MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
COMANDO GENERAL DE LAS FUERZAS MILITARES
EJÉRCITO NACIONAL
DIRECCIÓN DE ADQUISICIONES

ESTUDIO PREVIO PROCESO DE SELECCIÓN ABREVIADA No. 089-SAMC-DIADQ-TRANS-2026, CUYO OBJETO ES "ADQUISICIÓN DE AERONAVES LIVIANAS MULTIPROPÓSITO PARA EL EJÉRCITO NACIONAL"

1. ANTECEDENTES

Los antecedentes relacionados permiten evidenciar que la capacidad de transporte aéreo de ala fija del Ejército Nacional ha sido conformada históricamente mediante diferentes mecanismos de incorporación, adquisición, reposición, asignación, transferencia y disposición de aeronaves.

Los antecedentes contractuales, técnicos, administrativos y patrimoniales identificados constituyen elementos de referencia para la planeación del presente proceso, particularmente respecto de las condiciones de adquisición, soporte logístico, mantenimiento, garantías, entrenamiento, disponibilidad de repuestos y demás elementos asociados al ciclo de vida de las aeronaves.

No obstante, los antecedentes de adquisición de aeronaves de diferentes categorías, capacidades, fabricantes o configuraciones no serán utilizados como equivalentes directos para determinar el precio de referencia del presente proceso, salvo que se demuestre su comparabilidad técnica, económica, temporal y contractual.

En consecuencia, los antecedentes serán utilizados de manera diferenciada para:

a) acreditar la existencia de la necesidad institucional;

b) identificar la evolución de la capacidad de transporte aéreo de ala fija;

c) establecer las condiciones de sostenimiento y obsolescencia de la flota existente;

d) identificar prácticas contractuales relevantes;

e) analizar las condiciones de garantía, soporte y entrenamiento;

f) identificar riesgos propios del suministro aeronáutico; y

g) contribuir a la estructuración del estudio de mercado y de las condiciones contractuales.

La utilización de antecedentes de otras Fuerzas o entidades estatales tendrá carácter referencial y no podrá sustituir el análisis específico del mercado correspondiente al bien objeto del presente proceso

VIGENCIA 2026

- CONTRATO DE COMPRAVENTA N° 232-00-A-COFAC-CODAF-2026, celebrado entre el Ministerio De Defensa Nacional – FUERZA AEROESPACIAL COLOMBIANA Y EMBRAER S.A., por la suma UN

BILLON QUINIENTOS SESENTA Y SEIS MIL MILLONES DE PESOS MCTE ($1.566.000.000.000 COP), IMPUESTOS INCLUIDOS, INCLUIDO IVA Y DEMÁS IMPUESTOS QUE SE DERIVEN.

Cuyo objeto es ADQUISICIÓN DE AERONAVES DE TRANSPORTE TÁCTICO MILITAR PESADO, ENTRENAMIENTO, EQUIPO ASOCIADO, SOPORTE LOGÍSTICO Y DEMÁS REQUERIMIENTOS PARA SU OPERACIÓN SEGÚN ANEXOS TÉCNICOS, contrato que contó con el cubrimiento de los amparos: 1. Devolución del pago anticipado 2. Cumplimiento del contrato 3. Calidad del servicio Y 4. Calidad y correcto funcionamiento de los bienes.

- CONTRATO DE COMPRAVENTA N° 184-00-A-COFAC-CODAF-2026, celebrado entre el Ministerio De Defensa Nacional – FUERZA AEROESPACIAL COLOMBIANA Y TEXTRON AVIATION DEFENSE LLC., por la suma TREINTA Y NUEVE MIL SETECIENTOS VEINTINUEVE MILLONES DE PESOS MCTE ($39.729.000.000), IMPUESTOS INCLUIDOS, INCLUIDO IVA Y DEMÁS IMPUESTOS QUE SE DERIVEN.

  Cuyo objeto es ADQUISICIÓN DE (01) AERONAVE TEXAN II T-6C DE INSTRUCCIÓN BÁSICA PARA LA FORMACIÓN DE PILOTOS EN LA FUERZA AEROESPACIAL COLOMBIANA, DE ACUERDO CON LAS ESPECIFICACIONES DEL ANEXO TÉCNICO, contrato que contó con el cubrimiento de los amparos: 1. Cumplimiento del contrato y 2. Calidad y correcto funcionamiento de los bienes.

