Bogotá D.C., 20 de mayo de 2026

FORMULARIO DE PREGUNTAS Y RESPUESTAS No.2 A LAS OBSERVACIONES PRESENTADAS AL PLIEGO DE CONDICIONES DEFINITIVO DEL PROCESO DE LICITACIÓN PÚBLICA UTILIZANDO EL MECANISMO DE SUBASTA INVERSA PARA LA CONFORMACIÓN DINÁMICA DE LAS OFERTAS No. LP-169-CENACAVIACION-2026 CUYO OBJETO ES EL "SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE DE AVIACIÓN TIPO JET A-1 PARA LAS AERONAVES DEL EJÉRCITO NACIONAL, AERONAVES ESTATALES QUE POR INTERMEDIO DE COOPERACIÓN ASÍ LO REQUIERAN, Y AERONAVES CIVILES QUE PRESTEN SUS SERVICIOS A LA DIVISIÓN DE AVIACIÓN ASALTO AÉREO MEDIANTE CONTRATOS DE HORAS RENTADAS O EN CUMPLIMIENTO DE ALGUNA MISIÓN DE APOYO AL EJÉRCITO NACIONAL".

OBSERVACIÓN PRESENTADA POR LA EMPRESA WORLD FUEL SERVICES COMPANY LLC SUCURSAL COLOMBIA A TRAVÉS DE LA OPCIÓN OBSERVACIONES DE LA PLATAFORMA SECOP II EL DIA 14 DE MAYO DE 2026 A LAS 15:59 HORAS

OBSERVACIÓN No.1

6. ANÁLISIS INDICADORES ECONÓMICOS

Observación: En relación con el indicador financiero de rentabilidad del patrimonio exigido en el proceso, se solicita ajustar el requisito a una **rentabilidad del patrimonio mayor o igual a 0.04 o 4%.**

Lo anterior, considerando que la rentabilidad del patrimonio (ROE) y la rentabilidad del activo (ROA) están directamente relacionadas, y su comportamiento depende en gran medida del nivel de endeudamiento (apalancamiento financiero) de las empresas. En este sentido, compañías con estructuras financieras más conservadoras pueden presentar niveles de ROE inferiores, sin que ello represente debilidad en su capacidad operativa o solidez financiera

En este contexto, agradecemos sea adaptado el indicador de rentabilidad del patrimonio, con la finalidad de:

- **Garantizar una mayor pluralidad de oferentes,** permitiendo la participación de empresas financieramente sólidas, pero con distintos niveles de apalancamiento.
- **Mantener coherencia con la realidad del mercado**
- **Asegurar la selección objetiva**
- **Promover el principio de libre concurrencia,** en cumplimiento de la normativa de contratación pública.

En consecuencia, se considera que un **ROE ≥ 4%** resulta razonable, proporcional y suficiente para evidenciar la capacidad financiera de los proponentes, sin restringir injustificadamente la competencia. El ajuste propuesto contribuiría al equilibrio entre la exigencia técnica del proceso y la promoción de condiciones de participación equitativas, sin afectar los principios de transparencia y selección objetiva.

Como elemento de referencia para su análisis, a continuación, se presentan algunos de los indicadores financieros ajustados entre prepliegos y pliegos definitivos, así como una comparación con otros procesos similares:

	INDICE SOLCITADO PRE PLIEGOS	INDICE SOLICITADO PLIEGOS DEFINITVOS
INDICE DE LIQUIDEZ	>= 1,61	>= 1
INDICE DE ENDEUDAMIENTO	<= 0,60 o 70%	<= 0,70 o 70%
RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO	0,07 o 7%	Solicitud modificación a 0.04 o 4%
RENTABILIDAD DEL ACTIVO	0,04 o 4%	0,03 o 3%

No Proceso	Entidad	Retabilidad patrimonio requerida
SELECCIÓN ABREVIADA POR SUBASTA INVERSA PN DIRAN SA 017 2026	Policia Nacional	Mayor o igual a 0,04 o 4%
CCENEG-072-01-2023	Colombia compra eficiente	Mayor o igual a 0,01
186-LP-CENACAVIACION-2023	Ejercito Nacional	Mayor o igual a 0,01

De acuerdo con lo anterior, un requisito más flexible permite la participación de un mayor número de proponentes sólidos, evitando limitar el proceso a empresas con estructuras financieras específicas y favoreciendo la libre competencia.

Adicionalmente, es importante señalar que la solidez financiera de una empresa no debe evaluarse a partir de un indicador aislado, sino mediante el análisis conjunto de indicadores como liquidez, endeudamiento y rentabilidad, lo cual permite una valoración más objetiva y alineada con la realidad económica del mercado.

En este sentido, se solicita respetuosamente a la entidad revisar y ajustar los requisitos observados, en aplicación de los principios de planeación, proporcionalidad, eficiencia, economía y equilibrio económico del contrato, con el fin de asegurar un proceso contractual técnicamente viable, jurídicamente sólido y acorde con las condiciones del mercado.

RESPUESTA No.1

Una vez analizada su observación el Comité Económico Estructurador **ACOGE** la misma, lo anterior se verá reflejado con la publicación de la Adenda No.1 del proceso.

OBSERVACIÓN No.2

CRONOGRAMA GENERAL - Configuración de subasta

Fecha de inicio **(6/4/2026 10:00:00 AM(UTC-05:00) Bogota, Lima, Quito)**

Fecha fin **(6/5/2026 7:00:00 PM(UTC-05:00) Bogota, Lima, Quito)**

Observación:

Respetuosamente, solicitamos a la entidad modificar la fecha de realización de la audiencia de subasta, programada actualmente para el día 04 de junio de 2026, y reprogramarla para el día 09 de junio de 2026.

Lo anterior se fundamenta en las siguientes consideraciones:

Coincidencia con otros procesos estatales similares

Actualmente, los potenciales oferentes nos encontramos participando simultáneamente en procesos de condiciones técnicas y jurídicas similares adelantados por otras entidades del Estado, entre ellas la Policía Nacional, cuyo cronograma contempla:

Cierre: 21 de mayo de 2026

Audiencia de subasta: 04 de junio de 2026

Concurrencia de audiencias de subasta en la misma fecha

De igual forma, el presente proceso adelantado por el Ejército Nacional tiene:

Cierre: 22 de mayo de 2026

Audiencia de subasta: 04 de junio de 2026

Esto genera una coincidencia en la fecha y hora de las audiencias de subasta, lo cual materialmente impide la participación simultánea de los mismos oferentes en ambos procesos.

Afectación a los principios de la contratación estatal

La programación concurrente de audiencias de subasta puede afectar principios esenciales como: Pluralidad de oferentes, Transparencia, Selección objetiva

Por ende, en aras de conservar la pluralidad de los oferentes y generar así mismo condiciones seguras que permitan que la subasta se realice sin ninguna novedad. Agradecemos reprogramar la audiencia de subasta para el día 09 de junio de 2026, o en una fecha posterior.

Ya que, en la práctica, tener dos subastas simultaneas restringe la posibilidad de que los oferentes presenten lances en igualdad de condiciones, limitando la competencia efectiva en el proceso. Asimismo, puede generar riesgos operativos durante la audiencia, afectando el desarrollo normal de la subasta y la igualdad de condiciones entre los participantes.

RESPUESTA No.2

El comité jurídico estructurador, **ACOGE** su observación y se ampliará el cronograma del proceso.

OBSERVACIÓN PRESENTADA POR LA EMPRESA FASTER FUEL SAS A TRAVÉS DE LA OPCIÓN OBSERVACIONES DE LA PLATAFORMA SECOP II EL DIA 15 DE MAYO DE 2026 A LAS 17:28 HORAS

OBSERVACIÓN No.1

OBSERVACIÓN No. 1. AJUSTE DEL PRECIO DE REFERENCIA (MARGEN DE COMERCIALIZACIÓN) – ÍTEM 23: AEROPUERTO GUSTAVO ARTUNDUAGA, FLORENCIA, CAQUETÁ (AL ALA)

A. Situación actual

El Estudio Previo Definitivo (p. 144) fija el precio de referencia del Ítem 23 en $9.841,00/galón, calculado como promedio de tres cotizaciones:

Proveedor Cotizante	Margen Cotizado	Criterio	Valor Menor (Ancla)	Precio de Referencia
Globe Air Fuel S.A.S. (GAF)	$10.820,00	Promedio de cotizaciones	**$7.500,00 (WFS)**	**$9.841,00**
World Fuel Services (WFS)	$7.500,00			
FASTER FUEL SAS	**$11.203,51**			

B. Fundamento del ajuste

- Florencia opera bajo modalidad TERCERIZA, con costos de plataforma aeroportuaria superiores a terminales con infraestructura propia (reconocido en el propio Estudio Previo, p. 91).
- La cotización de WFS ($7.500,00) tiene una dispersión del 33,06% respecto al valor mayor, evidenciando que no corresponde al mercado real; deprime artificialmente el promedio a la baja.
- El coeficiente de variación del ítem 23 es 18,82%, indicando alta dispersión que invalida el promedio simple como métrica representativa.

- Sin la cotización de WFS, el promedio GAF–Faster sería $11.011,75; la mediana es $10.820,00. Ambas métricas alternativas superan en más de 10% el precio de referencia fijado.
- Comparado con otros ítems al ala del mismo proceso (Corozal $22.002, Ibagué $20.229, Guapi $48.000), el valor de $9.841 para Florencia es desproporcionadamente bajo y no guarda coherencia con la complejidad logística de la zona.
- Los márgenes reconocidos en el proceso concurrente PN DIRAN SA 017-2026 para la región sur del país constituyen referente de mercado vigente que debe incorporarse en la determinación del precio de referencia.

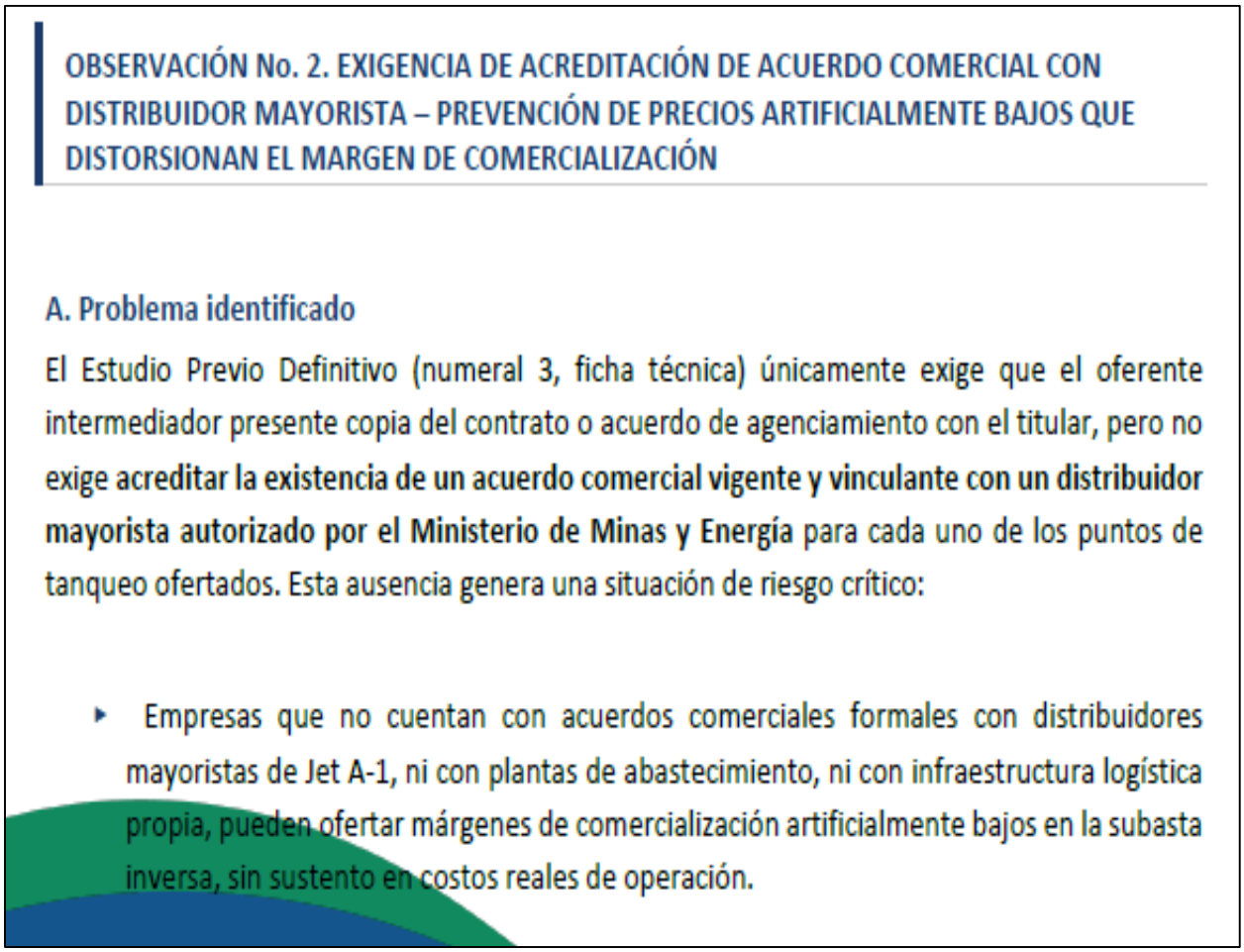
Petición concreta – Ítem 23 Florencia

Ajustar el precio de referencia del Ítem 23 – Florencia (Al Ala) de $9.841,00 a $22.200,00/galón, consistente con la realidad del mercado y coherente con los márgenes reconocidos en el mismo proceso y en el proceso DIRAN SA 017-2026 de la Policía Nacional Antinarcóticos.

RESPUESTA No.1

Una vez analizada su observación el Comité Económico Estructurador **ACOGE PARCIALMENTE** la misma, en lo respecta al precio de referencia (margen de comercialización) ítem No.23 CAQUETÁ FLORENCIA AL ALA, para lo cual se fijara el precio de referencia conforme al mayor valor cotizado por el observante FASTER FUEL SAS dentro del proceso de solicitud de información a proveedores No.SIP-169-CENACAVIACION-2026 publicada el día 25 de marzo de 2026 (10:40 horas) FASTER FUEL SAS, lo anterior se verá reflejado con la publicación de la Adenda No.1 del proceso.

OBSERVACIÓN No.2



- Estas ofertas distorsionan el precio resultante de la subasta, llevando el margen adjudicado a valores que resultan económicamente inviables para quienes sí cuentan con la cadena de suministro real y los costos logísticos asociados.
- Una vez adjudicados los lotes, el contratista sin acuerdo comercial real enfrenta imposibilidad operacional de cumplir las entregas dentro de los plazos establecidos, afectando directamente la misionalidad del Ejército Nacional.
- Este fenómeno es reconocido en la normativa de contratación pública (Ley 1882 de 2018 y Circular Externa 5 de 2018 de Colombia Compra Eficiente) como "oferta artificialmente baja" o "dumping contractual", que obliga a la entidad a requerir explicaciones cuando el precio ofertado sea significativamente inferior al de referencia.

B. Marco normativo aplicable

El Decreto 1073 de 2015 (compilatorio del sector minas y energía) establece que el distribuidor mayorista debe "garantizar suministro regular y estable de combustibles con las personas con las que tenga un contrato o acuerdo comercial". Esto implica que la cadena de suministro de Jet A-1 solo puede operar a través de agentes autorizados con vínculos contractuales formales con la fuente de producto (refinería, importador o distribuidor mayorista habilitado por MinMinas).

La Resolución 40264 de 2022 del Ministerio de Minas y Energía exige el cumplimiento de requisitos de calidad, almacenamiento, transporte y suministro de combustibles de aviación, condiciones que solo pueden garantizarse con una cadena logística formalmente establecida desde la fuente de producto hasta el punto de entrega.

