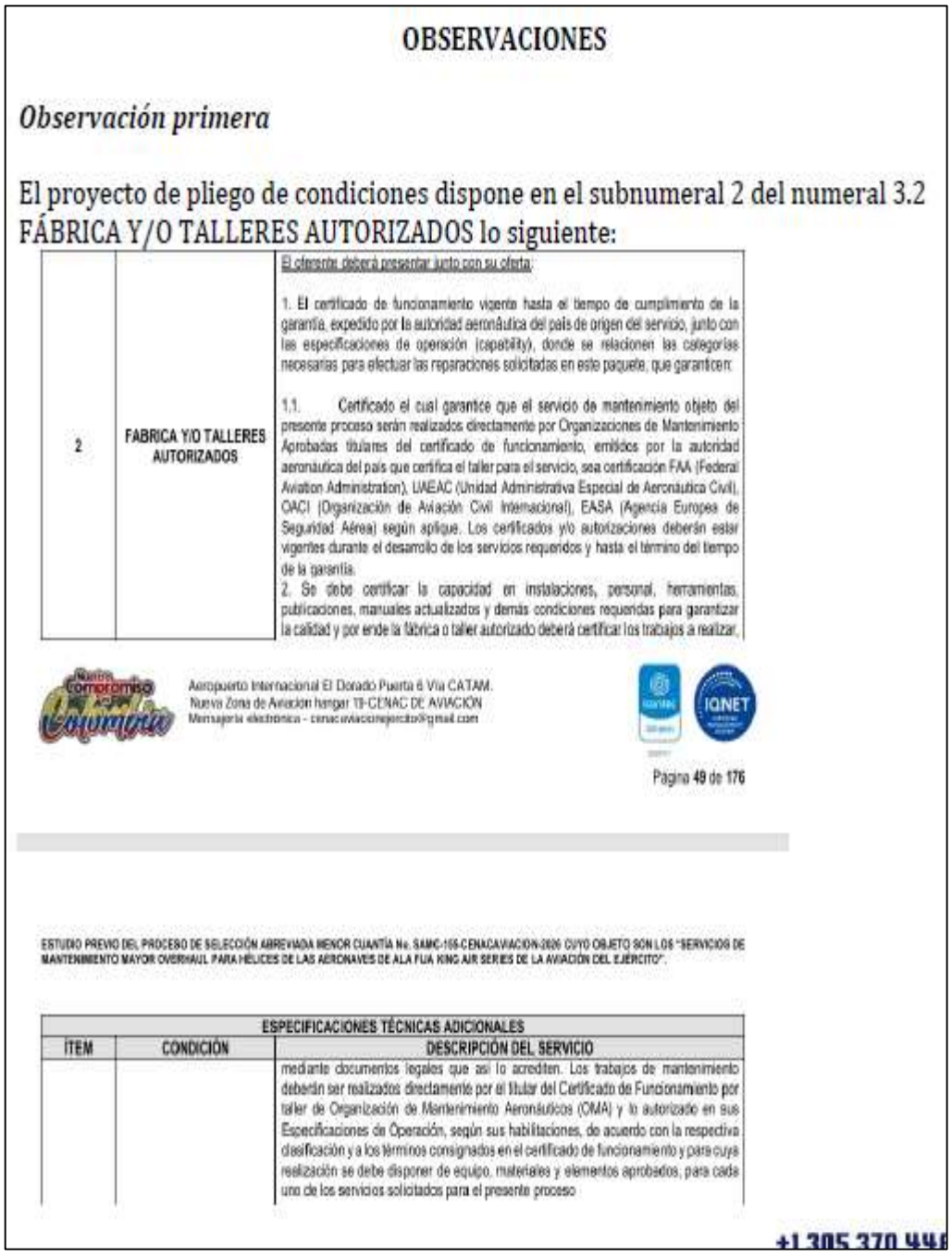
cualquier clase de motivación subjetiva." Consultado el día 12 de abril 2024 pag. https://relatoria.colombiacompra.gov.co/conceptos/c-032-de-2024/#:~:text=El%20principio%20jur%C3%ADdico%20de%20la%20libre%20concurrencia,para%20el%20Estado%20de%20restringir%20su%20participaci%C3%B3n.

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS ADICIONALES		
ITEM	CONDICION	DESCRIPCION DEL SERVICIO
2	FABRICA Y/O TALLERES AUTORIZADOS	El oferente deberá presentar con su oferta el certificado de funcionamiento vigente hasta el tiempo de cumplimiento de la garantía, expedido por la autoridad aeronáutica del país de origen del servicio, junto con las especificaciones de operación (capability), donde se relacionen las categorías necesarias para efectuar las reparaciones solicitadas en este paquete, que garanticen: Que el servicio de mantenimiento objeto del presente proceso serán realizados directamente por Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas titulares del certificado de funcionamiento, emitidos por la autoridad aeronáutica del país que certifica el taller para el servicio, sea certificación FAA (Federal Aviation Administration), UAEAC (Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil), OACI (Organización de Aviación Civil Internacional), EASA (Agencia Europea de Seguridad Aérea) según aplique. Los certificados y autorizaciones deberán estar vigentes durante el desarrollo de los servicios requeridos y hasta el término del tiempo de la garantía. Se debe certificar la capacidad en instalaciones, personal, herramientas, publicaciones, manuales actualizados y demás condiciones requeridas para garantizar la calidad y por ende la fábrica o taller autorizado deberá certificar los trabajos a realizar, mediante documentos legales que así lo acrediten. Los trabajos de mantenimiento deberán ser realizados directamente por el titular del Certificado de Funcionamiento por taller de Organización de Mantenimiento Aeronáuticos (OMA) y lo autorizado en sus Especificaciones de Operación, según sus habilitaciones, de acuerdo con la respectiva clasificación y a los términos consignados en el certificado de funcionamiento (El cual deberá ser adjuntado con los documentos de la oferta) y para cuya realización se debe disponer de equipo, materiales y elementos aprobados, para cada uno de los servicios solicitados para el presente proceso Para la recepción de los servicios se debe entregar la documentación en original que contenga la siguiente información: A. Una descripción detallada del trabajo realizado, referenciando el manual o documento técnico utilizado. B. La fecha de terminación de la totalidad de los trabajos realizados. C. Si el trabajo realizado en la hélice, dispositivo o componente ha sido ejecutado satisfactoriamente se requiere el nombre, la firma y numero de licencia de la persona que aprobó el trabajo. La firma constituye la aprobación para el retorno al servicio solamente para el trabajo realizado. D. El taller que realice los trabajos, servicios y reparaciones debe entregar un reporte detallado de los defectos encontrados (teardown report, shop findings), conforme a los formatos, formularios, documentos técnicos, procedimientos de mantenimiento detallados y trazabilidad de los componentes reemplazados. E. El taller que realice los trabajos, servicios y reparaciones debe entregar los certificados de pruebas en banco para los componentes que así lo requieran; El banco utilizado para dichas pruebas debe contar con su certificación emitida por el fabricante del componente a probar con su respectiva calibración vigente, de la cual debe ser adjuntada una copia. Para el caso de certificado por la casa fabricante HARTZELL PROPELLER INC: El oferente deberá presentar certificación, constancia o documento verificable expedido por Hartzell Propeller Inc., o evidencia oficial vigente publicada por el fabricante, en la que conste que el taller donde se realizará el servicio de ovechaul de las hélices objeto del presente proceso se encuentra aprobado, reconocido o autorizado por Hartzell para efectuar ese tipo de trabajos sobre hélices Hartzell