El Ejército Nacional, a través de la Aviación del Ejército, ha conformado históricamente su capacidad de transporte de ala fija mediante diferentes mecanismos de incorporación de aeronaves. De acuerdo con los antecedentes documentados, se registra un total de veintisiete (27) aeronaves asociadas a diferentes mecanismos de incorporación, reposición y disposición, evidenciando que esta capacidad ha sido desarrollada mediante diversas fuentes y mecanismos administrativos.

Mecanismo / antecedente	Aeronaves representativas	Soporte o referencia registrada
Reposición	EJC-1101	Reposición de la EJC-1119 – Póliza No. 2201218900146
Asignación DIAN	EJC-1106, EJC-1108, EJC-1109, EJC-1116, EJC-1147	Resoluciones de asignación DIAN
Asignación DNE	EJC-1111, EJC-1115, EJC-1117, EJC-1124, EJC-1146	Resoluciones de asignación DNE
Compra	EJC-1118, EJC-1120	Facturas registradas en los antecedentes
Compraventa	EJC-1122, EJC-1123	Contrato de Compraventa EJC No. 061151 CEDE4-FI-046
Compra MDN	EJC-1125, EJC-1126, EJC-1132, EJC-1133, EJC-1134, EJC-1135, EJC-1136	Facturas registradas como adquisición del MDN
Traspaso ARC	EJC-1129	Resolución No. 1679
Pago de seguro	EJC-1138, EJC-1139, EJC-1140	Asociadas a EJC-1131, EJC-1137 y EJC-1130, respectivamente
Baja	EJC-1119	Registrada como aeronave dada de baja

De acuerdo con lo anterior se colige que los antecedentes expuestos permiten evidenciar que la capacidad de transporte de ala fija del Ejército Nacional ha sido conformada históricamente mediante diferentes mecanismos de incorporación y reposición, incluyendo adquisiciones, compraventas, asignaciones interinstitucionales, transferencias y mecanismos asociados a seguros. Esta evolución constituye un antecedente relevante para la estructuración del presente proceso, orientado al fortalecimiento y reposición de la capacidad de transporte aéreo táctico liviano, de conformidad con las necesidades operacionales y de sostenimiento identificadas por la Institución.

2. DEFINICIÓN DE LA NECESIDAD Y ANÁLISIS DEL SECTOR

2.1. JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD

La presente necesidad se fundamenta en los principios y fines esenciales del Estado consagrados en la Constitución Política de Colombia. En primer lugar, el artículo 2 establece que las autoridades están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, garantizar la defensa de la independencia nacional, mantener el orden público y asegurar la convivencia pacífica. Para el Ejército Nacional, este mandato implica la obligación de contar con las capacidades operacionales, logísticas y técnicas necesarias para cumplir eficazmente su misión constitucional.

De igual manera, el artículo 209 de la Constitución Política dispone que la función administrativa se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, los cuales orientan todas las actuaciones de la administración pública, incluida la contratación estatal. En este sentido, la planeación adecuada, la garantía de disponibilidad logística y la previsión oportuna de los recursos constituyen expresiones directas de los principios de eficacia, economía y responsabilidad administrativa, que obligan a asegurar que los sistemas de armas y medios operacionales cuenten con los insumos necesarios para su funcionamiento continuo.

En consecuencia el Ejército Nacional a través de la dirección de Adquisiciones, en desarrollo del deber de planeación contractual, identifica la necesidad institucional que pretende satisfacer mediante la adquisición de aeronaves livianas multipropósito de ala fija, así como de los bienes, servicios, equipos, entrenamiento, repuestos, herramientas, asistencia técnica y demás elementos indispensables para su incorporación, puesta en servicio, operación y sostenimiento.

La necesidad se determina a partir de la identificación de la capacidad institucional requerida, la situación actual de la flota, las condiciones de disponibilidad operacional, los requerimientos de movilidad aérea, las necesidades de sostenimiento logístico y las capacidades que deben mantenerse o fortalecerse para el cumplimiento de las funciones constitucionales y legales asignadas al Ejército Nacional.

La solución contractual no se estructura exclusivamente sobre la adquisición de una plataforma aeronáutica, sino sobre la incorporación integral de una capacidad, razón por la cual el análisis comprende el ciclo de vida de los bienes y servicios asociados a la solución.