C. Solicitudes concretas

Solicitud No. 2A – Exigencia de acreditación de acuerdo comercial

Se solicita incluir en el pliego definitivo la exigencia de que cada proponente acredite, como requisito habilitante técnico, la existencia de un ACUERDO COMERCIAL VIGENTE con un distribuidor mayorista o refinador/importador autorizado por el Ministerio de Minas y Energía para el suministro de combustible Jet A-1, específico para cada punto de tanqueo ofertado o para la región geográfica correspondiente. Dicho acuerdo deberá estar vigente al momento de presentación de la oferta y durante toda la ejecución del contrato.

RESPUESTA No.2

El comité técnico estructurador **NO ACOGE** la solicitud de incluir como requisito habilitante técnico la acreditación de un acuerdo comercial vigente con un distribuidor mayorista o refinador/importador autorizado por el Ministerio de Minas y Energía para cada punto de tanqueo ofertado o región geográfica correspondiente. Puesto que, se considera que exigir acuerdos comerciales específicos previos con distribuidores mayoristas o refinadores/importadores para cada punto de suministro constituye una condición que restringe la participación, toda vez que la capacidad de abastecimiento y ejecución contractual puede acreditarse mediante diferentes esquemas operativos, logísticos y comerciales válidos dentro de la cadena de distribución autorizada de combustibles.

Lo anterior, en atención a los principios de pluralidad de oferentes, selección objetiva y libre concurrencia previstos en la Ley 80 de 1993, la Ley 1150 de 2007 y el Decreto 1082 de 2015, conforme a los cuales las entidades estatales deben establecer requisitos habilitantes proporcionales, adecuados y estrictamente necesarios para la ejecución del objeto contractual, evitando condiciones que puedan limitar injustificadamente la participación de posibles oferentes, adicional, la normatividad aplicable al sector de combustibles y las condiciones establecidas en el proceso contractual ya exigen que el combustible suministrado provenga de agentes autorizados y cumpla con las especificaciones

técnicas y regulatorias correspondientes, así como con los permisos y autorizaciones exigidos por las autoridades competentes.

El comité técnico estructurador mantiene las condiciones habilitantes establecidas en el proceso, al considerar que estas resultan suficientes para garantizar la correcta ejecución del contrato, sin imponer restricciones adicionales que puedan afectar la pluralidad de oferentes y la libre competencia.

OBSERVACIÓN No.3

OBSERVACIÓN No. 3. INDICADORES DE CAPACIDAD FINANCIERA – UMBRALES INSUFICIENTES PARA GARANTIZAR EL CUMPLIMIENTO EN UN CONTRATO DE ALTA ENVERGADURA

A. Indicadores exigidos actualmente

Indicador	Requisito Actual del Pliego	Observación
Índice de Liquidez	≥ 1,00	Mínimo técnico: cualquier empresa con activos corrientes iguales a pasivos accede.
Razón de Cobertura de Intereses	≥ 1,62	Umbral bajo para contrato con compromisos de entrega críticos para la misionalidad del Ejército.
Índice de Endeudamiento	≤ 70%	Permite empresas con hasta 70% de su activo financiado con deuda. Alto riesgo de insolvencia.
Capacidad Patrimonial	≥ 50% presupuesto ofertado	Para un proceso de $28.208 millones, el 50% implica apenas $14.104 millones de patrimonio total para adjudicatario de todos los lotes.
Rentabilidad del Patrimonio	≥ 7%	Umbral bajo que admite empresas con mínima generación de valor operacional.
Rentabilidad del Activo	≥ 3%	Umbral muy bajo para un sector que requiere alta rotación de capital de trabajo.

B. Análisis del riesgo

El presupuesto total del proceso es de **$28.208.127.857,79** (IVA incluido). El umbral actual del 50% de Capacidad Patrimonial equivale a un patrimonio mínimo de **~$14.104 millones.** Este valor es alcanzable por empresas de tamaño medio sin experiencia específica en el sector de combustibles de aviación militar.

- El suministro de Jet A-1 para operaciones militares es un servicio de alta criticidad: la falla en la entrega puede impedir operaciones aéreas del Ejército Nacional, con consecuencias graves para la seguridad nacional. Por lo tanto, los indicadores financieros deben asegurar no solo la solvencia formal sino la capacidad real de financiamiento de operaciones a crédito durante el ciclo de pago del contrato.
- El ciclo de pago real en contratos con el Ejército Nacional puede extenderse entre 60 y 120 días (sujeto a disponibilidad de cupo PAC). Una empresa con capital de trabajo bajo puede ver comprometida su liquidez operacional al tercer o cuarto mes de ejecución si no recibe pagos a tiempo.
- La entrada al proceso de empresas sin infraestructura logística ni acuerdos de suministro formales, habilitadas exclusivamente por cumplir los mínimos financieros del pliego, representa el principal riesgo de incumplimiento en puntos de tanqueo de difícil acceso (vía aérea, fluvial, puntos remotos del Amazonas y Guaviare).
- Procesos anteriores de contratación del sector defensa han evidenciado que contratistas que cumplen indicadores mínimos, pero carecen de respaldo logístico real, incurren en incumplimiento sistemático, generando perjuicio a las operaciones militares y costas procesales para el Estado.

C. Solicitud concreta

Solicitud No. 3 – Ajuste de indicadores financieros

Se solicita revisar y ajustar los indicadores de Capacidad Financiera, Capacidad Patrimonial, Índice de Endeudamiento y Rentabilidad del Patrimonio. Esto garantiza que los proponentes habilitados cuenten con la solidez financiera real para soportar el ciclo de pago del contrato y la financiación de operaciones en puntos remotos, sin restringir indebidamente la pluralidad de oferentes con capacidad operacional real demostrada en el sector.

RESPUESTA No.3

Una vez analizada su observación este comité económico estructurador se permite **ACLARAR**, que dentro de la estructuración económica se dio estricta aplicación a lo establecido en el Artículo 2.2.1.1.1.5.3. del Decreto 1082 de 2015 y al manual de análisis del sector expedido por Colombia Compara Eficiente, en el Estudio Previo Numeral 6.ANÁLISIS INDICADORES ECONÓMICOS y en el apartado ANÁLISIS DE LA OFERTA, se dejó constancia de la viabilidad que tiene el proceso desde el punto de vista financiero y organizacional, con base en la información sectorial de las empresas que se encuentran en capacidad de proveer los bienes o servicios objeto del proceso, empresas que hacen parte del sector terciario, el cual comprende unidades económicas dedicadas principalmente a la venta y comercialización de los bienes y servicios requeridos por la Entidad Estatal.

De otra parte nos permitimos ratificar que tal como lo establece el estudio del sector en el estudio previo, la administración identifico los indicadores financieros y de organización exigibles para el presente proceso, lo cual permite manejar estándares de participación plural pero al mismo tiempo salvaguardo la salud financiera y el respaldo para la entidad bajo las condiciones analizadas desde la estructuración del proceso, por lo anterior reiteran los

indicadores establecidos, ya que la entidad debe garantizar un proponente con el suficiente musculo financiero que le permita cumplir sin riesgos económicos el objeto contractual del proceso. Es de aclarar que todos los indicadores en conjunto reflejan la fortaleza financiera del proponente, de ahí que para la entidad cada uno de ellos sea importante a la hora de evaluar financieramente.

OBSERVACIÓN No.4

OBSERVACIÓN No. 4. TIEMPOS DE ENTREGA – INSUFICIENCIA DEL PLAZO DE 72 HORAS PARA TRANSPORTE TERRESTRE EN PUNTOS DE DIFÍCIL ACCESO

A. Disposición actual del pliego

El numeral 5.1 (Procedimiento Modalidad Suministro Carrotanque a Granel) y el numeral 7 del Estudio Previo establecen que el pedido **deberá ser entregado en un tiempo no mayor a 72 horas**, con posibilidad de extensión de 48 horas adicionales por fuerza mayor, para un máximo de 120 horas (5 días hábiles).

B. Análisis técnico operacional

FASTER FUEL SAS, con amplia experiencia operacional en el suministro de combustible Jet A-1 a unidades del Ejército Nacional, Fuerza Aérea, Policía Nacional y entidades estatales en todo el territorio nacional, evidencia que el plazo de 72 horas es **técnicamente insuficiente** para un número significativo de los 125 puntos de tanqueo del proceso, por las siguientes razones:

- El proceso de autorización del pedido toma hasta 24 horas desde la solicitud del usuario hasta la emisión de la orden por parte del DECOA. Esto reduce el tiempo efectivo de logística a 48 horas o menos para el transportista, tiempo que resulta insuficiente para rutas que requieren más de 4 horas de desplazamiento en carrotanque.
- En Colombia, el transporte de combustibles peligrosos está sujeto a restricciones horarias (Decreto 1609 de 2002), prohibición de circulación nocturna en muchas vías, y controles en pasos de frontera departamental. Estas restricciones pueden consumir hasta 30-40% del tiempo disponible en rutas largas.
- Para puntos ubicados en zonas de orden público complejo (Caquetá, Putumayo, Meta, Vaupés, Guaviare, Chocó), los vehículos de carga deben coordinarse con escoltas militares o policiales. Esta coordinación puede tomar entre 12 y 24 horas adicionales no contempladas en el plazo de entrega.
- El proceso de cargue en planta, incluyendo la certificación de calidad del producto por el distribuidor mayorista (análisis de laboratorio, sellado del vehículo, documentación de transporte), toma entre 4 y 8 horas adicionales que no forman parte del tiempo de tránsito.

C. Solicitud concreta

Solicitud No. 4 – Ajuste de tiempos de entrega para modalidad terrestre

Se solicita modificar el plazo de entrega para la modalidad de suministro a granel en carrotanque así: • Plazo inicial: 5 días hábiles (en lugar de 72 horas/3 días calendario) contados desde la APROBACIÓN del pedido por parte del DECOA, no desde su solicitud. • Extensión por circunstancias ajenas: hasta 5 días hábiles adicionales previa solicitud justificada al supervisor del contrato. • Para rutas con distancia superior a 400 km o que impliquen cruce de cordillera, selva o zona de orden público: plazo inicial de 8 días hábiles. Lo anterior garantiza cumplimiento real sin exponer al contratista a sanciones por causas ajenas a su gestión directa.

RESPUESTA No.4

El Comité Técnico Estructurador **NO ACOGE** la observación presentada frente a los tiempos de ejecución, por cuanto la Entidad mantiene los tiempos establecidos en las especificaciones técnicas del proceso, en atención a las condiciones propias de la dinámica operacional y a las necesidades permanentes del servicio. Tales tiempos obedecen a la naturaleza estratégica del suministro requerido y a la necesidad de garantizar la continuidad operativa, la capacidad de reacción inmediata y la seguridad en el abastecimiento en cada uno de los puntos definidos por la Entidad. En ese sentido, resulta necesario mantener los tiempos previstos, toda vez que cualquier demora en los puntos de suministro puede generar afectaciones directas y perjudiciales para las operaciones aéreas, comprometer la oportunidad de los despliegues logísticos, alterar la programación de misiones y afectar la disponibilidad de las aeronaves requeridas para el cumplimiento de la misión institucional. En consecuencia, la Entidad conserva los plazos establecidos, sin perjuicio de que el contratista, en ejercicio de su autonomía empresarial y bajo el principio de responsabilidad en la ejecución contractual, deba estructurar y disponer de un plan logístico suficiente para dar cumplimiento efectivo a las obligaciones asumidas dentro de los tiempos requeridos por la Entidad.

OBSERVACIÓN No.5

OBSERVACIÓN No. 5. TIEMPOS DE ENTREGA PARA MODALIDADES VÍA AÉREA Y FLUVIAL – PUNTOS DE ACCESO EXTREMO (AMAZONAS, GUAVIARE, VAUPÉS, CAQUETÁ)

A. Disposición actual del pliego para modalidades aérea y fluvial

Los numerales 5.2 (Vía Aérea) y 5.3 (Vía Fluvial) del Estudio Previo establecen el mismo plazo de **72 horas** para la entrega en todos los puntos, incluyendo aquellos de acceso exclusivamente aéreo o fluvial en la región amazónica.

B. Realidad logística de los puntos remotos

Los siguientes puntos de tanqueo incluidos en el proceso presentan condiciones logísticas que hacen materialmente imposible el cumplimiento del plazo de 72 horas:

Ítem	Municipio / Punto	Dpto.	Modalidad	Razón de la imposibilidad logística
2	Miraflores	Guaviare	A Granel (Aéreo/Fluvial)	Sin acceso terrestre. Solo acceso aéreo (charter) o fluvial por el Río Vaupés. Tiempo mínimo de logística: 8-12 días.
3	Peñas Coloradas	Caquetá	A Granel	Zona de difícil acceso. Requiere coordinación con unidades militares. Tiempo mínimo: 10-15 días.
5	Araracuara	Amazonas	A Granel	Solo acceso aéreo. Sin pista permanente certificada para carga pesada. Tiempo mínimo: 10-20 días.

Ítem	Municipio / Punto	Dpto.	Modalidad	Razón de la imposibilidad logística
6	La Chorrera	Amazonas	A Granel	Solo acceso aéreo (avioneta) o fluvial por el Río Igaraparaná. Tiempo mínimo por vía fluvial: 15-20 días.
7	La Pedrera	Amazonas	A Granel	Ubicada en el sur del Amazonas. Acceso aéreo (pista no certificada para carga) o fluvial por el Río Caquetá. Tiempo mínimo: 15-20 días.
1	Carurú	Vaupés	A Granel	Solo acceso aéreo. Sin carretera. Operación de cargue desde Mitú o Villavicencio. Tiempo mínimo: 8-15 días.

Para estos puntos, el proceso logístico real implica: (i) búsqueda y contratación de aeronave de carga o embarcación fluvial disponible en la región; (ii) cargue y certificación del combustible en bidones o contenedores especializados; (iii) tramitación del plan de vuelo o plan de navegación; (iv) desplazamiento con tiempos sujetos a clima, caudal de ríos y disponibilidad de aeronave; y (v) descargue y certificación en destino. Esta cadena logística tiene un tiempo mínimo real de entre 10 y 20 días calendario para los puntos más remotos.

Solicitud No. 5 – Plazos diferenciados para puntos de acceso fluvial y aéreo exclusivo

Se solicita establecer plazos de entrega DIFERENCIADOS por tipología logística del punto de tanqueo en el pliego definitivo: • Puntos con acceso terrestre: 5 días hábiles (ver Observación No. 4). • Puntos con acceso aéreo (charter o vuelo regular con carga): 10 días hábiles desde aprobación del pedido. • Puntos con acceso fluvial exclusivo o combinado (aéreo + fluvial): 20 días hábiles desde aprobación del pedido. • En todos los casos: extensión adicional de hasta el 50% del plazo por condiciones climáticas, hidrológicas (crecida o vaciante del río) o de orden público debidamente documentadas. Lo anterior es indispensable para garantizar que los plazos sean técnicamente alcanzables y no constituyan una trampa contractual que lleve a incumplimientos inevitables, afectando la misionalidad del Ejército Nacional.

RESPUESTA No.5

El comité técnico estructurador **NO ACOGE** la observación presentada frente a los tiempos de ejecución, por cuanto la entidad mantiene los tiempos establecidos en las especificaciones técnicas del proceso, en atención a las condiciones propias de la dinámica operacional y a las necesidades del servicio. Tales tiempos obedecen a la naturaleza estratégica del suministro requerido y a la necesidad de garantizar continuidad operativa, capacidad de respuesta y seguridad en el abastecimiento en los puntos definidos por la entidad. En consecuencia, la entidad conserva los plazos establecidos, sin perjuicio de que el contratista, en ejercicio de su autonomía empresarial y bajo el principio de responsabilidad en la ejecución contractual, deba estructurar y disponer de un plan logístico suficiente para dar cumplimiento efectivo a las obligaciones asumidas dentro de los tiempos requeridos por la entidad.