ESPACIO EN BLANCO

OBSERVACIÓN PRESENTADA POR LA EMPRESA AMERICAN HAWK AVIATION LLC A TRAVÉS DE LA OPCIÓN MENSAJES DE LA PLATAFORMA SECOP II EL DIA 8 DE ABRIL DE 2026 A LAS 15:40 HORAS

OBSERVACIÓN No.1



OBSERVACIONES

Observación primera

El proyecto de pliego de condiciones dispone en el subnumeral 2 del numeral 3.2 FÁBRICA Y/O TALLERES AUTORIZADOS lo siguiente:

2	FABRICA Y/O TALLERES AUTORIZADOS	El oferente deberá presentar junto con su oferta: 1. El certificado de funcionamiento vigente hasta el tiempo de cumplimiento de la garantía, expedido por la autoridad aeronáutica del país de origen del servicio, junto con las especificaciones de operación (capability), donde se relacionen las categorías necesarias para efectuar las reparaciones solicitadas en este paquete, que garanticen: 1.1. Certificado el cual garantice que el servicio de mantenimiento objeto del presente proceso serán realizados directamente por Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas titulares del certificado de funcionamiento, emitidos por la autoridad aeronáutica del país que certifica el taller para el servicio, sea certificación FAA (Federal Aviation Administration), UAEAC (Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil), OACI (Organización de Aviación Civil Internacional), EASA (Agencia Europea de Seguridad Aérea) según aplique. Los certificados y/o autorizaciones deberán estar vigentes durante el desarrollo de los servicios requeridos y hasta el término del tiempo de la garantía. 2. Se debe certificar la capacidad en instalaciones, personal, herramientas, publicaciones, manuales actualizados y demás condiciones requeridas para garantizar la calidad y por ende la fábrica o taller autorizado deberá certificar los trabajos a realizar.

Aeropuerto Internacional El Dorado Puerta 6 Vía CATAM.
Nueva Zona de Aviación hangar 19-CENAC DE AVIACIÓN
Mensajería electrónica - cenacaviacionejercito@gmail.com

Página 49 de 176

ESTUDIO PREVIO DEL PROCESO DE SELECCIÓN ABREVIADA MENOR CUANTÍA No. SAMC-155-CENACAVIACION-2026 CUYO OBJETO SON LOS "SERVICIOS DE MANTENIMIENTO MAYOR OVERHAUL PARA HÉLICES DE LAS AERONAVES DE ALA FIJA KING AIR SERIES DE LA AVIACIÓN DEL EJÉRCITO".

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS ADICIONALES		
ÍTEM	CONDICIÓN	DESCRIPCIÓN DEL SERVICIO
		mediante documentos legales que así lo acrediten. Los trabajos de mantenimiento deberán ser realizados directamente por el titular del Certificado de Funcionamiento por taller de Organización de Mantenimiento Aeronáuticos (OMA) y lo autorizado en sus Especificaciones de Operación, según sus habilitaciones, de acuerdo con la respectiva clasificación y a los términos consignados en el certificado de funcionamiento y para cuya realización se debe disponer de equipo, materiales y elementos aprobados, para cada uno de los servicios solicitados para el presente proceso

+1 305 370 44

		Para la recepción de los servicios el contratista deberá entregar la documentación en original que contenga la siguiente información: A. Una descripción detallada del trabajo realizado, referenciando el manual o documento técnico utilizado. B. La fecha de terminación de la totalidad de los trabajos realizados. C. Si el trabajo realizado en la hélice, dispositivo o componente ha sido ejecutado satisfactoriamente se requiere el nombre, la firma y numero de licencia de la persona que aprobó el trabajo. La firma constituye la aprobación para el retorno al servicio solamente para el trabajo realizado. D. El taller que realice los trabajos, servicios y reparaciones debe entregar un reporte detallado de los defectos encontrados (teardown report, shop findings), conforme a los formatos, formularios, documentos técnicos, procedimientos de mantenimiento detallados y trazabilidad de los componentes reemplazados. E. El taller que realice los trabajos, servicios y reparaciones debe entregar los certificados de pruebas en banco para los componentes que así lo requieran; El banco utilizado para dichas pruebas debe contar con su certificación emitida por el fabricante del componente a probar con su respectiva calibración vigente, de la cual debe ser adjuntada una copia.

Consideramos importante dejar planteada una inquietud puntual frente a la forma en que se pretende ejecutar el servicio de overhaul. Desde nuestra experiencia en este tipo de procesos, resulta clave que este tipo de mantenimiento se lleve a cabo bajo una intervención altamente especializada. En ese sentido, creemos necesario que se contemple que dichos trabajos sean realizados directamente por el fabricante Hartzell Propeller LLC, o en su defecto, por talleres que cuenten con su aval directo.