Para efectos de la planeación del proceso se deberán diferenciar claramente:

a) la necesidad institucional total identificada;

b) la capacidad que se pretende satisfacer;

c) las cantidades que serán objeto del presente proceso;

d) las cantidades que correspondan a necesidades futuras, cuando existan;

e) el presupuesto disponible para el proceso;

f) el valor estimado del contrato; y

g) las proyecciones presupuestales futuras que no constituyan obligaciones del presente proceso.

La Entidad no podrá confundir la proyección institucional de necesidades futuras con el objeto, cantidades, valor estimado o compromiso presupuestal del proceso contractual que se pretende adelantar en la vigencia 2026.

2.1.1. SITUACIÓN

El Batallón de Aviación No. 1 "CT. Manuel Arturo Guerrero Silva", como unidad orgánica de la División de Aviación Asalto Aéreo del Ejército Nacional, tiene la responsabilidad de contribuir al cumplimiento de las misiones constitucionales y legales asignadas a la Fuerza, mediante el empleo de capacidades aéreas que permitan apoyar el desarrollo de operaciones militares, transporte de personal y material, evacuación aeromédica, apoyo logístico, operaciones de paracaidismo, reconocimiento, enlace y demás actividades requeridas para garantizar la presencia institucional y la seguridad en el territorio nacional.

En el marco de la transformación institucional y del fortalecimiento de las capacidades operacionales previstas en el Plan Estratégico de Transformación del Ejército del Futuro (PETEF 2042), así como en los lineamientos de Planeación Basada en Capacidades (PBC), se ha identificado la necesidad de fortalecer y modernizar las capacidades de movilidad aérea de ala fija mediante la incorporación de plataformas que permitan incrementar la disponibilidad operacional, mejorar la cobertura geográfica y optimizar la respuesta institucional frente a los desafíos actuales y futuros del entorno operacional.

Las condiciones geográficas del territorio colombiano, caracterizadas por extensas áreas de difícil acceso, limitada infraestructura terrestre y la existencia de poblaciones y unidades militares ubicadas en regiones apartadas, demandan capacidades aéreas versátiles que permitan garantizar el abastecimiento logístico, la movilidad de tropas, el apoyo a la población civil en situaciones de emergencia y la ejecución de operaciones militares en forma oportuna y eficiente. Adicionalmente, el proceso de evolución tecnológica de la aviación militar y gubernamental exige la incorporación gradual de sistemas aeronáuticos con mayores niveles de seguridad operacional, eficiencia, interoperabilidad, sostenibilidad logística y capacidad de adaptación a los requerimientos operacionales contemporáneos, contribuyendo al fortalecimiento de las capacidades institucionales y a la optimización de los recursos públicos destinados al sector defensa.

En este contexto, para la vigencia comprendida entre 2026-2030 se identifica la necesidad de gestionar los recursos requeridos para adelantar la adquisición de aeronaves livianas multipropósito, así como de los bienes y servicios asociados para su incorporación, operación, sostenimiento y puesta en servicio, con el propósito de fortalecer las capacidades estratégicas, operacionales y logísticas del Ejército Nacional, garantizando el cumplimiento efectivo de su misión constitucional y el desarrollo de las operaciones presentes y futuras.

Adicionalmente, esta necesidad se encuentra articulada con el CONPES 4187, en cuyo marco se han desarrollado actividades de planeación, estructuración y seguimiento para el fortalecimiento de las capacidades de aviación del Ejército Nacional. En desarrollo de este proceso, mediante Acta de Reunión No. 2026519008800606 del 11 de junio de 2026 se establecieron compromisos relacionados con la estructuración de los procesos de adquisición; posteriormente, mediante Circular No. 2026519024290893 del 31 de julio de 2026, la División de Aviación Asalto Aéreo dispuso que la adquisición de aeronaves debía contemplar un enfoque de capacidad integral, incluyendo entrenamiento, capacitación, sostenimiento logístico inicial y mantenimiento. Asimismo, las actas de seguimiento del 11 y 23 de septiembre de 2026, junto con el informe radicado No. 2026519032677503 del 9 de octubre de 2026, evidencian el avance de las actividades de

estructuración técnica, económica y contractual, así como la revisión de los requerimientos y soportes necesarios para materializar la adquisición. Como parte de estas actuaciones, el Estudio Previo fue entregado al Comando de Adquisiciones del Ejército Nacional (COADE) el 28 de septiembre de 2026.