OBSERVACIÓN No.6

OBSERVACIÓN No. 6. EXIGENCIA DE TUBOS HIDRO KIT POR CADA 800 GALONES – DESPROPORCIÓN TÉCNICA, ALTO COSTO Y DIFICULTAD DE ADQUISICIÓN

El numeral 6 (Pruebas de Calidad de Combustibles) del Estudio Previo establece que el contratista debe suministrar **un (1) Tubo de Hidro Kit de 15 PPM por cada 800 galones de combustible a entregar**, en las modalidades a granel por carrotanque y vía aérea.

B. Análisis técnico

FASTER FUEL SAS, con más de 10 años de experiencia en el suministro de combustible de aviación Jet A-1 a unidades militares y de seguridad del Estado, formula la siguiente observación técnica sobre esta exigencia:

- Un carrotanque estándar de suministro de combustible Jet A-1 tiene una capacidad de entre 7.000 y 15.000 galones por viaje. Con la exigencia actual de 1 hidro kit por cada 800 galones, una entrega de 10.000 galones requeriría 12,5 hidro kits, lo que representa un costo adicional desproporcionado por entrega (cada kit tiene un precio de mercado de entre $80.000 y $150.000 COP, para un costo total de hasta $1.875.000 por entrega única), y una logística de suministro y control de los kits que no guarda proporción con la finalidad de la prueba.
- La práctica técnica internacional estándar (IATA Fuel Quality Requirements for Jointly Operated Airports, ATA 103 y especificaciones DEF STAN 91-091) establece que la prueba de contenido de agua libre (detector de agua/hidro kit) se realiza UNA VEZ por entrega (por compartimento de carrotanque), independientemente del volumen, complementada con las pruebas de densidad y apariencia visual. Esta es la práctica vigente en aeropuertos internacionales colombianos operados bajo estándares IATA.
- El Estudio Previo ya reconoce en el mismo numeral 6 la validez de la prueba de pasta SHELL WATER como alternativa al hidro kit. Estas pruebas Shell (Shell Water Detector) están certificadas por laboratorios internacionales, son de más fácil adquisición en el mercado colombiano, y tienen un costo notablemente inferior al del hidro kit de 15 PPM. Su uso está avalado por la ASTM D3240 y las normativas de la Resolución 40264 de 2022 del MinMinas.
- Los tubos Hidro Kit de 15 PPM son de difícil adquisición en Colombia: solo están disponibles a través de distribuidores importadores especializados con tiempos de entrega de 4 a 8 semanas, lo que puede generar quiebres de inventario y retrasos en la entrega cuando el contratista no tiene stock suficiente anticipado.

C. Solicitud concreta

Solicitud No. 6A – Ajuste de la proporción de Hidro Kit por volumen de entrega

Se solicita modificar la exigencia del Estudio Previo para establecer: UN (1) Tubo de Hidro Kit de 15 PPM por cada entrega (por compartimento de carrotanque o por bidón), independientemente del volumen total entregado, en lugar de uno por cada 800 galones. Para entregas en carrotanque de un solo compartimento, la prueba se realizará al inicio del descargue. Para carrotanques multicompartimento, se realizará una prueba por compartimento. Esto es consistente con los estándares internacionales IATA, ATA 103 y la Resolución 40264 de 2022 del MinMinas.

Solicitud No. 6B – Reconocimiento de pruebas Shell Water Detector como alternativa equivalente

Se solicita que el pliego definitivo reconozca expresamente la prueba de pasta Shell Water Detector (o equivalentes certificados por laboratorios acreditados por ONAC o por organismos internacionales equivalentes como UKAS o DAkkS) como alternativa técnicamente equivalente al Hidro Kit de 15 PPM, para todos los puntos de tanqueo del proceso. Ambas pruebas detectan la presencia de agua libre en el combustible y están validadas por normas técnicas internacionales aplicables al combustible Jet A-1. Esto garantiza la calidad del producto sin imponer restricciones de suministro innecesarias.

Solicitud No. 6C – Ajuste del umbral de entrega por Hidro Kit para modal al ala y granel

Con base en lo anterior, se solicita que el umbral de entrega de Hidro Kit sea ajustado a: • Modalidad A Granel (carrotanque): 1 Hidro Kit por entrega (por compartimento), o equivalente Shell Water Detector, con independencia del volumen y para las entregas al ala cada 2.000 gls 1 hidro Kit.

RESPUESTA No.6

Analizada la observación **SE INDICA** que el suministro de tubos Hidrokit constituye una obligación técnica accesoria y complementaria al objeto contractual, necesaria para la verificación de la calidad del combustible entregado y para garantizar condiciones adecuadas de seguridad operacional en el abastecimiento de aeronaves.

La realización de pruebas de calidad al momento de la entrega del combustible resulta indispensable para verificar que durante su transporte, almacenamiento, manipulación o transferencia no se hayan presentado alteraciones que afecten las condiciones técnicas requeridas para su utilización segura en aeronaves.

Si bien la Entidad reconoce que la adquisición de dicho insumo puede representar costos adicionales para los oferentes, tales costos corresponden a riesgos comerciales propios de la estructuración económica de la oferta y no desvirtúan la necesidad técnica del control de calidad exigido.

Así pues, en aplicación de criterios de razonabilidad y proporcionalidad, se ajustará la exigencia inicialmente prevista, reduciendo el suministro de tubos Hidrokit a un (1) tubo por cada ochocientos (800) galones entregados, medida que permite mantener los controles de calidad requeridos sin imponer cargas excesivas. Ampliarla a un (1) tubo por cada

mil (1000) galones reduciría el estándar de control técnico definido por la Institución para el aseguramiento de la calidad del combustible suministrado.

OBSERVACIÓN No.7

OBSERVACIÓN No. 7. TIEMPOS DE RECEPCIÓN, REVISIÓN Y APROBACIÓN DE FACTURAS POR PARTE DE LA ENTIDAD – AUSENCIA DE PLAZOS DEFINIDOS EN EL PLIEGO

A. Situación actual en el pliego

El Estudio Previo Definitivo (numeral 18 de la Ficha Técnica) únicamente establece que el contratista debe presentar la factura dentro de los **diez (10) días hábiles posteriores a la entrega o suministro** del combustible. Sin embargo, el pliego guarda silencio absoluto sobre los plazos en los cuales la CENAC AVIACIÓN debe: (i) recibir formalmente la factura; (ii) revisarla y comunicar observaciones o devoluciones; (iii) aprobarla para trámite de pago; y (iv) tramitar el pago efectivo al contratista.

B. Impacto sobre el contratista

- La ausencia de plazos para la revisión y aprobación de facturas por parte de la entidad genera una asimetría contractual: el contratista está sujeto a términos estrictos de entrega y facturación (72 horas de entrega, 10 días para facturar, 48 horas para corregir devoluciones), mientras que la entidad no tiene límite temporal para revisar, objetar o tramitar el pago.
- Esta asimetría expone al contratista a ciclos de pago indefinidos, que en la práctica pueden extenderse entre 60 y 120 días desde la entrega del combustible hasta el recibo del pago, afectando gravemente el capital de trabajo del proveedor, especialmente en contratos de alta frecuencia de entrega como el presente.
- El numeral 10 de la Ficha Técnica establece que la facturación con inconsistencias será devuelta y el contratista tendrá 48 horas para corregirla. Sin embargo, no se establece en cuánto tiempo la entidad debe pronunciarse sobre la factura corregida, lo que puede generar ciclos indefinidos de devolución-corrección-devolución.
- La Ley 1882 de 2018 y el Estatuto General de Contratación (Ley 80 de 1993, Art. 4, numeral 8) establecen que las entidades estatales deben hacer efectivos los pagos en el plazo estipulado en el contrato, y que la mora en el pago genera intereses de mora. Sin embargo, para que esta obligación sea exigible, el plazo de pago debe estar claramente definido desde el pliego.

C. Marco normativo aplicable

El artículo 87 del Decreto 1510 de 2013 (hoy compilado en el Decreto 1082 de 2015) y la Guía de Contratación de Colombia Compra Eficiente establecen que los pliegos deben definir las condiciones de pago, incluyendo los plazos de revisión y aprobación de cuentas de cobro y facturas por parte de la entidad. La ausencia de estos plazos es una omisión relevante del pliego que debe ser subsanada.

Solicitud No. 7 – Incorporar plazos de revisión y aprobación de facturas en el pliego definitivo
Se solicita incluir en el pliego de condiciones definitivo una cláusula especifica que establezca: • Plazo para acuse de recibo de la factura por parte del supervisor del contrato: máximo 3 días hábiles desde su

presentación. • Plazo para revisión y comunicación de observaciones o devolución de la factura: máximo 3 días hábiles desde el acuse de recibo. • Plazo para aprobación de la factura sin observaciones: si transcurridos los 3 días hábiles la entidad no ha comunicado observaciones, la factura se entenderá aprobada. • Plazo para trámite de pago una vez aprobada la factura: máximo 30 días hábiles, sujeto a disponibilidad del cupo PAC, con generación de intereses de mora en caso de incumplimiento según el Art. 4, numeral 8, de la Ley 80 de 1993. • Una sola oportunidad de devolución por factura: si la entidad devuelve una factura, debe indicar TODAS las inconsistencias en un solo acto, y el contratista dispondrá de 3 días hábiles para subsanarlas. Así mismo que quede constancia de las obligaciones del supervisor frente al contratista en el cumplimiento del pago.

RESPUESTA No.7

El Comité Técnico Estructurador **NO ACOGE** la solicitud de incorporar en el pliego de condiciones los términos y efectos automáticos propuestos frente al trámite de revisión, aprobación y pago de facturas.

Lo anterior, en atención a que los procedimientos de revisión documental, validación de soportes, trámite financiero y programación de pagos se encuentran sujetos a las disposiciones presupuestales, financieras y administrativas aplicables a las entidades públicas, así como a los procedimientos internos establecidos para la ejecución y control del gasto público.

El Comité Técnico Estructurador reconoce la obligación legal de adelantar oportunamente las actuaciones relacionadas con la revisión y trámite de pago de las obligaciones contractuales, conforme a los principios de eficiencia, economía y responsabilidad previstos en la Ley 80 de 1993, la Ley 1150 de 2007 y el Decreto 1082 de 2015; no obstante, no resulta procedente establecer mecanismos de aprobación automática de facturas por silencio administrativo, toda vez que la verificación integral del cumplimiento contractual requiere la validación técnica, administrativa, financiera y presupuestal de los soportes correspondientes.

Así mismo, la generación de observaciones o devoluciones puede depender de validaciones adicionales derivadas de la supervisión contractual, auditorías internas, controles presupuestales o inconsistencias detectadas con posterioridad a la revisión inicial, razón por la cual no es viable limitar a una única oportunidad la devolución de facturas o soportes cuando persistan inconsistencias que afecten la procedencia del pago. De igual manera, toda factura que presente inconsistencias, errores, ausencia de soportes requeridos o incumplimiento de los requisitos establecidos para su trámite será devuelta para su correspondiente corrección y subsanación por parte del contratista. Las novedades, observaciones y devoluciones que se generen durante el proceso de revisión y ejecución contractual serán notificadas a través del correo electrónico decoafacturacion@gmail.com, como canal dispuesto para el trámite y seguimiento de facturación.

En relación con los intereses moratorios, se precisa que estos se regirán conforme a la normatividad vigente y a las condiciones legales aplicables en materia contractual y presupuestal, sin que resulte necesario incorporar estipulaciones adicionales diferentes a las ya previstas en el marco normativo correspondiente. De igual manera, las obligaciones y responsabilidades del supervisor del contrato se encuentran reguladas por la normatividad aplicable, los manuales institucionales y las funciones propias de supervisión contractual, razón por la cual no se considera necesario incluir disposiciones adicionales en los términos planteados por el observante.

OBSERVACIÓN No.8

OBSERVACIÓN No. 8. CONTRADICCIÓN ENTRE LA EXIGENCIA DE CERTIFICACIÓN DE COMBUSTIBLES VÍA AÉREA Y LAS RESPUESTAS 4, 5 Y 6 DEL FORMULARIO DE PREGUNTAS Y RESPUESTAS No. 1 – AUTONOMÍA TÉCNICA Y OPERATIVA DEL OFERENTE

A. Exigencia observada en el pliego

El numeral 5.2 del Estudio Previo Definitivo (Procedimiento Modalidad Suministro Vía Aérea) exige que el contratista entregue, junto con cada pedido en modalidad vía aérea, una **"Certificación de combustibles vía aérea"** mediante la cual la empresa contratista certifique que se realizó el vuelo para ingresar el combustible. Esta exigencia implica que la entidad asume que el mecanismo de transporte del combustible hasta el punto de tanqueo es exclusivamente la vía aérea.

B. Contradicción con las Respuestas 4, 5 y 6 del Formulario de Preguntas y Respuestas No.1

Las Respuestas 4, 5 y 6 emitidas por la CENAC AVIACIÓN en el Formulario Oficial de Preguntas y Respuestas del proceso establecen expresamente que: **"la estructuración, operativa, logística y el mecanismo de transporte que cada oferente decida implementar para dar cumplimiento a las obligaciones corresponde a su esfera de autonomía técnica, operativa y empresarial, bajo su cuenta y riesgo"**, y que **"el objeto del proceso es el suministro de combustible, no el transporte del mismo"**.

- Si el objeto del contrato es el suministro de combustible y no el transporte, y si la entidad reconoce que el mecanismo logístico es de libre determinación del contratista, exigir una certificación que acredite la realización de un vuelo específico como condición de entrega contradice directamente estos principios: obliga al contratista a usar una modalidad de

transporte específica (aéreo) y a documentarla, cuando podría optar por combinar transporte terrestre + tramo aéreo, transporte fluvial + aéreo, o cualquier otra cadena logística que garantice la entrega en el punto y condiciones requeridas.

- Esta exigencia también genera una asimetría en relación con la Nota 2 de los numerales 5.2 y 5.3: si la entidad ya exige guía aérea o de navegación marítima como soporte de entrega, la "Certificación de combustibles vía aérea" es redundante e impone una carga documental adicional sin sustento en el objeto del contrato.
- En la práctica, el contratista puede movilizar el combustible por vía terrestre hasta el aeropuerto más cercano accesible, y desde allí usar un operador logístico local para el último tramo. Exigir una certificación de vuelo impide o desincentiva esta modalidad mixta, que puede ser más eficiente y económica.

RESPUESTA No.4

El comité técnico estructurador **NO ACOGE** la observación presentada frente a los tiempos de ejecución, por cuanto la entidad mantiene los tiempos establecidos en las especificaciones técnicas del proceso, en atención a las condiciones propias de la dinámica operacional y a las necesidades del servicio. Tales tiempos obedecen a la naturaleza estratégica del suministro requerido y a la necesidad de garantizar continuidad operativa, capacidad de respuesta y seguridad en el abastecimiento en los puntos definidos por la entidad. En consecuencia, la entidad conserva los plazos establecidos, sin perjuicio de que el contratista, en ejercicio de su autonomía empresarial y bajo el principio de responsabilidad en la ejecución contractual, deba estructurar y disponer de un plan logístico suficiente para dar cumplimiento efectivo a las obligaciones asumidas dentro de los tiempos requeridos por la entidad.

RESPUESTA No.5

Analizada la observación, es necesario **PRECISAR** que el objeto del presente proceso contractual corresponde al suministro de combustible de aviación tipo JET A-1 en diferentes lugares del país, sin que se establezca como obligación contractual un medio específico de transporte o logística para su entrega.

En ese sentido, la estructuración operativa, logística y el mecanismo de transporte que cada oferente decida implementar para dar cumplimiento a las obligaciones contractuales corresponden a su esfera de autonomía técnica, operativa y empresarial, bajo su cuenta y riesgo.

En consecuencia, no se considera procedente incorporar como requisito técnico habilitante una exigencia asociada exclusivamente a una modalidad de transporte, toda vez que, como se señaló, el medio de transporte atiende únicamente a las posibilidades del oferente pues, de lo contrario, podría configurarse como una posible restricción injustificada a que existan pluralidad de oferentes.

Ahora bien, lo anterior se indica sin perjuicio de que, el oferente deba garantizar el cumplimiento de la normatividad que resulte necesaria de acuerdo a la modalidad de transporte que opte por implementar.