Dicha cuestión no tiene como propósito ser un simple formalismo. En la práctica, cuando el mantenimiento se ejecuta por fuera del entorno del fabricante o de su red autorizada, empiezan a aparecer diferencias en la forma en que se aplican los procedimientos, en los criterios técnicos utilizados e incluso en la trazabilidad de las intervenciones realizadas. Puede que en el papel todo se cumpla, pero en la operación real esas diferencias pesan a la hora de aportar un buen mantenimiento a cargo del contratista.

Adicionalmente, cuando se trabaja con el fabricante o con un autorizado, hay una alineación mucho más clara en cuanto a especificaciones, ajustes y criterios de intervención. No es lo mismo trabajar con información general que con lineamientos directamente controlados por quien diseñó y certificó el componente. Eso, al final, se traduce en mayor consistencia en los resultados.

Otro punto importante tiene que ver con la responsabilidad sobre el trabajo ejecutado. Cuando el overhaul lo hace directamente el fabricante o alguien respaldado por este, hay una línea clara de soporte en caso de cualquier novedad posterior. Esto facilita la gestión de garantías, reduce tiempos de respuesta y evita discusiones técnicas que suelen aparecer cuando intervienen terceros sin ese respaldo directo.

Visto de manera integral, este tipo de decisión impacta directamente en la confiabilidad del componente, en la continuidad de la operación y en la tranquilidad con la que se puede operar el equipo después del mantenimiento.

Por lo anterior, solicitamos a CENAC Aviación evaluar la posibilidad de **establecer que los servicios de overhaul sean realizados por el fabricante Hartzell Propeller LLC o por organizaciones autorizadas por este**, con el fin de asegurar mayor consistencia técnica, respaldo en la ejecución y mejores condiciones en el seguimiento posterior del servicio.

RESPUESTA No.1

El Comité Técnico Estructurador se **ACOGE** de manera parcial a la observación, se incluirá en las especificaciones técnicas adicionales, para complementar las especificaciones técnicas pero la entidad se permite aclarar que no se va a exigir netamente que los oferentes deben presentar el certificado de la casa fabricante, para no afectar la pluralidad de oferentes de acuerdo con lo citado a continuación.

> "En los procedimientos de selección competitivos del artículo 2 de la Ley 1150 de 2007 rige el principio de igualdad y concurrencia. Esto significa que debe garantizarse la pluralidad de oferentes como condición necesaria para escoger la oferta más favorable a los intereses de la entidad. Esta prohibición de trato discriminatorio respecto a la posibilidad que tienen los proponentes de presentarse a las licitaciones o concursos es acorde al principio de selección objetiva, el cual define el artículo 5 de la Ley 1150 de 2007 como la escogencia realizada sin tener en consideración factores de afecto o de interés y, en general, cualquier clase de motivación subjetiva." Consultado el día 12 de abril 2024 pag. https://relatoria.colombiacompra.gov.co/conceptos/c-032-de-2024/#:~:text=El%20principio%20jur%C3%ADdico%20de%20la%20libre%20concurrencia,para%20el%20Estado%20de%20restringir%20su%20participaci%C3%B3n.

ESPACIO EN BLANCO

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS ADICIONALES		
ITEM	CONDICIÓN	DESCRIPCIÓN DEL SERVICIO
2	FABRICA Y/O TALLERES AUTORIZADOS	El oferente deberá presentar con su oferta el certificado de funcionamiento vigente hasta el tiempo de cumplimiento de la garantía, expedido por la autoridad aeronáutica del país de origen del servicio, junto con las especificaciones de operación (capability), donde se relacionen las categorías necesarias para efectuar las reparaciones solicitadas en este paquete, que garanticen: Que el servicio de mantenimiento objeto del presente proceso serán realizados directamente por Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas titulares del certificado de funcionamiento, emitidos por la autoridad aeronáutica del país que certifica el taller para el servicio, sea certificación FAA (Federal Aviation Administration), UAEAC (Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil), OACI (Organización de Aviación Civil Internacional), EASA (Agencia Europea de Seguridad Aérea) según aplique. Los certificados y autorizaciones deberán estar vigentes durante el desarrollo de los servicios requeridos y hasta el término del tiempo de la garantía. Se debe certificar la capacidad en instalaciones, personal, herramientas, publicaciones, manuales actualizados y demás condiciones requeridas para garantizar la calidad y por ende la fábrica o taller autorizado deberá certificar los trabajos a realizar, mediante documentos legales que así lo acrediten. Los trabajos de mantenimiento deberán ser realizados directamente por el titular del Certificado de Funcionamiento por taller de Organización de Mantenimiento Aeronáuticos (OMA) y lo autorizado en sus Especificaciones de Operación, según sus habilitaciones, de acuerdo con la respectiva clasificación y a los términos consignados en el certificado de funcionamiento (El cual deberá ser adjuntado con los documentos de la oferta) y para cuya realización se debe disponer de equipo, materiales y elementos aprobados, para cada uno de los servicios solicitados para el presente proceso Para la recepción de los servicios se debe entregar la documentación en original que contenga la siguiente información: A. Una descripción detallada del trabajo realizado, referenciando el manual o documento técnico utilizado. B. La fecha de terminación de la totalidad de los trabajos realizados. C. Si el trabajo realizado en la hélice, dispositivo o componente ha sido ejecutado satisfactoriamente se requiere el nombre, la firma y numero de licencia de la persona que aprobó el trabajo. La firma constituye la aprobación para el retorno al servicio solamente para el trabajo realizado. D. El taller que realice los trabajos, servicios y reparaciones debe entregar un reporte detallado de los defectos encontrados (teardown report, shop findings), conforme a los formatos, formularios, documentos técnicos, procedimientos de mantenimiento detallados y trazabilidad de los componentes reemplazados. E. El taller que realice los trabajos, servicios y reparaciones debe entregar los certificados de pruebas en banco para los componentes que así lo requieran; El banco utilizado para dichas pruebas debe contar con su certificación emitida por el fabricante del componente a probar con su respectiva calibración vigente, de la cual debe ser adjuntada una copia. Para el caso de certificado por la casa fabricante HARTZELL PROPELLER INC: El oferente deberá presentar certificación, constancia o documento verificable expedido por Hartzell Propeller Inc., o evidencia oficial vigente publicada por el fabricante, en la que conste que el taller donde se realizará el servicio de overhaul de las hélices objeto del presente proceso se encuentra aprobado, reconocido o autorizado por Hartzell para efectuar ese tipo de trabajos sobre hélices Hartzell

OBSERVACIÓN PRESENTADA POR LA EMPRESA ABC LLC A TRAVÉS DE LA OPCIÓN OBSERVACIONES DE LA PLATAFORMA SECOP II EL DIA 8 DE ABRIL DE 2026 A LAS 16:33 HORAS

OBSERVACIÓN No.1

OBSERVACIÓN No. 1 – SOPORTE TÉCNICO EN COLOMBIA EN 48 HORAS
Observación:

Se exige soporte técnico presencial en Colombia en un plazo máximo de 48 horas en instalaciones del BAMAV1.

Esta exigencia **limita la participación de oferentes extranjeros sin sucursal en Colombia**, afectando los principios de pluralidad de oferentes y libre concurrencia.
Solicitud:

Se solicita:

- Aclarar en principio que tipo de soporte requeriría la entidad para realizar dicha solicitud.
- Permitir soporte remoto inicial inmediato, y

• Para las empresas extranjeras sin sucursal en Colombia para la manipulación de los componentes se hace necesario enviar el componente al exterior, en este caso solicitamos aclarar la información y a que se refieren a soporte? Ya que los técnicos y especialistas sus sedes no son Colombia.

RESPUESTA No.1

El Comité Técnico Estructurador se **ACOGE** a la observación y se aclara la exigencia de soporte para aquellos oferentes extranjeros sin sucursal en Colombia, así:

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS ADICIONALES		
ITEM	**CONDICIÓN**	**DESCRIPCIÓN DEL SERVICIO**
1	**SERVICIO DE MANTENIMIENTO MAYOR OVERHAUL HÉLICES MODELO HC-B4MP-3C / HC-B3TN-3M**	El contratista deberá cumplir con los requisitos exigidos en este numeral: Todos los servicios de Overhaul y/o reparación serán a TODO COSTO, el contratista debe asumir cualquier tipo de daño oculto que se presente durante el servicio, así mismo los componentes deben venir con toda su documentación soporte con TSO: 0,0 horas. El proveedor garantizará soporte técnico tanto en Colombia como en el exterior; con el fin de evaluar las garantías que se presenten a los servicios de Overhaul y reparable objeto del presente proceso durante su ejecución, en un tiempo no mayor a 48 horas en las instalaciones de la Unidad de Mantenimiento BAMAV1. Soporte para oferentes extranjeros sin sucursal en Colombia: El proveedor garantizará soporte técnico tanto en Colombia como en el exterior; con el fin de evaluar las garantías que se presenten a los servicios de Overhaul y reparable objeto del presente proceso durante su ejecución, en un tiempo no mayor a 48 horas en las instalaciones de la Unidad de Mantenimiento BAMAV1, en dado caso que sea no sea posible por la condición de ser oferente extranjero sin sucursal en Colombia puede brindar soporte remoto inicial e informará al supervisor para realizar las coordinaciones y solicitará por escrito (No mayor a 48 horas) el plazo necesario para brindar el soporte que sea requerido de acuerdo a la situación que se presente para cumplir con las garantías hasta que se subsane la novedad presentada, con el ánimo que existan los soportes para ambas partes. Overhaul (Reparación general): Trabajo técnico aeronáutico programado que se ejecuta a una aeronave y/o sus componentes por haber cumplido el límite de tiempo operacional indicado por el fabricante y/o la UAEAC, para llevarla a su condición de aeronavegabilidad original. El componente a recibir en Overhaul deberá cumplir con el boletín de SHOT PEENING (Proceso sobre las superficies de la pala para mejorar resistencia a fatiga para evitar fractura de las palas), certificado y cumplido por parte de un taller autorizado por el fabricante de la hélice, de igual manera la hélice debe tener cumplidas todos los SB y ADS aplicables a la fecha, el tiempo calendario deberá contabilizarse únicamente a partir del momento de la instalación en una aeronave de la Aviación del Ejército Nacional. **NOTAS** **ACLARATORIAS:** A) La condición de los componentes deben ser partes del fabricante (Original Equipment

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS ADICIONALES		
ITEM	**CONDICIÓN**	**DESCRIPCIÓN DEL SERVICIO**
		manufacturer O.E.M) según su IPC. B) Todos los componentes que hacen parte de la hélice que sean reemplazados, deberán estar en condición NUEVOS de fábrica con cero horas Y paralelamente deberá quedar reflejada la anotación con su respectivo certificado en el Logbook. C) Los componentes deberán ser entregados como un solo conjunto ensamblado y en condición de aeronavegabilidad, cualquier costo adicional deberá ser asumido por el contratista.

OBSERVACIÓN No.2

OBSERVACIÓN No. 2 – EXIGENCIA DE TALLER AUTORIZADO POR FABRICANTE
Observación:

Se exige que procesos como SHOT PEENING sean realizados por talleres autorizados por el fabricante, lo cual restringe la participación a OEM o talleres directamente avalados por estos.

Esto excluye talleres certificados bajo estándares internacionales reconocidos.