RESPUESTA No.6

El comité técnico estructurador **NO ACOGE** la observación número 6 de la última parte, en razón a que el objeto contractual del proceso se refiere al suministro de combustible y no al transporte del mismo. En consecuencia, la forma de transporte escogida por el contratista hace parte de su esfera de organización y planeación logística, por lo que será su deber garantizar que esta se ajuste a la normatividad vigente del país, incluyendo las disposiciones regulatorias del sector transporte y las exigencias aplicables al traslado de combustibles y sustancias asociadas a hidrocarburos. Bajo este entendido, la entidad no interviene en la selección del medio de transporte, siempre que el contratista cumpla integralmente con las exigencias legales, técnicas y de seguridad necesarias para ejecutar adecuadamente el contrato.

Solicitud No. 8 – Eliminación de la "Certificación de combustibles vía aérea" como requisito de entrega

Conforme a las Respuestas 4, 5 y 6 del Formulario Oficial de Preguntas y Respuestas, se solicita: A. Eliminar del pliego definitivo la exigencia de la "Modalidad de combustibles vía aérea a granel" ya que las únicas modalidades que existen registradas avaladas y certificadas son a granel y al ala. B. Reemplazarla por la exigencia de un "Soporte de entrega en destino" que acredite la recepción del combustible en el punto de tanqueo (cantidad, fecha, hora, firma del receptor del Ejército Nacional), independientemente de la modalidad de transporte utilizada por el contratista para llegar al punto. C. En caso de que la entidad mantenga la exigencia de guía de transporte, esta debe ser un documento de soporte genérico (guía terrestre, aérea, fluvial o multimodal) según la modalidad efectivamente utilizada, sin restringir el medio de transporte al aéreo o fluvial exclusivamente.

RESPUESTA No.8

Analizada la observación, el Comité Técnico Estructurador se permite **PRECISAR** que la exigencia establecida en los documentos del proceso no pretende crear una modalidad adicional de suministro o transporte de combustible diferente a las reconocidas normativamente, sino establecer mecanismos de control y trazabilidad sobre la entrega efectiva del combustible requerido para la operación aérea institucional.

Así mismo, se considera procedente precisar que los soportes de entrega deberán acreditar la recepción efectiva del combustible en el punto de tanqueo correspondiente, independientemente del medio logístico utilizado para el transporte, siempre que este cumpla con la normatividad vigente y las condiciones de seguridad aplicables al suministro de combustible de aviación. De igual manera, en caso de requerirse guía o documento de transporte como soporte contractual, este deberá corresponder al modo de transporte efectivamente utilizado por el contratista para la operación logística respectiva, ya sea terrestre, aéreo, fluvial o multimodal, según las necesidades operacionales y condiciones del suministro. En los eventos en que se utilicen múltiples medios de transporte de manera combinada, el contratista deberá allegar la totalidad de los soportes correspondientes a cada tramo logístico, garantizando la trazabilidad integral del combustible desde su salida de planta hasta su entrega en el punto de destino, sin que existan vacíos, interrupciones o inconsistencias en la cadena de transporte que puedan afectar la verificación del movimiento del producto o generar incertidumbre en su trazabilidad.

Por lo tanto, el Comité Técnico Estructurador NO ACOGE y mantiene la facultad de exigir los soportes y documentos que considere necesarios para garantizar la trazabilidad, control y verificación del combustible suministrado durante la ejecución contractual, en concordancia con los principios de responsabilidad, control del gasto público y supervisión contractual previstos en la normatividad vigente.

OBSERVACIÓN No.9

OBSERVACIÓN No. 9. ACTA DE AUDIENCIA DE TIPIFICACIÓN, ESTIMACIÓN Y ASIGNACIÓN DE RIESGOS – AUSENCIA DE LAS INTERVENCIONES DE LOS OFERENTES EN EL DOCUMENTO PUBLICADO

A. Situación observada

En el Acta de Audiencia de Tipificación, Estimación y Asignación de Riesgos publicada en el expediente del proceso LP-169-CENACAVIACION-2026, no se visualizan las intervenciones, observaciones o aportes realizados por los oferentes u otros interesados durante el desarrollo de dicha audiencia. El documento publicado recoge únicamente la posición y los riesgos establecidos por la entidad, sin incorporar las observaciones formuladas por los asistentes.

B. Marco normativo y deber de transparencia

El artículo 4 de la Ley 1150 de 2007 y el artículo 2.2.1.1.1.7.4 del Decreto 1082 de 2015 establecen que la audiencia de riesgo es un espacio de participación activa de los interesados en el proceso, y que sus intervenciones deben quedar consignadas en el acta correspondiente. El principio de **transparencia** en la contratación pública (Art. 24, Ley 80 de 1993) exige que todas las actuaciones del proceso sean públicas y verificables.

- Las intervenciones de los oferentes en la audiencia de riesgo tienen valor jurídico: pueden servir como base para ajustes a la matriz de riesgos, como referencia en la interpretación de las obligaciones contractuales, y como soporte en eventuales reclamaciones durante la ejecución del contrato.
- La omisión de las intervenciones en el acta publicada afecta el derecho de los participantes a que sus observaciones sean tenidas en cuenta en la estructuración definitiva del proceso, y genera incertidumbre sobre si dichas intervenciones fueron o no consideradas por la entidad.
- La práctica correcta, avalada por las Circulares de Colombia Compra Eficiente, es incorporar en el acta: (i) la relación de asistentes; (ii) el texto o resumen de cada intervención; y (iii) la respuesta o posición de la entidad frente a cada intervención. Alternativamente, si las intervenciones son extensas, se publica un documento complementario con el registro detallado.

Solicitud No. 9 – Publicación del acta de audiencia de riesgo con las intervenciones de los oferentes

Se solicita a la CENAC AVIACIÓN: A. Publicar una versión complementada del Acta de Audiencia de Tipificación, Estimación y Asignación de Riesgos que incorpore el registro de las intervenciones realizadas por los asistentes (oferentes e interesados) durante el desarrollo de la audiencia, con la correspondiente posición de la entidad frente a cada una. B. En caso de que dicho registro no hubiera sido consignado durante la audiencia, publicar un documento independiente (Documento de Respuesta a Intervenciones de la Audiencia de Riesgo) que recoja las observaciones formuladas, con la respuesta motivada de la entidad. C. Garantizar que los ajustes a la matriz de riesgos derivados de las intervenciones de los oferentes queden reflejados en el pliego de condiciones definitivo y en la versión final del Estudio Previo.

RESPUESTA No.9

El comité jurídico estructurador, **INFORMA** que se publicará en la plataforma SECOP II documento en donde se detalle las intervenciones de los asistentes a la audiencia.

OBSERVACIÓN No.10

OBSERVACIÓN No. 10. RECEPCIÓN Y MEDICIÓN DEL COMBUSTIBLE CON EQUIPOS DEL EJÉRCITO NACIONAL DEBIDAMENTE CERTIFICADOS Y CALIBRADOS

A. Situación actual en el pliego

El Estudio Previo Definitivo establece (numerales 5.1, 5.2 y 5.3 de la Ficha Técnica) que la cantidad recibida se determina preferiblemente con el contador del Ejército Nacional, pero que **"en caso de no contar con este medio, se empleará el contador con el que el contratista suministra el combustible, el cual debe estar debidamente calibrado y certificado"**. Esta disposición traslada al contratista la responsabilidad de medición cuando la entidad no dispone de sus propios equipos, generando riesgos que afectan a ambas partes.

B. Riesgos identificados

- Cuando la medición se realiza con el contador del contratista, se genera un conflicto de interés potencial: el proveedor está midiendo con su propio equipo el volumen del producto que él mismo entrega, lo que puede ser cuestionado por la entidad o por entes de control en una auditoría posterior, incluso si el equipo está certificado.
- Si el contador del Ejército no funciona o no existe en el punto de tanqueo, el contratista queda expuesto a impugnaciones sobre los volúmenes facturados, especialmente en puntos remotos donde no hay personal técnico del Ejército con experiencia en verificación de medición de combustible.
- La calibración y certificación del contador del contratista ante la ONAC tiene un ciclo típico de 12 meses. En contratos de 12 meses de duración, el certificado puede vencerse durante la ejecución, generando incertidumbre sobre la validez de las mediciones en el último tramo del contrato.
- En puntos de acceso fluvial o aéreo, el transporte y mantenimiento de equipos de medición certificados es costoso y complejo. La obligación de portar este equipo en cada entrega agrega una carga operacional significativa al contratista.

C. Mejores prácticas recomendadas

Las normas internacionales de recepción de combustible de aviación (IATA Fuel Quality Requirements, ATA 103, Resolución 40264 de 2022 del MinMinas) establecen que la medición de volumen en la recepción debe realizarse preferiblemente con el equipo de la entidad receptora, debidamente calibrado y certificado. Esta práctica protege tanto al proveedor como a la entidad frente a disputas de cantidad.

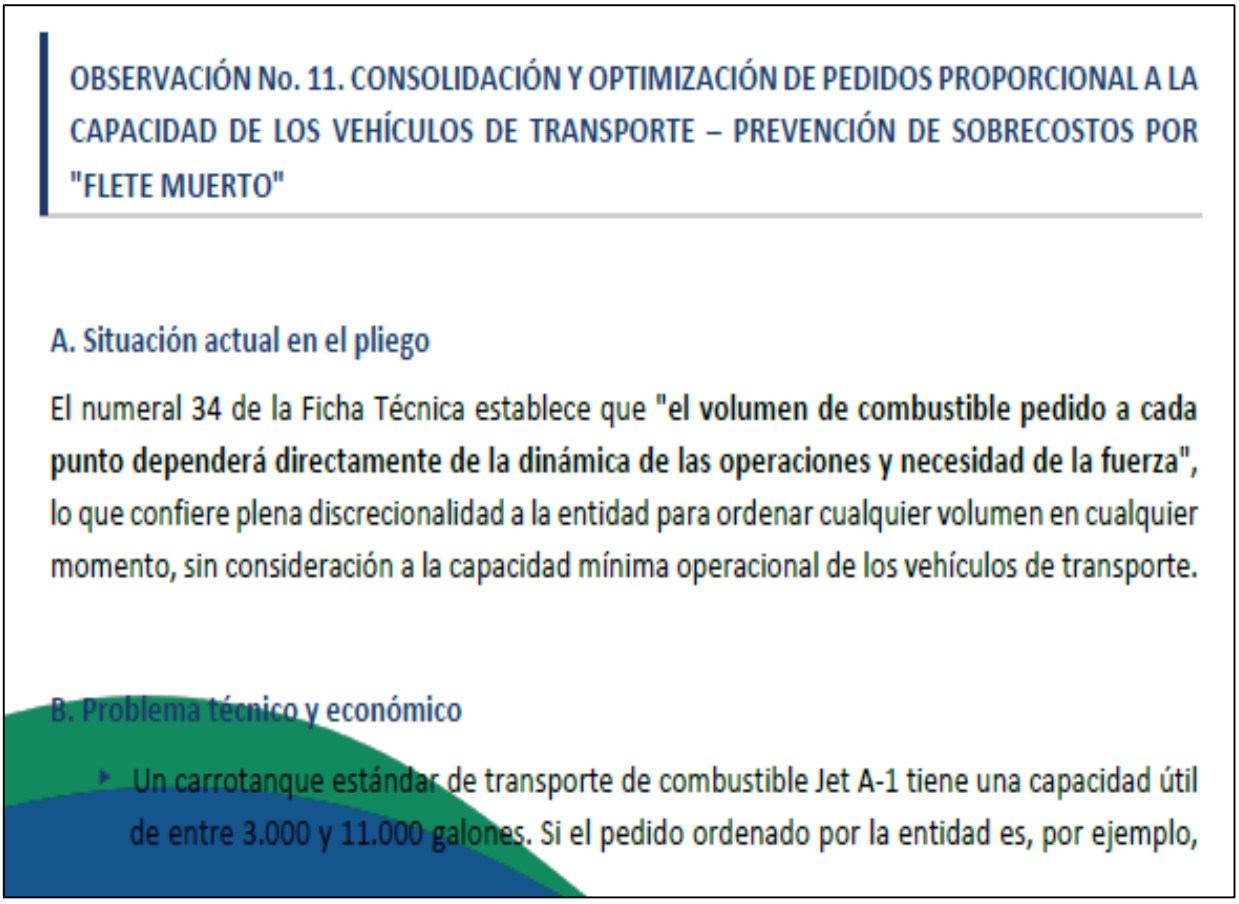
Solicitud No. 10 – Obligación de la entidad de contar con equipos de medición certificados en los puntos de tanqueo

Se solicita incluir en el pliego definitivo la siguiente obligación a cargo de la entidad contratante: A. El Ejército Nacional garantizará que en cada punto de tanqueo del proceso existan equipos de medición volumétrica (contadores, medidores) debidamente calibrados y certificados por la ONAC o la autoridad metrológica competente, con vigencia mínima de 12 meses desde la firma del contrato. B. La recepción del combustible se realizará SIEMPRE con los equipos del Ejército Nacional. El contador del contratista solo podrá usarse como referencia auxiliar, nunca como medida oficial para efectos de facturación. C. En caso de falla del equipo de medición del Ejército Nacional en un punto de tanqueo, la entidad deberá informar al contratista antes de ordenar el pedido correspondiente, para que ambas partes acuerden la solución de medición aplicable (equipo certificado del contratista como medida provisional, con suscripción de acta de aceptación bilateral). D. Los costos de calibración y certificación de los equipos de medición del Ejército Nacional son a cargo de la entidad, no del contratista.

RESPUESTA No.10

El Comité Técnico Estructurador señala que **NO SE ACOGE** la observación, toda vez que la Entidad cuenta con procedimientos internos definidos para la calibración, verificación y mantenimiento de los equipos utilizados durante la recepción y control del combustible. Así mismo, se precisa que el Ejército Nacional cuenta con todos los estándares técnicos y administrativos requeridos para la calibración de sus equipos y de los sistemas de combustibles, en concordancia con los procedimientos institucionales adoptados para asegurar la confiabilidad, exactitud y operatividad de dichos sistemas. Tales procedimientos se desarrollan a través de los planes de mantenimiento de la unidad, los cuales permiten garantizar que los equipos permanezcan en condiciones óptimas de funcionamiento, con la precisión requerida para el cumplimiento de las actividades operacionales y de control. En consecuencia, la Entidad considera que dispone de los mecanismos técnicos y administrativos suficientes para asegurar la confiabilidad de sus equipos, circunstancia que puede ser verificada en los puntos de recepción mediante la revisión de las vigencias y certificaciones correspondientes.

OBSERVACIÓN No.11



de 1.000 o 2.000 galones, el contratista debe despachar un vehículo con capacidad ociosa del 80-90%, incurriendo en los mismos costos fijos de flete, tripulación, seguros y documentación que si llevara el vehículo lleno. Este fenómeno se conoce en logística como "flete muerto" o "deadfreight".

- En modalidad de transporte fluvial, el mismo problema se amplifica: una embarcación de carga contratada para movilizar combustible en bidones tiene un costo fijo por viaje, independientemente del volumen transportado. Un pedido de 200 galones requiere el mismo viaje (y el mismo costo base) que uno de 3.000 galones.
- En modalidad aérea, el costo de un vuelo charter para transporte de combustible en bidones es prácticamente el mismo independientemente de si se transportan 400 o 1.500 galones (dentro del límite de capacidad de carga de la aeronave). Pedidos de bajo volumen generan costos desproporcionados que se trasladan directamente al margen de comercialización, afectando la rentabilidad del contrato.
- El numeral 21 de la Ficha Técnica ya exige al contratista que "garantice que la entrega del combustible no sea retardada por deficiencias en la disponibilidad de transporte, teniendo previsto que se requiera abastecer varios puntos al mismo tiempo". Sin embargo, esta obligación asume que el contratista tiene control sobre la planificación de los pedidos, lo que no es posible si los pedidos se emiten de manera descoordinada y con volúmenes arbitrarios.

C. Propuesta de mecanismo de optimización

Con base en lo anterior, FASTER FUEL SAS solicita incorporar en las obligaciones del supervisor del contrato en el pliego definitivo el siguiente mecanismo de consolidación de pedidos:

Solicitud No. 11 – Consolidación y optimización de pedidos proporcional a la capacidad de los vehículos de transporte

Se solicita incluir en las obligaciones del supervisor del contrato en el pliego de condiciones definitivo: A. CONSOLIDACIÓN DE PEDIDOS: A través del supervisor del contrato, la CENAC AVIACIÓN consolidará y coordinará los pedidos de combustible en la modalidad a granel, buscando que los volúmenes solicitados sean proporcionales a las capacidades estándar de los compartimentos y/o vehículos de transporte (terrestre: múltiplos de 3.000, 5.500 y 11.000 galones; fluvial: según capacidad de la embarcación acordada; aéreo: según carga útil de la aeronave contratada). Lo anterior, con el fin de optimizar la cadena logística, evitar el despacho de vehículos con capacidad ociosa y prevenir la generación de sobrecostos o 'fletes muertos' durante la ejecución del contrato. B. VOLUMEN MÍNIMO POR PEDIDO: Para cada

modalidad de transporte, el pliego deberá establecer un volumen mínimo de pedido que garantice la rentabilidad operacional del despacho: • Transporte terrestre en carrotanque: mínimo 3.000, 5.500 y 11.000 galones por pedido o acuerdo de consolidación de múltiples puntos en una misma ruta. • Transporte aéreo (charter): equivalente al 100% de la capacidad de carga útil de la aeronave disponible para el punto. • Transporte fluvial: equivalente al 100% de la capacidad de la embarcación contratada para el punto. C. VENTANA DE CONSOLIDACIÓN: Para puntos de acceso fluvial y aéreo, la entidad consolidará los pedidos dentro de una ventana de planificación de mínimo 5 días calendario, permitiendo al contratista optimizar la carga antes del despacho, sin perjuicio de la atención de urgencias operacionales debidamente justificadas por el supervisor del contrato. Se recomienda realizar una reunión de coordinación al inicio del contrato.

RESPUESTA No.11

El Comité Técnico Estructurador **NO ACOGE** la observación presentada. Lo anterior, teniendo en cuenta que la Entidad requiere mantener un pedido mínimo de dos mil (2.000) galones, en razón a que el suministro debe adaptarse de manera permanente a la demanda real de la Entidad, a las necesidades derivadas de las operaciones, al volumen de tanqueos efectivamente realizados y a los diferentes procedimientos operacionales asociados al desarrollo de la misión institucional. En ese sentido, la definición de un volumen mínimo de pedido no obedece a una decisión arbitraria, sino a la necesidad de garantizar una planeación logística eficiente, la disponibilidad oportuna del combustible y la continuidad del servicio en condiciones que respondan a la operación aérea y al comportamiento del consumo institucional. De igual forma, un pedido mínimo inferior podría afectar la eficiencia del abastecimiento, incrementar cargas operativas y logísticas innecesarias, y comprometer la adecuada articulación entre la programación del suministro, los requerimientos de las aeronaves y los procedimientos establecidos por la Entidad para la recepción, control y uso del combustible. Por lo anterior, la Entidad mantiene la condición establecida en el proceso.

OBSERVACIÓN No.12

OBSERVACIÓN No. 12. EXPERIENCIA HABILITANTE DEL PROCESO

En la revisión del pliego se evidencia que no existe exigencia alguna de acreditar experiencia específica en los diferentes tipos de abastecimiento (a granel, al ala, vía aérea y vía fluvial), lo que genera un alto riesgo para la seguridad operacional y aérea, dado que el manejo de combustible de aviación requiere altos estándares técnicos y de seguridad.

Solicitud No. 12– En este orden de ideas se solicita a la entidad que exija un número de contratos aportados en el que se demuestre haber suministrado un volumen mensual de galones igual o superior al consumo promedio estimado por la CENAC AVIACIÓN para este proceso.

RESPUESTA No.12

El Comité Técnico Estructurador se permite indicar que se **ACOGE PARCIALMENTE** la observación, únicamente en lo relacionado con la acreditación de una trayectoria mínima de diez (10) años en el manejo del sector, más no respecto del número de contratos aportados ni frente al número de galones suministrados como criterio de verificación.

Lo anterior, por cuanto la Entidad considera que la experiencia relevante para el presente proceso debe valorarse de manera principal a partir de la trayectoria, permanencia, conocimiento técnico y capacidad demostrada del oferente en el manejo operativo, logístico y comercial del combustible dentro del mercado de hidrocarburos. En ese sentido, se estima razonable y proporcional exigir una experiencia mínima de diez (10) años, como elemento que permite acreditar solidez, conocimiento del sector, capacidad de respuesta y familiaridad con las exigencias técnicas y operacionales propias del suministro requerido por la Entidad. Sin embargo, no se considera necesario restringir dicha acreditación a un número determinado de contratos ni a un volumen específico de galones, en la medida en que tales parámetros pueden limitar la pluralidad de oferentes sin representar, por sí mismos, una garantía suficiente o exclusiva de idoneidad para la ejecución contractual. En consecuencia, la Entidad acoge la observación únicamente en lo atinente a la trayectoria mínima de diez (10) años en el manejo del sector, manteniendo incólumes las demás condiciones del proceso.

OBSERVACIÓN PRESENTADA POR LA EMPRESA ORGANIZACIÓN TERPEL S.A. A TRAVÉS DE LA OPCIÓN OBSERVACIONES DE LA PLATAFORMA SECOP II EL DIA 15 DE MAYO DE 2026 A LAS 17:59 HORAS

OBSERVACIÓN No.1

1	PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES DEF	1.23 GARANTÍAS EXIGIBLES	Se solicita a la entidad disminuir el % de la garantía de seriedad del valor del presupuesto oficial asignado por lotes para aquellas empresas que noacrediten ser Mipyme, emprendimiento, empresa de mujer o empresa de personas con discapacidad, al 11%.

RESPUESTA No.1

El comité jurídico estructurador, **NO ACOGE** su observación, debido a que, el porcentaje del 12 % del presupuesto oficial de la garantía de seriedad de la oferta se encuentra dentro de los parámetros definidos en el Decreto 1082 de 2015, y el porcentaje de 10 % del presupuesto oficial obedece a criterios diferenciales.

OBSERVACIÓN No.2

2	PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES DEF	GARANTÍA DE CUMPLIMIENTO PARA TODOS LOS LOTES	Teniendo en cuenta la respuesta de la Entidad, recalcamos la solicitud de ajustar los amparos de Cumplimiento, Calidad del Servicio y Buen Funcionamiento al 10% (o máximo al 15%) cada uno. Este porcentaje es el estándar óptimo del sector; asegura una protección total para la Entidad sin inflar innecesariamente los costos del proyecto. Esto con base en los siguientes argumentos de orden legal, técnico y económico que demuestran que la exigencia del 30% para cada uno de los amparos mencionados desborda los principios de proporcionalidad, eficiencia y la debida gestión del riesgo que exige la contratación pública: 1. La Entidad manifiesta que los amparos del 30% cada uno son "proporcionales al daño potencial". Al respecto, es preciso señalar que exigir el 30% para Cumplimiento, 30% para Calidad del Servicio y 30% para Correcto Funcionamiento acumula un **90% del valor del contrato** solo en estas coberturas. 2. Si bien el Decreto 1082 de 2015 otorga a la Entidad la facultad de determinar la suficiencia de las garantías, esta potestad no es absoluta ni omnímoda, sino que está reglada por el principio de proporcionalidad y el análisis del mercado (Artículo 2.2.1.1.1.6.1). Colombia Compra Eficiente ha sido enfática en que las garantías deben ser un mecanismo de mitigación, no una barrera de acceso. Un amparo del 30% por cada riesgo desborda el estándar general de la contratación estatal en Colombia (fijado usualmente entre el 10% y 20%). Apartarse de manera tan drástica de los estándares del mercado sectorial requiere de una justificación técnica que no se vislumbra en los pliegos de condiciones ni se han presentado en los estudios previos un análisis estadístico o actuarial que demuestre que el "daño potencial" en este tipo de bienes/servicios sea del 30% para cada amparo, por lo que la exigencia carece de la motivación técnica que exige el principio de planeación.

RESPUESTA No.2

El comité jurídico estructurador, **NO ACOGE** su observación, de conformidad con el artículo 2.2.1.2.3.1.12 del Decreto 1082 de 2015, corresponde a la Entidad Estatal determinar la suficiencia de la garantía de cumplimiento, atendiendo al objeto, valor, naturaleza y riesgos asociados al contrato.

OBSERVACIÓN No.3

3	ESTUDIO PREVIO DEFINITIVO	CONSIDERACIONES ESPECIALES DE ACUERDO A LA MODALIDAD 5,1 PROCEDIMIENTO MODALIDAD SUMINISTRO CARROTANQUE A GRANEL	Solicitamos a la Entidad acoger la siguiente propuesta: Establecer/adoptar una franja de tolerancia del 1% en las diferencias de medición. Esto permite a la Entidad seguir utilizando y validando sus propios sistemas de control, mientras se brinda seguridad jurídica y viabilidad financiera a la operación, evitando desgastes administrativos por variaciones físicas marginales que son normales en la industria del combustible. Esto argumentado en la buena fe contractual y en la realidad técnica y metrológica del manejo de combustibles líquidos de aviación, solicitamos amablemente revaluar la decisión o, en su defecto, Nuestra solicitud se fundamenta en lo siguiente: 1.Entendiendo la necesidad de la Entidad de mantener el control con sus propios equipos, proponemos establecer en el pliego de condiciones un margen de tolerancia o diferencia permisible del 1% del volumen despachado desde la planta de origen. Bajo este esquema comercial y técnico: •Si la diferencia entre el medidor de la Entidad (destino) versus el volumen total despachado de planta es igual o inferior al 1%, se tomará como válida la cantidad registrada en el documento de despacho (recibo a satisfacción total). •Solo en el caso de que la discrepancia supere el 1%, se considerará la existencia de un faltante real. 2.Esta tolerancia del 1% (o el porcentaje aplicable según las tablas de merma de la cadena de distribución) no es un beneficio arbitrario, sino el estándar comercial y operativo en el sector de hidrocarburos a nivel nacional e internacional. El propio Ministerio de Minas y Energía y las prácticas habituales de almacenamiento y transporte reconocen estas variaciones como "mermas tolerables de viaje y descargue".

RESPUESTA No.3

El Comité Técnico Estructurador señala que **NO SE ACOGE** la observación, toda vez que la Entidad cuenta con procedimientos internos definidos para la calibración, verificación y mantenimiento de los equipos utilizados durante

la recepción y control del combustible. Así mismo, se precisa que el Ejército Nacional cuenta con todos los estándares técnicos y administrativos requeridos para la calibración de sus equipos y de los sistemas de combustibles, en concordancia con los procedimientos institucionales adoptados para asegurar la confiabilidad, exactitud y operatividad de dichos sistemas. Tales procedimientos se desarrollan a través de los planes de mantenimiento de la unidad, los cuales permiten garantizar que los equipos permanezcan en condiciones óptimas de funcionamiento, con la precisión requerida para el cumplimiento de las actividades operacionales y de control. En consecuencia, la Entidad considera que dispone de los mecanismos técnicos y administrativos suficientes para asegurar la confiabilidad de sus equipos, circunstancia que puede ser verificada en los puntos de recepción mediante la revisión de las vigencias y certificaciones correspondientes.

OBSERVACIÓN No.4

4	ESTUDIO PREVIO DEFINITIVO	ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO	Teniendo en cuenta la respuesta de la Entidad a las observación #7 enviada para los prepliegos, nos permitimos recalcar la solicitud, toda vez que la interpretación expuesta sobre el Decreto Ley 019 de 2012 desnaturaliza la esencia de la norma antitrámites y traslada cargas públicas de control interno al contratista particular. Con el objetivo de garantizar la trazabilidad que la Entidad requiere, sin vulnerar la ley ni burocratizar el proceso de pago, presentamos los siguientes argumentos y una propuesta: 1. El Comité argumenta que, bajo el Decreto Ley 019 de 2012, el cumplimiento contractual exige que el proveedor presente el Formato No. 1 y el pedido del DECOA. Al respecto, es preciso recordar que el Artículo 9 de dicha norma (modificado por el Artículo 156 del Decreto 2106 de 2019) establece explícitamente la Prohibición de exigir documentos que **reposen en la entidad**. Tanto el pedido del DECOA como el Formato No. 1 son documentos institucionales, creados, numerados y aprobados por el propio Ejército Nacional. Exigir que el contratista imprima, custodie y "devuelva" a la Entidad copias de documentos que ya existen en los archivos y sistemas del DECOA no solo contradice la ley antitrámites, sino que genera un reproceso administrativo innecesario. 2. Coincidimos plenamente con la Entidad en la necesidad de robustecer el control interno, la auditoria y la trazabilidad del gasto público. Sin embargo, estos fines se logran mediante la gestión del Supervisor del Contrato, quien tiene acceso directo a los sistemas institucionales y es el llamado a realizar el cruce de información antes de aprobar el pago. Condicionar la radicación de la Factura Electrónica de Venta a que el proveedor anexe documentos internos de la Entidad desborda las obligaciones comerciales del contratista y puede dar lugar a barreras de pago injustificadas. Entendiendo la necesidad técnica de la Entidad de contar físicamente con estos documentos para sus procesos de auditoria se manifiesta que el proveedor realizará las siguientes modificaciones en su proceso de entrega de documentos: •Entrega en Punto de Suministro: El contratista se compromete a que el Formato No. 1 quede directamente a los funcionarios / personal militar del Ejército Nacional en la unidad receptora en el momento exacto del descargue del combustible, junto con la Guía de Transporte y las Pruebas de Calidad. Esto teniendo en cuenta que el personal del proveedor no debe manejar ni transportar documentación ajena a la solicitada por SICOM y el Ministerio de Minas entregada por un tercero. De este modo, los formatos quedan de inmediato a la jurisdicción, custodia y archivo del Ejército Nacional desde el día uno de la operación técnica. •Para suministros Al Ala: El contratista se compromete a que el tiquete de suministro original quede directamente en funcionarios / personal militar del Ejército Nacional en el aeropuerto de suministro. •En consecuencia, se suprimiría la exigencia de volver a anexar estos documentos de forma digital o física en el momento de la radicación de la factura, puesto que la Entidad ya los tendrá en su poder a través de sus unidades tácticas y el supervisor podrá requerirlos internamente.

RESPUESTA No.4

El Comité Técnico Estructurador **NO ACOGE** la solicitud de suprimir la exigencia del Formato No. 1 y la copia del pedido emitido por el DECOA como anexos obligatorios para la radicación de facturas.

Lo anterior, en atención a los principios de responsabilidad, economía, planeación y control del gasto público consagrados en la Ley 80 de 1993, la Ley 1150 de 2007 y el Decreto 1082 de 2015, los cuales facultan a la Entidad para definir los soportes necesarios que acrediten de manera integral la ejecución del objeto contractual como requisito para la causación del pago.

Frente a lo señalado respecto del Decreto Ley 019 de 2012, el Comité Técnico Estructurador precisa que la prohibición de exigir documentos que reposen en la Entidad no resulta aplicable en este caso, en la medida en que el Formato No. 1 y el pedido del DECOA, si bien son generados por Unidades del Ejército Nacional, no reposan de manera centralizada en los sistemas de trámite de pago ni en los archivos de la CENAC AVIACIÓN, encargada de la gestión presupuestal, razón por la cual su incorporación como soporte de radicación resulta necesaria para la adecuada

verificación, consolidación y trazabilidad del expediente contractual. En este sentido, dichos documentos no constituyen una duplicidad administrativa ni una carga adicional al contratista, sino un mecanismo de consolidación documental que permite vincular de manera directa el requerimiento operativo, el suministro efectivamente ejecutado y la factura presentada para pago, garantizando la coherencia del ciclo contractual.