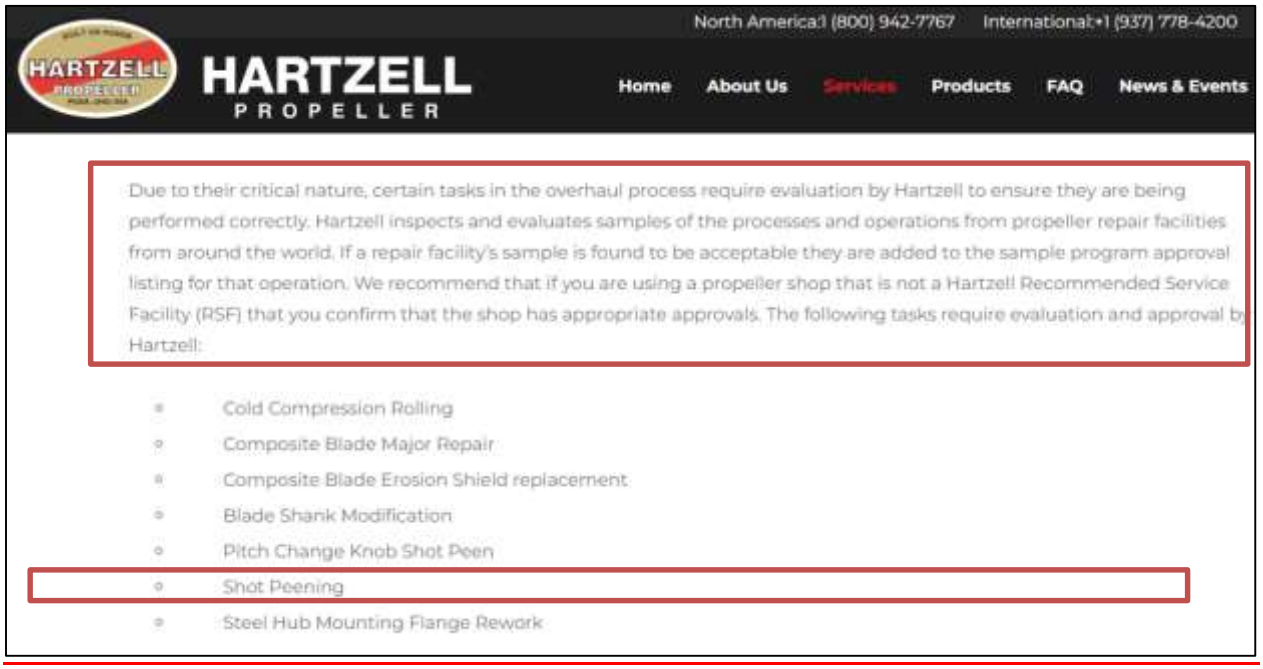
Solicitud:
Permitir la participación de talleres certificados bajo normas:

- FAA FAR 145
- EASA Part-145
- UAEAC o equivalentes

Siempre que cumplan con las especificaciones técnicas exigidas.

RESPUESTA No.2

El Comité Técnico Estructurador **NO SE ACOGE** a la observación debido a que el fabricante expone que el procedimiento de SHOT PEENING lo considera de naturaleza critica, debe ser realizado en una organización de mantenimiento aprobado por HARTZELL.



OBSERVACIÓN No.3

OBSERVACIÓN No. 3 – AUSENCIA DE RECONOCIMIENTO EN CASOS BPR / BER
Observación:

El pliego contempla escenarios BPR (Beyond Physical Repair) y BER (Beyond Economic Repair), sin establecer reconocimiento económico por inspección y gastos logísticos derivados.

Esto genera incertidumbre financiera para el contratista.

Solicitud:
Incluir:

- Un valor fijo por inspección, o
- Un esquema de pago cuando el componente sea declarado BPR o BER.

RESPUESTA No.3

El Comité Técnico Estructurador **NO ACOGE** la observación, ya que la entidad ante un evento de reportarse un elemento BPR / BER no subsanaría la necesidad y perdería presupuesto, es por eso que en el pliego de condiciones se deja en claro que la entidad no asumirá ningún costo derivado de inspecciones u otros relacionados con estados de BPR/BER, teniendo en cuenta que la operación de nuestras aeronaves está por debajo de una operación comercial en términos de horas voladas, ciclos y desgaste de material derivado de las horas voladas, adicional se relacionan datos como TSN y CSN y la entidad no restringe la solicitud de visitas técnicas por escrito para verificar las hélices para los oferentes.

OBSERVACIÓN No.4

OBSERVACIÓN No. 4 – CONDICIONES DE COMERCIO EXTERIOR E INCOTERMS
Observación:

El pliego establece que el contratista asumirá todos los costos logísticos y aduaneros sin definir el INCOTERM aplicable.

Esto resulta inviable para oferentes extranjeros sin presencia en Colombia.

Solicitud:

Definir el INCOTERM del proceso teniendo en cuenta a las empresas extranjeras sin sucursal en Colombia.

Con el fin de garantizar participación internacional y claridad en responsabilidades.

RESPUESTA No.4

El Comité Económico Estructurador se permite **ACLARAR,** que los lineamientos de Comercio Exterior serán publicados dentro de los documentos del proceso una vez se realice la publicación en la plataforma del Sistema Electrónico de Contratación Pública SECOP II del pliego de condiciones definitivo, es de anotar que adicionalmente los mismos serán incluidos en el numeral 14.3. CONDICIONES DE COMERCIO EXTERIOR del estudio previo definitivo del proceso.

OBSERVACIÓN No.5

OBSERVACIÓN No. 5 – EMBALAJE Y SUMINISTRO DE CONTENEDORES

Observación:
Se evidencia que el pliego de condiciones establece la obligación para el contratista de entregar los componentes debidamente embalados, preservados y protegidos para su transporte; no obstante, **no se define de manera expresa la responsabilidad sobre el suministro de los contenedores o medios de embalaje requeridos para el despacho internacional hacia territorio extranjero en específico para las empresas extranjeras sin sucursal en Colombia.**

En este sentido, la falta de claridad en este aspecto genera incertidumbre técnica, logística y económica, toda vez que los costos, especificaciones y responsabilidades del embalaje internacional pueden variar significativamente dependiendo de si dichos elementos son suministrados por la entidad contratante o deben ser asumidos por el contratista.