El comité técnico estructurador **PRECISA**, que con el fin de optimizar el flujo documental y asegurar la trazabilidad del proceso, los soportes deberán ser entregados por el contratista de manera consolidada junto con la factura, constituyendo un único paquete de radicación que permita su verificación integral por parte del supervisor y del área encargada del trámite de pago, evitando reprocesos y garantizando la correspondencia entre lo solicitado, lo suministrado y lo facturado.

OBSERVACIÓN No.5

5	ESTUDIO PREVIO DEFINITIVO	ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO	Teniendo en cuenta la respuesta de la Entidad, nos permitimos informar que coincidimos plenamente en que el combustible de aviación es un bien estratégico que exige los más rigurosos controles de trazabilidad, calidad y transparencia. Sin embargo, reiteramos la solicitud de eliminación de la exigencia de soportes físicos, toda vez que el control interno y la rigurosidad de la auditoria no dependen del soporte en papel, sino de la fiabilidad, integridad y disponibilidad del documento digital (PDF/XML). Sustentamos nuestra insistencia en la eliminación de la radicación física y la adopción de la radicación 100% electrónica mediante los siguientes fundamentos: 1. Prevalencia del Ordenamiento Jerárquico Superior sobre Manuales Internos: La Entidad manifiesta que los documentos físicos son esenciales conforme a sus "procedimientos administrativos internos". Al respecto, recordamos respetuosamente que las políticas y manuales de la Central de Cuentas o del DECOA están supeditados al ordenamiento jurídico superior, es decir, a: •Artículo 9 del Decreto Ley 2106 de 2019 (Ley Antitrámites): Prohíbe de forma taxativa exigir documentos que ya reposen en las bases de datos de la Entidad o que sean generados por ella misma. (Pedidos del DECOA y Formato No.1) •Ley 527 de 1999 determina que los documentos e imágenes digitales (como los soportes del tiquete de despacho escaneados en PDF) gozan de la misma validez, fuerza probatoria e integridad que un documento físico para cualquier efecto legal. Mantener la exigencia de un expediente físico por "costumbre administrativa" genera un riesgo de desconexión documental: el documento con plena validez jurídica (XML de la Factura) reside en la nube, mientras que el que se usa para pagar es una copia impresa que no aporta valor agregado y duplica los procesos. 2. Bajo la normativa de la DIAN y el Ministerio de Hacienda (Circular Externa 016 de 2021), para efectos de la trazabilidad del gasto, el único "Recibo de Factura" y "Recibo de Bienes y Servicios" válido para el Estado es el mensaje de datos (evento) que la Entidad genera y envía electrónicamente a través de la plataforma de la DIAN. La política de "Cero Papel" obliga a las entidades a optimizar el ciclo de pago eliminando barreras físicas. La auditoría interna puede (y debe) realizarse sobre los archivos digitales cargados, los cuales integran el expediente contractual electrónico según la Ley 594 de 2000 (Ley General de Archivo). Para conciliar la necesidad de fiscalización del Ejército con la eficiencia del proceso, proponemos el siguiente método comercial y operativo: Radicación 100% Digital: Que la radicación se entienda plenamente surtida con el envío exitoso de la factura al correo institucional y el cargue de los soportes (incluyendo el tiquete de despacho debidamente firmado y escaneado en formato PDF) directamente en la plataforma SECOP II y SIIF.

RESPUESTA No.5

El Comité Técnico Estructurador **NO ACOGE** la solicitud de eliminar la exigencia de soportes físicos dentro del proceso de radicación de facturas, ni de sustituirla por un esquema de radicación exclusivamente digital en los términos propuestos. En atención a los principios de responsabilidad, economía, planeación, trazabilidad y control del gasto público consagrados en la Ley 80 de 1993, la Ley 1150 de 2007 y el Decreto 1082 de 2015, los cuales facultan a la Entidad para establecer los mecanismos de verificación necesarios para la adecuada causación del pago y la integridad del expediente contractual.

El Comité Técnico Estructurador **PRECISA** que, frente a lo señalado por el observante en relación con el Decreto Ley 2106 de 2019, la Ley 527 de 1999, la Circular Externa 016 de 2021, la política de cero papel y la normativa de facturación electrónica de la DIAN, dichas disposiciones promueven la digitalización, la eficiencia administrativa y la

validez de los mensajes de datos; sin embargo, no eliminan la facultad de las entidades estatales de definir soportes adicionales de verificación y control cuando estos resultan necesarios para garantizar la trazabilidad integral del suministro y la adecuada gestión del gasto público.

En este sentido, la validez jurídica de los documentos electrónicos no es objeto de discusión; no obstante, la Entidad requiere asegurar la consolidación del expediente contractual en un único flujo de control y verificación, que permita la correspondencia entre la solicitud, el despacho, la recepción, la facturación y la aprobación del pago, especialmente tratándose de bienes estratégicos como el combustible de aviación. Adicionalmente, los mecanismos de auditoría y control no se limitan exclusivamente a los eventos electrónicos de la DIAN o a los registros en plataformas transaccionales, sino que comprenden la verificación integral de soportes operativos, logísticos y contractuales que evidencien de manera completa la ejecución del objeto contractual.

Sin perjuicio de lo anterior, la Entidad reconoce la importancia de la transformación digital y el uso de herramientas electrónicas, las cuales hacen parte del flujo habitual de gestión documental y contractual, en armonía con la política de cero papel y los sistemas de información institucionales, sin que ello implique la eliminación de controles documentales establecidos en el proceso de contratación.

OBSERVACIÓN No.6

6	ESTUDIO PREVIO DEFINITIVO	PRUEBAS DE CALIDAD DE COMBUSTIBLE	Solicitamos a la Entidad ajustar la exigencia así: 1.La solicitud de fijar el suministro en una (1) prueba detectora de agua por cada 1.000 galones entregados se fundamenta en los manuales de operaciones de aviación internacional (como los estándares JIG - Joint Inspection Group y IATA). Estas normativas establecen que el control de calidad microbiológica y de agua libre en el Jet A-1 / Avgas se realiza mediante el muestreo de puntos críticos y volúmenes representativos (Ej., por cada aeronave, cisterna o lote de despacho), y no de manera fraccionada en cantidades menores. Exigir una frecuencia mayor a la propuesta no incrementa la seguridad operacional ni la calidad del producto, pero sí genera un desperdicio de insumos críticos y un sobrecosto logístico que impacta negativamente la eficiencia económica del contrato y el principio de planeación. El ratio de 1:1.000 galones garantiza una cobertura de control óptima, segura y totalmente trazable para la Entidad. 2.Solicitamos formalmente que se autorice de manera expresa la entrega de pruebas tipo SHELL WATER DETECTOR. Al respecto, es preciso señalar lo siguiente: •El método Shell Water Detector es el estándar de global en la aviación civil y militar para la detección de agua suspendida en el combustible (detectando concentraciones de hasta 30 ppm). •Cumple estrictamente con las especificaciones de las normas internacionales de calidad de combustible de aviación y está avalado por los principales fabricantes de aeronaves y operadores logísticos del mundo. •Permitir este producto asegura que la Entidad reciba un insumo de calidad premium, ampliamente probado, garantizando el abastecimiento continuo de la operación aérea. Así, nuestra propuesta de redacción es la siguiente: "El contratista suministrará una (1) prueba detectora de agua por cada 1.000 galones de combustible entregados. Para el cumplimiento de esta obligación, se aceptará el uso de pruebas tipo Shell Water Detector o equivalentes que cumplan con los estándares internacionales de aviación vigentes."

RESPUESTA No.6

Frente a esta observación es necesario **SEÑALAR** que no es procedente suprimir el requerimiento bajo el cual se solicita el suministro de un (1) tubo de hidrokit de 15PPM comoquiera que dicha exigencia resulta adecuada y necesaria para verificar las condiciones del combustible al momento de su entrega, por lo tanto, existe relación directa y real con el objeto contractual.

La realización de pruebas de calidad al momento de la entrega del combustible resulta indispensable para verificar que durante su transporte, almacenamiento, manipulación o transferencia no se hayan presentado alteraciones que afecten las condiciones técnicas requeridas para su utilización segura en aeronaves.

No obstante, en aplicación de criterios de razonabilidad y proporcionalidad, se ajustará la exigencia inicialmente prevista, reduciendo el suministro de tubos Hidrokit a un (1) tubo por cada ochocientos (800) galones entregados, medida que permite mantener los controles de calidad requeridos sin imponer cargas excesivas.

OBSERVACIÓN No.7

7	ESTUDIO PREVIO DEFINITIVO	PRUEBAS DE CALIDAD DE COMBUSTIBLE	Nos permitimos manifestar que el Comité no dio respuesta de fondo a lo solicitado en nuestra observación y, en su lugar, confunde la naturaleza de la garantía técnica con una carga financiera ilimitada para el proponente. Solicitamos al comité estructurador subsanar la falta de respuesta técnica indicando el protocolo exacto y los techos cuantitativos de las pruebas adicionales solo cuando el combustible esté No Conforme. Mantener una cláusula abierta donde el contratista deba pagar un número indeterminado de pruebas viola el principio de selección objetiva, planeación y previsibilidad del riesgo contractual. Por lo cual recalcamos: 1. Nuestra observación principal no cuestionaba la existencia de la Directiva 007 de 2012, sino que solicitaba definir con precisión los protocolos técnicos y las condiciones bajo las cuales se requerirían ensayos adicionales (como los bacterianos). La Entidad fundamenta su negativa argumentando que las pruebas API son un procedimiento interno, pero omite por completo pronunciarse sobre los ensayos bacterianos y los criterios de activación de estas pruebas. Dejar abierto en el pliego que la Entidad podrá exigir "las pruebas adicionales que considere necesarias (...) sin que ello genere cobro adicional" crea una indeterminación contractual. Los proponentes no pueden calcular el costo de su oferta si no saben si se realizarán 2 o 100 pruebas bacterianas durante el contrato. Solicitud puntual: ¿Cuáles son las condiciones técnicas explícitas, la periodicidad o los eventos sospechosos que activarán la realización de pruebas bacterianas y ensayos adicionales? 2. El Comité señala que el contratista debe asumir estos costos con cargo a la "Garantía Técnica". Al respecto, recordamos que, según la jurisprudencia del Consejo de Estado y la teoría de los contratos estatales, la garantía técnica ampara la calidad intrínseca del bien entregado ante fallas o no conformidades imputables al proveedor. Las pruebas rutinarias de control institucional o las auditorías preventivas que el Ejército decida hacer por mandato de su Directiva 007 de 2012 son de su resorte exclusivo. Trasladar el costo de la fiscalización diaria y preventiva del Estado al contratista —incluso cuando el combustible está perfecto— desborda el concepto de garantía y se convierte en un gravamen impositivo encubierto, rompiendo el equilibrio económico del contrato desde su planeación. Para armonizar los controles de la Entidad con la realidad comercial del sector, sugerimos una fórmula de distribución equitativa del riesgo basada en la calidad del suministro: Proponemos que la activación de costos por pruebas adicionales opere bajo el principio de causalidad. El contratista se hará cargo del valor de los análisis siempre que se evidencie un desvío en las especificaciones del combustible despachado. Si el producto se encuentra conforme y en óptimas condiciones operativas, el costo será cubierto por la Entidad. Esto asegura un control riguroso de la calidad sin generar sobrecostos imprevistos en la operación logística, promoviendo una ejecución contractual transparente y equilibrada.

RESPUESTA No.7

La Entidad se permite **PRECISAR** que las pruebas bacterianas adicionales se realizarán únicamente cuando, al momento de la entrega, el combustible se encuentre en mal estado o existan indicios razonables para presumir que no cumplió con las pruebas de calidad exigidas con ocasión de su entrega. Esta medida responde a un criterio técnico de control y aseguramiento de calidad, orientado a verificar que el combustible recibido conserve las condiciones requeridas para su uso seguro y adecuado dentro de la operación institucional. En ese sentido, las pruebas adicionales no constituyen una exigencia automática o generalizada para todos los suministros, sino una medida excepcional de verificación que procederá cuando las condiciones del producto entregado, su apariencia, su comportamiento en las pruebas iniciales o cualquier otra señal técnica permitan advertir una posible alteración o incumplimiento de los parámetros de calidad exigidos por la Entidad.

OBSERVACIÓN No.8

8	ESTUDIO PREVIO DEFINITIVO	ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO - 22	Solicitamos la reconsideración y aclaración definitiva en el pliego de condiciones, toda vez que calificar una falla en el poliducto nacional como un riesgo "netamente logístico y operativo del contratista" desnaturaliza la distribución legal del riesgo en el sector de hidrocarburos. Se recalca a la entidad lo siguiente: 1. La Entidad señala que corresponde al contratista organizar sus recursos y prever alternativas. Coincidimos plenamente en que la flota de cisternas, los tiempos de viaje y los despachos son responsabilidad exclusiva del proveedor. Sin embargo, **el poliducto no es un activo del contratista; es propiedad y responsabilidad de CENIT (Grupo Ecopetrol)**, una empresa ajena al control de cualquier distribuidor mayorista. Una contingencia en el poliducto principal (ya sea por atentados, fallas técnicas del sistema nacional, o suspensiones de bombeo programadas por CENIT) no es un error de "planificación" del contratista, sino un hecho de un tercero e infraestructura del Estado. Obligar al contratista a asumir el millonario sobrecosto de fletes terrestres desde plantas alternativas rompe la conmutatividad y el equilibrio económico del contrato desde su origen. Proponemos una redacción que brinde seguridad jurídica y agilidad: "El contratista garantizará la continuidad del suministro activando las alternativas logísticas terrestres necesarias ante contingencias en el poliducto de referencia (CENIT). No obstante, cuando el desabastecimiento de la planta de origen sea por el operador de la infraestructura (CENIT/Ecopetrol) y obligue a un cambio de planta de despacho que incremente la distancia de transporte, la Entidad y el contratista reajustarán el componente de flete de mutuo acuerdo mediante la aplicación de las tablas de fletes oficiales del Ministerio de Transporte, reconociendo exclusivamente el mayor valor de transporte terrestre generado por la contingencia."

RESPUESTA No.8

En atención a la observación presentada respecto de la asignación del riesgo derivado de contingencias operativas, mantenimientos, suspensiones o modificaciones en los puntos de despacho por parte de empresas mayoristas u operadores de infraestructura, la Entidad se permite informar que **NO ACOGE** a la solicitud de modificación del pliego de condiciones.

Lo anterior, en consideración a que las situaciones descritas corresponden a circunstancias propias de la operación y dinámica del mercado de distribución de combustibles, las cuales son comunicadas por los agentes correspondientes con antelación razonable, permitiendo al contratista adoptar oportunamente las medidas logísticas, operativas y administrativas necesarias para asegurar la correcta ejecución contractual y la continuidad del suministro.

En ese sentido, conforme al principio de responsabilidad del contratista y a la distribución de riesgos prevista en el proceso de selección, corresponde al oferente efectuar, bajo su cuenta y riesgo, la planeación integral de su operación, incluyendo la previsión de contingencias, variaciones logísticas y costos asociados a la ejecución del contrato.

Así mismo, no resulta procedente trasladar a la Entidad cargas económicas derivadas de mayores valores en fletes, cambios de planta de abastecimiento, sobrecostos de transporte o incrementos en la facturación ocasionados por situaciones operativas de terceros o por la gestión logística inherente al proveedor, máxime cuando la Entidad no cuenta con disponibilidad presupuestal adicional para asumir dichos costos.

En consecuencia, la Entidad mantiene incólumes las condiciones inicialmente establecidas en el pliego de condiciones y la asignación de riesgos definida para el presente proceso contractual.