Por lo anterior, respetuosamente solicitamos a la entidad:

1. **Precisar si los contenedores, embalajes especiales o unidades de carga para el transporte internacional serán suministrados por la entidad** al momento del despacho, o si estos deben ser provistos en su totalidad por el contratista.
2. En caso de que el contratista deba asumir esta obligación, **se solicita que la entidad defina de manera expresa las especificaciones técnicas mínimas del embalaje,** incluyendo normas aplicables (por ejemplo, estándares internacionales de transporte, preservación y protección de componentes aeronáuticos o industriales, según aplique), con el fin de garantizar condiciones uniformes para todos los proponentes y se defina el proceso para la elaboración de dichos contenedores y su respectiva entrega.
3. **Confirmar que los elementos objeto del servicio serán entregados por la entidad debidamente embalados y en condiciones que cumplan con las normas técnicas aplicables para su traslado al exterior,** evitando así riesgos asociados a daños previos, manipulación inadecuada o incumplimientos en estándares internacionales.

Lo anterior, en aras de garantizar los principios de **transparencia, planeación y selección objetiva**, así como de evitar sobrecostos o interpretaciones disímiles entre los oferentes que puedan afectar la estructuración de la oferta económica.

RESPUESTA No.5

El Comité Técnico Estructurador **SE ACOGE** a la observación y se aclara que la entidad no entrega las hélices con los embalajes, esto deberá ser asumido por el futuro contratista y deberán cumplir la norma técnica establecida en el "MANUAL REVISION TRASNMITTAL, MANUAL 202 A, VOLUME 7 (61-01-02) STANDARD PRACTICES MANUAL REVISION 57 DATED OCTOBER 2025. Página 116 (Page 3-18) punto 7. "Packaging Guidelines When Sending a Propeller to a Repair Station" cabe aclarar que si es por otro medio de transporte diferente al aéreo consultar el manual en mención en los apartados siguientes al punto 7.

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL COMANDO GENERAL DE L AS FUERZAS MILITARES EJÉRCITO NACIONAL COMANDO DE ADQUISICIONES	PLAN NECESIDADES (ADQUISICIÓN BIENES Y SERVICIOS)	Página 8 de 10 Código: FO-JEMGF-COADE-1997 Versión: 0 Fecha de emisión: 2024-01-10

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS ADICIONALES		
ITEM	**CONDICIÓN**	**DESCRIPCIÓN DEL SERVICIO**
7	**ASPECTOS DE SEGURIDAD, EMBALAJE Y DOCUMENTACIÓN**	El contratista deberá cumplir con los requisitos exigidos en este numeral: a) La hélice y sus componentes deben estar perfectamente embalados y preservados. Además, la preservación debidamente registrada en el Log Book, para garantizar que sus condiciones de operación no se degraden durante del tiempo del tránsito establecido y almacenamiento en el momento de su recepción. b) El contratista debe entregar los componentes perfectamente embalados (Caja de cartón y/o madera – según aplique a componente), preservados, engrasados, con indicadores y absorbentes de humedad y demás condiciones requeridas conforme a las especificaciones técnicas exigidas por el fabricante de estas; lo anterior con el fin de garantizar su preservación sin degradar sus condiciones técnicas al momento de ser almacenadas y/o utilizadas por la Aviación del Ejército. c) El contratista asume todos los gastos de gestión aduanera como lo es transportes, almacenaje y demás según las normas vigentes sin generar costo adicional al proceso, cualquier costo adicional deberá ser asumido por el futuro contratista.
		Se aclara que la entidad no entrega las hélices con los embalajes, esto deberá ser asumido por el futuro contratista y deberán cumplir la norma técnica establecida en el "MANUAL REVISION TRASNMITTAL, MANUAL 202 A, VOLUME 7 (61-01-02) STANDARD PRACTICES MANUAL REVISION 57 DATED OCTOBER 2025. Página 116 (Page 3-18) punto 7. "Packaging Guidelines When Sending a Propeller to a Repair Station" cabe aclarar que si es por otro medio de transporte diferente al aéreo consultar el manual en mención en los apartados siguientes al punto 7.

OBSERVACIÓN No.6

OBSERVACIÓN No. 6 – PLAZO PARA DOCUMENTOS APOSTILLADOS

Observación:

Se evidencia que, dentro de los requisitos del proceso, se exige la presentación de documentos provenientes del exterior, los cuales deben cumplir con el trámite de apostilla en los Estados Unidos.

Al respecto, es importante señalar que **los tiempos actuales para la obtención de apostillas en los Estados Unidos han presentado demoras significativas,** situación que se ha visto

agravada por recientes periodos festivos y la alta demanda en las entidades competentes encargadas de dicho trámite.

Esta circunstancia constituye un factor externo, ajeno al control de los proponentes, que puede afectar de manera directa la posibilidad de estructurar y presentar una oferta completa que cumpla con todos los requisitos exigidos en el pliego de condiciones.

En ese sentido, respetuosamente solicitamos a la entidad:

Ampliar el plazo de presentación de ofertas en al menos diez (10) días calendario, con el fin de garantizar que los proponentes puedan adelantar de manera adecuada los trámites de apostilla requeridos, asegurando así la presentación de propuestas completas, válidas y ajustadas a las exigencias del proceso.

La presente solicitud se fundamenta en los principios de **pluralidad de oferentes, selección objetiva y libre concurrencia**, permitiendo una mayor participación y evitando la exclusión de posibles proponentes por causas ajenas a su voluntad.

RESPUESTA No.6

El Comité Jurídico Estructurador, **ACOGE PARCIALMENTE** su observación e informa que se ampliará el plazo de presentación de ofertas.

ESPACIO EN BLANCO

OBSERVACIÓN No.7

OBSERVACIÓN No. 7 – DESPROPORCIÓN EN LA PONDERACIÓN TÉCNICA (60%) FRENTE A LA ECONÓMICA (40%)

Observación:
El pliego de condiciones establece una ponderación de **60 puntos para el componente técnico y 40 puntos para el componente económico**.