OBSERVACIÓN No.9

9	ESTUDIO PREVIO DEFINITIVO	MODALIDAD DE SELECCIÓN DEL CONTRATISTA, INCLUYENDO LOS FUNDAMENTOS JURÍDICOS QUE SOPORTAN SU SELECCIÓN.	Teniendo en cuenta la respuesta de la Entidad, solicitamos se reconsidere su decisión, toda vez que el argumento del Comité parte de una premisa técnica errónea sobre el funcionamiento de la selección abreviada por lotes y realiza una interpretación restrictiva de la Guía de Colombia Compra Eficiente. La entidad debe tener presente que: 1. La Entidad afirma que el elevado número de lotes (125) impide parametrizar la subasta en SECOP II. Al respecto, el Comité omite un principio fundamental de la subasta inversa: la puja solo se activa si hay pluralidad de oferentes habilitados en el lote respectivo. De acuerdo con la normativa vigente y la misma Guía de Colombia Compra Eficiente, el escenario real post-evaluación técnica y financiera demuestra que el volumen de lotes a subastar disminuye drásticamente debido a: •Adjudicación Directa Inmediata: Los lotes donde se presente o resulte habilitado un único proponente no van a subasta. En estos casos, al no existir competencia, la plataforma SECOP II permite (y la ley obliga a) la adjudicación directa por el valor de la oferta inicial o precio base, sin necesidad de puja. •Lotes Desiertos: Lotes que no reciben ofertas o cuyos proponentes son rechazados quedan descartados de la sesión de subasta. Por lo tanto, la probabilidad estadística y operativa de que los 125 lotes vayan a una puja simultánea es prácticamente nula. Sostener la presencialidad basándose en el número inicial de lotes del pliego constituye un error de planeación que genera una barrera logística innecesaria. 2. Incluso en el escenario hipotético de que persistiera un número considerable de lotes con competencia, la plataforma SECOP II permite la creación de subastas por eventos o cronogramas escalonados (apertura de pujas en diferentes horarios o días). Esto mitiga cualquier restricción de tráfico en la plataforma, tal como lo han ejecutado con éxito las demás entidades del Sector Defensa mencionadas en nuestro escrito inicial (v.g., Policía Nacional y Fuerza Aérea), las cuales gestionan adquisiciones masivas de alta complejidad de forma 100% virtual. 3. Forzar una subasta presencial para 125 lotes no es operativamente eficiente ya que obliga a la Entidad y a decenas de proponentes a coordinar lances manuales en un recinto físico para cada uno de los lotes que sí vayan a puja, extendiendo la audiencia por días enteros de manera ineficiente. Adicionalmente, La Guía de Colombia Compra Eficiente promueve la subasta electrónica precisamente para garantizar el anonimato de los lances en tiempo real, evitando presiones, colusiones o errores humanos en el tablero de registro presencial. Así, solicitamos al comité estructurador habilitar el módulo de subasta electrónica en SECOP II. El sistema permite aplicar la adjudicación inmediata a los lotes y ofrece plenas garantías técnicas para configurar las pujas de los lotes restantes, garantizando la transparencia, la libre concurrencia y la eficiencia administrativa que la ley exige.

RESPUESTA No.9

El comité jurídico estructurador, **NO ACOGE** su observación, toda vez que, la plataforma SECOP II no permite gestionar de manera eficiente subastas electrónicas con un volumen tan alto de lotes de forma simultánea sin generar congestión en el sistema, errores en la presentación de lances y afectación al principio de transparencia.

La Guía de Colombia Compra Eficiente "Manual para el uso de la Subasta Inversa" recomienda evaluar la pertinencia de la subasta electrónica frente al número de lotes y la complejidad del proceso. En este caso, la subasta presencial permite garantizar el control, la trazabilidad y el principio de publicidad para todos los participantes.

- ✓ La normativa del Sistema de Compra Pública prevé para las Entidades Estatales la posibilidad de llevar a cabo el evento de subasta de manera presencial o electrónica por fuera de la plataforma. Para esto, SECOP II permite adelantar el Proceso de Contratación y su adjudicación sin necesidad de utilizar el módulo de subasta electrónica.

OBSERVACIÓN No.10

10	ESTUDIO PREVIO DEFINITIVO	ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO - 10	Teniendo en cuenta la respuesta de la Entidad nos permitimos manifestar que compartimos rigurosamente los principios de responsabilidad, economía y control del gasto público invocados por la Entidad. No obstante, solicitamos la reconsideración definitiva de su postura, toda vez que el Comité fundamenta la presencialidad en una premisa errónea: digitalizar los soportes no significa eliminar los controles ni las validaciones de la Entidad. Se manifiesta a la Entidad tener en cuenta que: 1. La Entidad manifiesta que los documentos físicos son necesarios para garantizar la coherencia entre el suministro ejecutado en sitio y la información de pago. Al respecto, precisamos que el control y la verificación integral se mantienen intactos si la Entidad exige que el tiquete de descargue y las actas de recibo a satisfacción, debidamente firmados en las unidades tácticas, sean escaneados en formato PDF y cargados como anexos obligatorios en el SECOP II, SIIF y enviados al correo determinado por la Entidad. El auditor de la Central de Cuentas realiza un cotejo visual y aritmético. Realizar esta validación sobre un archivo digitalizado en formato PDF de alta resolución —disponible inmediatamente en la nube— ofrece exactamente la misma seguridad e integridad que revisar un papel físico. 2. De acuerdo con el Principio de Equivalencia Funcional (Ley 527 de 1999), las reproducciones electrónicas de los soportes de entrega (PDF) gozan de la misma validez jurídica, integridad y fuerza probatoria que los documentos originales en papel. Asimismo, la Ley 594 de 2000 (Ley General de Archivo) y las directrices de Colombia Compra Eficiente ordenan la transición hacia el Expediente Contractual Electrónico. Si la Entidad quiere mantener un expediente híbrido (factura en la nube y soportes en papel archivados en carpetas físicas) aumenta el riesgo de pérdida de documentos y contradice la Política de Cero Papel, la cual exige una gestión racional, verificable y auditada en medios digitales. 3. La Entidad debe considerar que la radicación 100% electrónica (Factura XML + Soportes en PDF cargados en SECOP II y enviados al correo establecido por la Entidad) ofrece ventajas de control que el papel jamás podrá otorgar a la Entidad: •Monitoreo de Saldos Inmediato: Permite a los funcionarios de la Entidad realizar la revisión con un (1) día de caída frente a la facturación realizada, automatizando el control de saldos presupuestales. •Transparencia de Cara a Entes de Control: Los archivos cargados en SECOP II e indexados al SIIF Nación son inalterables y quedan blindados con marcas de tiempo, lo que facilita las auditorías de la Contraloría General de la República de manera remota y eficiente. Para conciliar los estrictos controles del Ejército Nacional con la modernización tecnológica del Estado, proponemos modificar la cláusula de radicación bajo la siguiente fórmula: "La radicación de la cuenta de cobro se entenderá formal y legalmente surtida de manera 100% virtual, mediante el envío de la Factura Electrónica de Venta (XML/PDF) a los canales de la DIAN, correo institucional determinado por la Entidad y el cargue obligatorio, en la plataforma SECOP II, de la totalidad de los soportes contractuales (tiquetes de descargue, actas de recibo y certificaciones de calidad) debidamente digitalizados en formato PDF, sobre los cuales la supervisión y la Central de Cuentas realizarán las verificaciones y validaciones institucionales correspondientes." Reemplazar el traslado físico del papel por el cotejo del soporte digitalizado en PDF no disminuye un solo ápice el control del gasto público; por el contrario, robustece la seguridad de la información, acelera los tiempos de revisión y alinea al Ejército Nacional con el estándar de eficiencia digital del Gobierno Nacional.

RESPUESTA No.10

El Comité Técnico Estructurador **NO ACOGE** la solicitud de modificar las condiciones del proceso para establecer una radicación exclusivamente virtual en los términos propuestos.

Lo anterior, en atención a los principios de responsabilidad, planeación, economía, trazabilidad y control del gasto público consagrados en la Ley 80 de 1993, la Ley 1150 de 2007 y el Decreto 1082 de 2015, los cuales facultan a la Entidad para definir los mecanismos de verificación y soporte necesarios para la adecuada causación del pago y la integridad del expediente contractual.

Frente a lo señalado por el observante, el Comité Técnico Estructurador PRECISA que no existe desconocimiento del principio de equivalencia funcional consagrado en la Ley 527 de 1999, ni de las disposiciones relacionadas con la política de cero papel, la Ley 594 de 2000 o las directrices de transformación digital del Estado. Sin embargo, dichas disposiciones no eliminan la facultad de las entidades estatales de establecer requisitos de soporte y control documental adicionales cuando estos resultan necesarios para garantizar la trazabilidad integral del suministro, la verificación del cumplimiento contractual y la adecuada gestión del riesgo en bienes estratégicos como el combustible de aviación.

En este sentido, la digitalización de documentos y el uso de plataformas como SECOP II, SIIF Nación y los canales electrónicos de facturación constituyen herramientas válidas y plenamente implementadas dentro de la gestión contractual de la Entidad; no obstante, la existencia de dichos medios no implica la sustitución automática de los mecanismos de control definidos para la consolidación y verificación del expediente contractual. Así mismo, el esquema de control adoptado no responde a un formalismo documental, sino a la necesidad de garantizar la coherencia entre el requerimiento operativo, la entrega efectiva del bien, la recepción a satisfacción y la posterior causación del pago, asegurando la trazabilidad completa del proceso en todas sus etapas.

Sin perjuicio de lo anterior, el Comité Técnico Estructurador reconoce la importancia del uso de herramientas digitales en la gestión documental y contractual, las cuales hacen parte del proceso de modernización institucional, en armonía

con la política de cero papel y los sistemas de información del Estado, sin que ello implique la eliminación de los controles y soportes definidos para la adecuada ejecución contractual.

OBSERVACIÓN No.11

11	ESTUDIO PREVIO DEFINITIVO	FORMULA DE LIQUIDACIÓN PRECIO FINAL	Nos permitimos recalcar la solicitud realizada, para fortalecer la transparencia y precisión técnica del contrato, se solicita a la Entidad adoptar la denominación CP (Costo de Producto) en sustitución de IP (Ingreso al Productor), fundamentado en que este término constituye el estándar técnico-comercial utilizado por Ecopetrol y el Ministerio de Minas y Energía bajo el marco de la Ley 1450 de 2011 (Art. 116). Esta modificación no altera la estructura de precios del producto, ni la comparabilidad de la subasta inversa, sino que garantiza que la liquidación del precio se desvincule de las publicaciones de terceros y acuda directamente a la fuente primaria de información (Platts Jet Kero 54 USGC). Al tomar el indicador de la fuente original, se brinda mayor autonomía a la supervisión para la verificación de saldos en tiempo real, se eliminan discrepancias por demoras en boletines nacionales y se alinea el proceso con las prácticas de mercado más eficientes y transparentes del sector hidrocarburos.

RESPUESTA No.11

El Comité Técnico Estructurador **NO ACOGE** la solicitud de sustituir la denominación IP "Ingreso al Productor", por CP "Costo del Producto", ni de adoptar como fuente de liquidación la serie Platts Jet Kero 54 USGC Waterborne Grade Low, toda vez que la estructura de liquidación establecida en el pliego de condiciones definitivo responde al análisis técnico, económico y jurídico efectuado por la Entidad para el presente proceso de selección, y se encuentra orientada a garantizar la comparabilidad objetiva de las ofertas, la transparencia en la conformación dinámica de las mismas y la adecuada ejecución presupuestal del contrato.

En primer lugar, se precisa que el uso de la denominación IP "Ingreso al Productor" no constituye una expresión arbitraria ni carente de soporte técnico, sino que corresponde a un componente reconocido dentro de la estructura de precios del combustible de aviación. Incluso, dentro del Acuerdo Marco de Precios de Combustible de Aviación II CCE-402-AMP-2023, la Cláusula 9 se refiere expresamente al "Precio del Suministro de Combustible de Aviación", incorporando dentro de su estructura la referencia al precio del suministro y a los componentes aplicables para su determinación. En ese sentido, el uso de la expresión IP resulta compatible con esquemas contractuales públicos previamente estructurados para la adquisición de combustible de aviación.

Adicionalmente, la incorporación de la referencia Platts Jet Kero 54 USGC Waterborne Grade Low modificaría sustancialmente la estructura económica definida en el proceso, al introducir una fuente externa distinta a la prevista en los documentos contractuales, no incorporada en el estudio previo ni en la fórmula de liquidación establecida para la comparación objetiva de las ofertas. Tal modificación podría afectar la igualdad entre oferentes, la trazabilidad de la subasta inversa y la seguridad jurídica de las reglas previamente conocidas por los participantes.

Así mismo, la Entidad no comparte que la sustitución del IP por CP resulte necesaria para garantizar mayor transparencia, toda vez que la transparencia del proceso no depende de la adopción de una fuente internacional específica, sino de que la fórmula de liquidación sea clara, verificable, previamente definida, común para todos los oferentes y aplicada de manera uniforme durante la ejecución contractual. En este sentido, la estructura prevista en el pliego permite que todos los participantes concurran bajo las mismas reglas de comparación y que la supervisión contractual verifique la liquidación del precio con base en los componentes establecidos en los documentos del proceso.

Frente a la invocación del artículo 116 de la Ley 1450 de 2011, se precisa que dicha disposición no impone a la Entidad la obligación de adoptar la denominación CP ni de utilizar la referencia Platts como fuente principal de liquidación del precio. Su alcance se relaciona con reglas de abastecimiento, importación, transporte y traslado de costos cuando a

ello haya lugar, pero no sustituye la facultad de la Entidad para estructurar, dentro del marco de la Ley 80 de 1993, la Ley 1150 de 2007 y el Decreto 1082 de 2015, una fórmula de liquidación acorde con las condiciones propias del proceso contractual.

En consecuencia, el Comité Técnico Estructurador mantiene la denominación y estructura de liquidación previstas en el pliego de condiciones definitivo, por considerar que estas resultan suficientes, objetivas, proporcionales y adecuadas para garantizar la selección objetiva, la comparabilidad de las ofertas, la trazabilidad del precio y la correcta ejecución del suministro de combustible de aviación tipo Jet A-1 requerido por la Entidad.

OBSERVACIÓN No.12

12	ESTUDIO PREVIO DEFINITIVO	OBJETO	Nos permitimos solicitar la reconsideración y flexibilización de su postura, toda vez que el Comité analiza la especificación del combustible como una opción de libre elección comercial y omite lo siguiente: 1. La Entidad manifiesta que mantener exclusivamente la especificación Jet A-1 es indispensable para la seguridad operacional. Al respecto, es imperativo aclarar que el combustible de aviación que se distribuye en el territorio nacional no se entrega bajo el estándar Jet A-1 por una solicitud particular del Ejército o de los distribuidores, sino porque es el único producto que actualmente refina y entrega Ecopetrol S.A. (único productor en el país). El contratista actúa como un distribuidor logístico de lo que la infraestructura de refinación nacional produce. Por lo tanto, si Ecopetrol S.A., bajo sus planes de modernización, optimización de refinerías o contingencias operacionales, decide migrar su producción o importación hacia el estándar Jet, este será el único producto físicamente disponible en el país. 2. Amarrar el contrato de manera exclusiva al término "Jet A-1", bloqueando la posibilidad de recibir "Jet A", genera un riesgo de fuerza mayor institucional. Ante un cambio en la producción de la refinería estatal, el contratista se vería jurídicamente imposibilitado de entregar combustible y la Entidad se vería obligada a paralizar la flota de aeronaves del Ejército por un tecnicismo contractual, afectando directamente la seguridad nacional y el cumplimiento de la misión constitucional. 3. Desde el punto de vista técnico y de ingeniería aeronáutica, las diferencias entre el Jet A y el Jet A-1 son menores y no afectan el desempeño de las turbinas: •La única diferencia radica en el punto de congelación: el Jet A-1 se congela a -47°C, mientras que el Jet A lo hace a -40°C. •Ambos combustibles operan bajo la misma norma base (v.g., ASTM D1655) y son 100% compatibles y mezclables entre sí en los tanques de almacenamiento y de las aeronaves, sin requerir ningún tipo de limpieza, purga o transición técnica especial. Así, proponemos la siguiente redacción para el pliego: "El contratista se obliga a entregar combustible de aviación tipo JET A-1 de conformidad con las especificaciones técnicas requeridas. No obstante, en caso de que el refinador nacional [Ecopetrol S.A.] o la autoridad regulatoria competente modifiquen la producción o importación nacional hacia el estándar JET A, la Entidad aceptará el suministro de este último, siempre y cuando cumpla integralmente con las especificaciones establecidas por el refinador y las normas internacionales ASTM D1655 vigentes." Esta salvedad no disminuye la calidad ni la seguridad del combustible entregado, sino que introduce una regla de juego inteligente y previsible en la matriz de riesgos, garantizando que las aeronaves de la base sigan volando ante cualquier cambio estructural en las refinerías de nuestro país.

RESPUESTA No.12

El Comité Técnico Estructurador **NO ACOGE** la observación presentada. Lo anterior, en consideración a que la Entidad requiere dicho combustible para garantizar la compatibilidad y funcionamiento adecuado de todos los modelos de los sistemas actualmente en operación, así como para asegurar el cumplimiento técnico y operativo frente a las máquinas y equipos a los cuales se les suministra el combustible. En ese sentido, cualquier cambio, por mínimo que sea, puede afectar de manera inmediata el funcionamiento integral del sistema, la estabilidad de la operación, la seguridad del abastecimiento y el desempeño de los equipos que dependen de dicho insumo. Adicionalmente, debe tenerse en cuenta que una modificación de las condiciones o características del combustible no puede adoptarse de manera automática, pues requiere una evaluación técnica detallada, integral y especializada, que permita determinar de forma previa su viabilidad, compatibilidad, impacto operacional y eventuales riesgos sobre los sistemas, equipos y procedimientos institucionales. Por lo anterior, la Entidad mantiene la condición definida en el proceso, en atención a la necesidad de preservar la seguridad, continuidad y confiabilidad de la operación.

OBSERVACIÓN No.13

13	ESTUDIO PREVIO DEFINITIVO	1.22 LUGAR DE ENTREGA	"El suministro del combustible JET-A1 objeto del presente proceso..." Se refiera que, dado que existe la posibilidad de que el Refinador haga la entrega de combustible JET A, se debe incluir este como un tipo de combustible de aviación, o en su defecto, dejarlo abierto a "suministro de combustible de aviación". Ver observación 12

RESPUESTA No.13

El Comité Técnico Estructurador **NO ACOGE** la observación presentada. Lo anterior, en consideración a que la Entidad requiere dicho combustible para garantizar la compatibilidad y funcionamiento adecuado de todos los modelos de los sistemas actualmente en operación, así como para asegurar el cumplimiento técnico y operativo frente a las máquinas y equipos a los cuales se les suministra el combustible. En ese sentido, cualquier cambio, por mínimo que sea, puede afectar de manera inmediata el funcionamiento integral del sistema, la estabilidad de la operación, la seguridad del abastecimiento y el desempeño de los equipos que dependen de dicho insumo. Adicionalmente, debe tenerse en cuenta que una modificación de las condiciones o características del combustible no puede adoptarse de manera automática, pues requiere una evaluación técnica detallada, integral y especializada, que permita determinar de forma previa su viabilidad, compatibilidad, impacto operacional y eventuales riesgos sobre los sistemas, equipos y procedimientos institucionales. Por lo anterior, la Entidad mantiene la condición definida en el proceso, en atención a la necesidad de preservar la seguridad, continuidad y confiabilidad de la operación

OBSERVACIÓN No.14

14	ESTUDIO PREVIO DEFINITIVO	FORMULARIO ESPECIFICACIONES TÉCNICAS Y ADICIONALES 28 FACTURACIÓN	Solicitamos a la Entidad mantener la definición de estructura de precios dada en el Acuerdo Marco de Precios II No. CCE-402-AMP-2023 ya que la Entidad está colocando un ítem (FM) que no aplica para el combustible de aviación. La fórmula debe ser: Para el Combustible de Aviación Jet-A1 el precio del suministro es calculado con la siguiente fórmula: A Granel PMV1 a granel = [(IP + IVA) * TRM] + TI + IC + MC + FL + [(IC + MC + FL) * IVA] Al Ala PMV1 al ala = [(IP + IVA) * TRM] + TI + IC + MC + FL Donde, PMV1 = Precio de venta de la gasolina de aviación JET al Distribuidor Mayorista. IP = Ingreso al Productor Ecopetrol publica semanalmente los precios para el Jet-A1 y mensualmente los de AV-GAS. El precio del AV-GAS es determinado por Ecopetrol. En caso de estar determinado el precio en dólares, se procederá a realizar la conversión con la TRM de la fecha en que se realiza el suministro del combustible. IVA = Impuesto al Valor Agregado. IC = Impuesto al Carbono. Según lo estipulado en la Reforma Tributaria, Ley 1819 del 29 de diciembre de 2016, en el Artículo 221 de la Parte 9, se establece el Impuesto al Carbono el cual se define como "gravamen que recae sobre el contenido de carbono de todos los combustibles fósiles, incluyendo todos los derivados de petróleo y todos los tipos de gas fósil que sean usados con fines energéticos, siempre que sean usados para combustión". Adicionalmente, en el Artículo 222 de la misma Ley, establece la base gravable y tarifa por tipo de combustible fósil, dentro de los cuales está incluido el Jet Fuel con una tarifa de COP$148/Galón. En el Parágrafo 1 del Artículo 222 se establece que "la tarifa por tonelada de CO2 se ajustará cada primero de febrero con la inflación del año anterior más un punto hasta que sea equivalente a una (1) UVT por tonelada de CO2." TI = Valor del transporte a través del sistema de poliductos. Es el valor del transporte por galón a través del sistema de poliductos Cenit transporte y logística de hidrocarburos S.A.S., vigente a la fecha en que se recibe el Combustible de Aviación o del suministro a la aeronave cuando la Modalidad es al ala o planta de administración. Este valor solo aplica para el combustible Jet A1. El transporte por poliducto debe indicarse al momento de ofertar por parte del proponente con el fin de poder determinar el valor del combustible. FL = Flete de internación Es el valor del transporte terrestre de combustible del norte al interior del país. MC = Comercialización y margen de comercialización Margen de comercialización: Es el margen de comercialización por galón ofrecido por el Proveedor en el Punto de Tanqueo. Nota: Precio Ponderado: (Aplica para las dos modalidades de suministros): Ponderación del precio nacional sin costo adicional con el precio nacional con costo adicional o precio importado de acuerdo con el porcentaje de la mezcla de combustible entregada por ECOPETROL o el Distribuidor Mayorista debidamente certificada.

RESPUESTA No.14

El Comité Técnico Estructurador **ACOGE** la observación presentada, en el sentido de ajustar y precisar la estructura de liquidación del precio del suministro de combustible de aviación tipo Jet A-1, de conformidad con la fórmula aplicable prevista en el Acuerdo Marco de Precios de Combustible de Aviación II No. CCE-402-AMP-2023, en lo que resulte compatible con las condiciones técnicas, económicas y operacionales del presente proceso de selección.

Lo anterior, teniendo en cuenta que la estructura de precios propuesta permite identificar de manera clara los componentes que integran el valor del suministro, tales como el ingreso al productor, impuestos aplicables, tasa representativa del mercado, transporte por poliducto, impuesto al carbono, margen de comercialización y flete de internación, según corresponda a la modalidad de entrega contratada.

En consecuencia, para efectos de la liquidación del precio del combustible de aviación Jet A-1, la Entidad adoptará la siguiente estructura:

A granel

PMV1 a granel = [(IP + IVA) × TRM] + TI + IC + MC + FL + [(IC + MC + FL) × IVA]

Al ala

PMV1 al ala = [(IP + IVA) × TRM] + TI + IC + MC + FL

La Entidad precisa que la adopción de esta fórmula tiene como finalidad fortalecer la claridad, trazabilidad y verificabilidad de la liquidación del precio, sin que ello implique modificar la naturaleza del proceso, la modalidad de selección, las condiciones técnicas del suministro, ni las obligaciones esenciales del contratista. En todo caso, los componentes económicos serán reconocidos únicamente en los términos establecidos en el pliego de condiciones, en la propuesta adjudicada, en la normatividad tributaria vigente y en los soportes que resulten procedentes para cada modalidad de suministro.

Así mismo, se aclara que la aplicación de la fórmula deberá realizarse de manera uniforme para todos los oferentes y durante la ejecución contractual, con el fin de garantizar la transparencia, la selección objetiva, la comparabilidad de las ofertas y la adecuada supervisión del contrato.

En consecuencia, la Entidad realizará los ajustes correspondientes en los documentos del proceso, en lo pertinente.

OBSERVACIÓN No.15

15	ANEXO MODELO GUIA MINUTA	TRIGÉSIMA PRIMERA.FUERZA MAYOR O CASO FORTUITO	**Reiteramos la solicitud de inclusión de la siguiente redacción en el Anexo 1 y minuta del contrato, ya que está acorde con las realidades del sector de combustible de aviación y obedecen a hechos o circunstancias que de llegar a darse pueden afectar el cumplimiento de las obligaciones del proveedor bajo el contrato:** "Se consideran como eventos de Fuerza Mayor o Caso Fortuito, entre otros, los siguientes actos o hechos: a) Epidemias, deslizamientos de tierra, huracanes, inundaciones, avalanchas, rayos, terremotos, incendio, maremoto, naufragio, desastre en transporte terrestre, aéreo, férreo, fluvial y marítimo, que directamente contribuyan o resulten en la imposibilidad de TERPEL o EL DESTINATARIO o en la imposibilidad del productor, importador, comercializador, transportador u operador de instalaciones para cumplir con sus obligaciones. b) Actos o ausencia de actos del Gobierno (poder ejecutivo) y de las ramas del poder legislativo y judicial, incluyendo leyes, órdenes, reglamentos, decretos, sentencias, acciones judiciales, regulaciones, negación de la emisión, renovación o confirmación de permisos y licencias, que sean realizados por el Gobierno o autoridad competente que tenga jurisdicción sobre las actividades de producción, importación, comercialización, tratamiento, recolección, transporte, distribución, manejo y compra venta y operación de los Productos, y que directamente contribuyan o resulten en la imposibilidad del productor, importador, comercializador, transportador, operador de instalaciones o alguna de las Partes, para cumplir con sus obligaciones, o que lesionen grave e injustamente los intereses de una o ambas Partes, o comprometan en forma grave su capacidad financiera. c) Actos de desorden civil incluyendo guerra, bloqueos, insurrecciones, motines, mingas, protestas en masa y grave amenaza de alguno de los anteriores, plenamente demostrada, y acciones de las fuerzas militares relacionados con o en respuesta a algún acto de desorden civil, que directamente contribuyan o resulten en la imposibilidad de alguna de TERPEL o EL DESTINATARIO o del productor, importador, comercializador, transportador u operador de instalaciones para cumplir con sus obligaciones. Se consideran como Eventos Eximentes los siguientes actos: a) La imposibilidad parcial o total para la operación y funcionamiento de las instalaciones y facilidades para la producción, almacenamiento, manejo, transporte, recepción, almacenamiento y despacho (RAD) o recibo de la materia prima y/o de los Productos, y de los ductos, carrotanques, botes o cualquier otro medio empleado para su transporte, así como de las conexiones o las instalaciones de cualquiera de las Partes, del productor, importador, comercializador, transportador u operador de instalaciones, por actos malintencionados de terceros ajenos al control y manejo directo de TERPEL o EL DESTINATARIO y sin su culpa, como lo son los ataques o sabotajes terroristas o guerrilleros o las alteraciones graves del orden público, entre otros, que directamente resulten en la imposibilidad de alguna de las Partes para cumplir con sus obligaciones; b) No recibo del Producto importado (en los casos que aplique) debido a condiciones de mal tiempo en los puertos de cargue de combustibles importados, c) Los mantenimientos no programados de las instalaciones y facilidades del productor, importador, comercializador, transportador u operador o de las Partes, o paradas de emergencia de las instalaciones de las Partes o en las instalaciones del Productor, Importador, Transportador u operador, d) Actos de desorden industrial incluyendo cesación ilegal de actividades y paro cuando esos resulten en la imposibilidad de TERPEL o EL DESTINATARIO para cumplir con sus obligaciones. e) El cumplimiento de una orden o solicitud del concesionario del aeropuerto que no sea por culpa, dolo o incumplimiento de sus obligaciones como concesionario; i) Restricciones a la producción o importación de crudo o combustibles por parte del Refinador, racionamiento o imposición de cuotas por parte del Refinador".

RESPUESTA No.15

El comité jurídico estructurador, **ACLARA** que el futuro contrato contendrá clausulas referentes a fuerza mayor y caso fortuito.

OBSERVACIÓN No.16

16	ANEXO MODELO GUIA MINUTA	TRIGÉSIMA SEPTIMA. - INDEMNIDAD.	Si bien reconocemos la autonomía contractual que el Artículo 40 de la Ley 80 de 1993 otorga a las entidades estatales, nos permitimos solicitar la reconsideración y revaluación de su decisión. La autonomía de la Entidad no es absoluta; está delimitada por el principio de conmutatividad de los contratos estatales (Artículo 28 de la Ley 80 de 1993), el cual exige mantener la igualdad y el equilibrio entre las obligaciones y derechos de ambas partes. Nos permitimos reiterar y profundizar en el sustento legal y comercial de nuestra solicitud bajo los siguientes puntos fundamentales: 1. El pliego de condiciones, al establecer una indemnidad unilateral a favor de la Entidad, rompe el equilibrio contractual. En un contrato de suministro de combustible de aviación, ambas partes operan activos de alto riesgo. Establecer que cada Parte responda por sus propios empleados y por los daños que cause a la otra (salvo culpa o dolo) —tal como propone nuestra cláusula de indemnidad bilateral— no desprotege el patrimonio público. Al contrario, asigna el riesgo a quien efectivamente tiene el control operativo de la actividad. 2. El Artículo 40 de la Ley 80 de 1993 señala que las cláusulas deben ser "convenientes para el cumplimiento de los fines estatales". Una cláusula de indemnidad bilateral y acotada al daño emergente directo es conveniente porque: 1.Garantiza que la Entidad reciba ofertas económicas con precios eficientes y competitivos, sin sobrecostos por primas de riesgo incalculables. 2.Brinda seguridad jurídica y estabilidad al contrato, previniendo litigios de gran envergadura entre el Estado y el particular. Se reitera entonces incluir la siguiente redacción: "TRIGÉSIMA SEPTIMA. - INDEMNIDAD. - Cada Parte protegerá, indemnizará y mantendrá a la otra libre de todo reclamo, demanda o acción por lesiones o muerte de sus propios empleados y por todo daño, pérdida o destrucción a bienes de dichos empleados, de terceros, o de cada una de las Partes, sin considerar cómo, cuándo o dónde, tales daños, pérdidas o destrucciones ocurran, salvo cuando las lesiones, muertes, daños, pérdidas o destrucciones hayan resultado por actos u omisiones imputables a la otra Parte. Sin perjuicio de las demás obligaciones de garantía e indemnización contenidas en el presente contrato, ninguna de las Partes será responsable ante la otra por daños indirectos o consecuenciales o lucro cesante, salvo la responsabilidad por dolo prevista en el artículo 1616 del Código Civil Colombiano".

RESPUESTA No.16

El comité jurídico estructurador, **ACLARA** que el futuro contrato contendrá clausula referente a indemnidad.

Firmas,

ORIGINAL FIRMADO
Teniente Coronel HUGO HARVEY CASTRO APONTE
Gerente del Proyecto

ORIGINAL FIRMADO
CT. PABLO MOGOLLÓN MONTAÑA
Comité Técnico Estructurador

ORIGINAL FIRMADO
SV. ROLAN PATIÑO PÉREZ
Comité Técnico Estructurador

ORIGINAL FIRMADO
PS. LINDA VANESSA PLATA SOTO
Comité Jurídico Estructurador

ORIGINAL FIRMADO
PS. HUGO ALBERTO RIVEROS OSORIO
Comité Económico Estructurador