Al respecto, consideramos que dicha distribución resulta **desproporcionada**, en la medida en que:

1. **Otorga un peso preponderante al componente técnico**, especialmente a condiciones adicionales que deben ser ofrecidas sin reconocimiento económico, lo cual puede afectar la adecuada estructuración de las propuestas.
2. **Reduce la relevancia del factor económico**, desincentivando la competencia en precio entre los oferentes.
3. **Puede limitar la participación de proponentes**, particularmente aquellos internacionales, que deben asumir mayores costos logísticos y operativos.
4. **Genera un desequilibrio en la evaluación**, al privilegiar aspectos que no necesariamente representan un mayor valor real para la entidad en términos de eficiencia del gasto público.

Adicionalmente, se observa que los ofrecimientos técnicos adicionales susceptibles de puntaje **se convierten en obligaciones contractuales sin contraprestación económica**, lo cual puede afectar el equilibrio económico del contrato y trasladar cargas excesivas al contratista.

OBSERVACIÓN No. 7 – DESPROPORCIÓN EN LA PONDERACIÓN TÉCNICA (60%) FRENTE A LA ECONÓMICA (40%)

Observación:
El pliego de condiciones establece una ponderación de **60 puntos para el componente técnico y 40 puntos para el componente económico.**

Al respecto, consideramos que dicha distribución resulta **desproporcionada**, en la medida en que:

1. **Otorga un peso preponderante al componente técnico**, especialmente a condiciones adicionales que deben ser ofrecidas sin reconocimiento económico, lo cual puede afectar la adecuada estructuración de las propuestas.
2. **Reduce la relevancia del factor económico**, desincentivando la competencia en precio entre los oferentes.
3. **Puede limitar la participación de proponentes**, particularmente aquellos internacionales, que deben asumir mayores costos logísticos y operativos.
4. **Genera un desequilibrio en la evaluación**, al privilegiar aspectos que no necesariamente representan un mayor valor real para la entidad en términos de eficiencia del gasto público.

Adicionalmente, se observa que los ofrecimientos técnicos adicionales susceptibles de puntaje **se convierten en obligaciones contractuales sin contraprestación económica**, lo cual puede afectar el equilibrio económico del contrato y trasladar cargas excesivas al contratista.

Solicitud
Respetuosamente solicitamos a la entidad:

- **Revisar y ajustar la ponderación de los factores de evaluación**, adoptando un esquema más equilibrado (por ejemplo, 30% técnico – 70% económico), o en su defecto, **incrementar el peso del componente económico.**

- **Revisar el criterio de asignación de puntaje a condiciones técnicas adicionales sin costo**, con el fin de evitar distorsiones en la evaluación y garantizar condiciones equitativas para todos los oferentes

RESPUESTA No.7

La Entidad se permite **ACLARAR** que la definición de los porcentajes asignados a los factores de ponderación corresponde a una facultad discrecional, ejercida en el marco de la autonomía administrativa y de conformidad con lo establecido en la normativa vigente, particularmente en el artículo 5 de la Ley 1150 de 2007 y el Decreto 1082 de 2015, los cuales permiten estructurar los criterios de evaluación según la naturaleza y necesidades del proceso.

En ese sentido, los ponderables establecidos responden a un análisis técnico y económico previo, orientado a garantizar la selección objetiva y la obtención de la oferta más favorable para la Entidad Estatal.

Así mismo, se precisa que el factor objeto de observación constituye un criterio adicional de calificación, el cual no tiene carácter habilitante ni obligatorio para la presentación de la oferta. Por tanto, su acreditación otorga un puntaje adicional (valor agregado), sin que su no presentación genere rechazo de la propuesta.

En consecuencia, **NO SE ACOGE** la observación y se mantienen los ponderadores definidos en los documentos del proceso.

OBSERVACIÓN PRESENTADA POR LA EMPRESA INTEGRATED ENGINEERING SERVICES S.A.S A TRAVÉS DE LA OPCIÓN OBSERVACIONES DE LA PLATAFORMA SECOP II EL DIA 8 DE ABRIL DE 2026 A LAS 18:12 HORAS

OBSERVACIÓN No.1

De acuerdo con lo establecido en el numeral correspondiente a la forma de pago, en el cual se indica que el pago se realizará en su totalidad contra entrega y recibo a satisfacción, respetuosamente nos permitimos solicitar a la entidad la reconsideración de esta condición, con el fin de implementar un esquema de pagos parciales durante la ejecución del contrato.

Respetuosamente solicitamos a la entidad considerar la implementación de un esquema de pagos parciales. La adopción de esta modalidad permitirá garantizar el equilibrio económico del contrato, facilitar la correcta ejecución del servicio y promover la pluralidad de oferentes, en cumplimiento de los principios de la contratación estatal.

RESPUESTA No.1

Una vez analizada su observación, el Comité Económico Estructurador se permite manifestar que **ACOGE** la misma, lo anterior se verá reflejado en la publicación del pliego de condiciones definitivo del proceso.

OBSERVACIÓN EXTEMPORÁNEA PRESENTADA POR LA EMPRESA HIDALGO & ARANGO ASOCIADOS SAS A TRAVÉS DE LA OPCIÓN MENSAJES DE LA PLATAFORMA SECOP II EL DIA 15 DE ABRIL DE 2026 A LAS 11:05 HORAS

OBSERVACIÓN No.1

En el marco del proceso de selección **SASD-155-CENACAVIACION-2026**, respetuosamente nos permitimos formular la siguiente observación respecto del requisito relacionado con la exigencia de que el Registro Único de Proponentes (RUP) se encuentre en firme al momento del cierre del proceso.

En primer lugar, es importante precisar que la renovación del RUP ante la Cámara de Comercio de Bogotá es el quinto día hábil de abril, lo que quiere decir el día **9 de abril de 2026**, mientras que la fecha de cierre del proceso se encuentra prevista para el **28 de abril de 2026.**

De conformidad con lo dispuesto en el **artículo 2.2.1.1.1.5.1 del Decreto 1082 de 2015**, el trámite de firmeza del RUP se surte una vez transcurridos **diez (10) días hábiles** contados a partir de su inscripción y/o renovación y/o actualización, siempre que no se presenten recursos.

Adicionalmente, debe tenerse en cuenta que el trámite registral comprende un **tiempo previo de estudio y verificación por parte de la Cámara de Comercio**, el cual puede extenderse hasta por **diez (10) días hábiles adicionales**, de conformidad con la dinámica operativa de estas entidades.

Así las cosas, la sumatoria de los tiempos de **estudio (hasta 10 días hábiles) y firmeza (10 días hábiles)** implica que los proponentes que realizaron la actualización de su RUP dentro del término legal no cuentan, en la práctica, con la posibilidad material de tener el registro en firme para la fecha de cierre del proceso, por tratarse de actuaciones que dependen exclusivamente de un tercero.

Situación que impacta la valoración de la experiencia reciente

Bajo este contexto, es importante advertir que la exigencia de firmeza del RUP genera un efecto adicional que resulta particularmente restrictivo:

Los proponentes que adquirieron o ejecutaron experiencia durante el año **2025**, y que por tanto incorporaron dicha información en su proceso de renovación del RUP en abril de 2026, **no podrían ver reflejada ni evaluada dicha experiencia en el proceso de selección**, en la medida en que esta no alcanzaría a quedar en firme dentro del plazo establecido.

En consecuencia, estos oferentes se verían en una **situación de desventaja frente a aquellos proponentes que no requieren actualizar experiencia reciente**, afectándose de manera directa el principio de **igualdad y selección objetiva**, toda vez que no se evaluaría la totalidad de la capacidad real y actualizada de los participantes.

Naturaleza jurídica del RUP y alcance de la firmeza

De conformidad con el **artículo 6 de la Ley 1150 de 2007**, el RUP tiene como finalidad acreditar las condiciones habilitantes de los proponentes.

En este sentido, resulta necesario diferenciar entre:

- **La actualización o renovación del RUP**, que acredita el cumplimiento del deber legal del proponente y la existencia de la información validada; y
- **La firmeza del acto registral**, que corresponde a una condición de ejecutoria derivada del transcurso del tiempo.

Así, la firmeza constituye un requisito de carácter **meramente temporal y procedimental**, que no afecta la validez, veracidad ni eficacia del registro ya inscrito.

Principios de la contratación estatal

De conformidad con los **artículos 24 y 25 de la Ley 80 de 1993** y el **artículo 5 de la Ley 1150 de 2007**, los procesos de selección deben garantizar los principios de **transparencia, economía, igualdad, selección objetiva y pluralidad de oferentes**.

En ese sentido, la exigencia de firmeza del RUP al momento del cierre del proceso:

- Limita la participación de oferentes que han cumplido oportunamente con sus obligaciones legales;
- Genera una **barrera artificial de acceso** derivada de términos administrativos ajenos al control del proponente; y
- Impide la valoración de la **experiencia más reciente (año 2025)**, afectando la selección objetiva.

Solicitudes

En mérito de lo expuesto, respetuosamente solicitamos a la entidad:

1. **Ampliar el plazo de cierre del proceso**, trasladándolo para una fecha posterior (preferiblemente a inicios del mes de mayo de 2026), con el fin de permitir la consolidación de la firmeza del RUP de los proponentes que han adelantado oportunamente su renovación;

y/o

2. **Permitir que la firmeza del RUP sea exigible en una etapa posterior del proceso**, particularmente en el traslado del informe de evaluación o previo a la adjudicación, y no al momento de la presentación de la oferta.

La adopción de cualquiera de estas medidas resulta razonable, proporcional y acorde con el marco normativo vigente, permitiendo garantizar la verificación de los requisitos habilitantes sin sacrificar la participación ni la evaluación integral de la experiencia de los oferentes.

En consecuencia, lo anterior contribuirá a fortalecer la pluralidad de oferentes, asegurar condiciones reales de competencia y garantizar la correcta aplicación de los principios que rigen la contratación estatal.

RESPUESTA No.1

El Comité Jurídico Estructurador, **ACLARA** que de conformidad con lo establecido en el **numeral 12.3 "Renovación y firmeza del RUP"** de la **Circular Externa Única de la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente, versión 03 del 27 de diciembre de 2023**, y el **artículo 2.2.1.1.1.5.1 del Decreto 1082 de 2015**, las personas inscritas en el RUP deben presentar la información para renovar su registro a más tardar el quinto (5°) día hábil del mes de abril de cada año. De lo contrario, cesan los efectos del RUP. De lo contrario, cesan los efectos del RUP, en este sentido al cierre del proceso de Contratación, es decir, hasta el plazo para presentar ofertas, el RUP debe encontrarse vigente, esto es, que el proponente haya presentado la información para renovar el registro en el término anteriormente establecido. Para verificar que los efectos del RUP, no han cesado, es necesario que el certificado presentado acredite que el interesado realizó los trámites necesarios para renovar su registro dentro del término.

La información contenida en el RUP, previa a la suministrada para renovar el registro, continúa en firme hasta que finalice el trámite de renovación correspondiente. Así, en el periodo comprendido entre el momento de la solicitud de renovación y el momento en que adquiera firmeza la información renovada, es válido el RUP del año anterior, cuyos efectos no han cesado y se encuentra vigente y en firme.

Por lo anterior, la entidad dará estricta aplicación a lo establecido en el artículo 2.2.1.1.1.5.1 del Decreto 1082 de 2015 y en el numeral 12.3 de la Circular Externa Única de Colombia Compra Eficiente. No obstante, **se ampliará la fecha para la presentación de ofertas.**

Firmas,

ORIGINAL FIRMADO
Teniente Coronel **YAMIL ANDRÉS CORRECHA ECHAVARRÍA**
Gerente del Proyecto

ORIGINAL FIRMADO
CT. CARLOS ANDRÉS RÍOS PÉREZ
Comité Técnico Estructurador

ORIGINAL FIRMADO
SS. ANDERSON STEVEN GARCÍA LESMES
Comité Técnico Estructurador

ORIGINAL FIRMADO
CP. JHON RICARDO APARICIO TORRES
Comité Técnico Estructurador

ORIGINAL FIRMADO
PS. LINDA VANESSA PLATA SOTO
Comité Jurídico Estructurador

ORIGINAL FIRMADO
PS. HUGO ALBERTO RIVEROS OSORIO
Comité Económico Estructurador