Desde la perspectiva operacional, mediante Oficio Radicado No. 2026519002268421 del 16 de octubre de 2026, la División de Aviación Asalto Aéreo expuso la disminución progresiva de la capacidad de transporte aéreo de ala fija, asociada a la salida de operación de tres (03) aeronaves C-212 y tres (03) Twin Commander, situación que representa una afectación estimada de 1.200 horas anuales de despliegue aéreo y un incremento del 33 % en la brecha de esta capacidad. Posteriormente, mediante comunicación del 21 de octubre de 2026, se solicitó el fortalecimiento de la trazabilidad documental y el seguimiento de los compromisos del CONPES 4187. Finalmente, a través del Oficio Radicado No. 2026682034477443 del 23 de octubre de 2026, el Batallón de Aviación No. 1 informó el estado de avance contractual y los aspectos de programación y disponibilidad de recursos que requieren articulación institucional para continuar con la materialización de la adquisición, en atención a la necesidad operacional identificada.

2.1.2. MISIÓN

El Batallón de Aviación No. 1 "CT. Manuel Arturo Guerrero Silva", orgánico de la División de Aviación Asalto Aéreo del Ejército Nacional, tiene como misión planear, coordinar, ejecutar y apoyar operaciones de aviación militar mediante el empleo de aeronaves de ala fija, contribuyendo al desarrollo de operaciones militares, al sostenimiento logístico de las tropas, a la movilidad operacional, al transporte de personal y carga, a la evacuación aeromédica Casevac, así como al apoyo de las demás capacidades requeridas para el cumplimiento de la misión constitucional asignada al Ejército Nacional en todo el territorio nacional.

En desarrollo de su misión, el Batallón de Aviación No. 1 proporciona capacidades de movilidad aérea estratégica y táctica que permiten garantizar la presencia institucional en áreas de difícil acceso, apoyar el despliegue y sostenimiento de las Fuerzas Militares, fortalecer la capacidad de respuesta ante situaciones de emergencia, desastres naturales y necesidades humanitarias.

La presente necesidad se encuentra alineada con el cumplimiento de la misión institucional de la unidad, toda vez que la adquisición de aeronaves livianas multipropósito y los bienes y servicios asociados contribuirá al fortalecimiento de las capacidades operacionales, logísticas y de apoyo aéreo requeridas para garantizar el cumplimiento eficiente, seguro y oportuno de las operaciones asignadas a la División de Aviación Asalto Aéreo.

2.1.3. JUSTIFICACIÓN DESDE EL PUNTO ESTRATEGICO DE LA NECESIDAD

El Ejército es una institución legítima, disciplinada, moderna, profesional, entrenada, organizada, equipada, afianzada en sus valores, con la moral en alto y capaz de neutralizar las amenazas internas y externas en cumplimiento de su misión constitucional, contribuyendo simultáneamente al desarrollo de la Nación. En este sentido, la Fuerza desarrolla sus capacidades mediante los roles estratégicos de prevenir, configurar y vencer, orientados a garantizar la defensa de la soberanía, la independencia, la integridad territorial y el orden constitucional.

En concordancia con el Plan Estratégico de Transformación Ejército del Futuro 2042 (PETEF 2042), el Ejército Nacional desarrolla sus capacidades bajo el modelo de Planeación Basada en Capacidades (PBC), con el propósito de identificar, priorizar y cerrar brechas operacionales, logísticas, técnicas y doctrinales que afectan el cumplimiento de las misiones institucionales. Dentro de este marco, la Aviación del Ejército constituye un habilitador estratégico para el desarrollo de capacidades relacionadas con el Reconocimiento e Inteligencia, el Movimiento Aéreo, el Transporte de Personal y Suministros, el Paracaidismo Militar incluyendo (Salto Militar de

Línea Estática – (SMLE), Salto Militar de Caída Libre – (SMCL) y lanzamiento aéreo de carga), el Sostenimiento Logístico, la Evacuación Aeromédica (CASEVAC) y el Mantenimiento Aeronáutico, permitiendo la ejecución de operaciones multimisión en todo el territorio nacional.

En concordancia con las políticas definidas en el Capítulo 5 del PETEF 2042, el Ejército Nacional fortalecerá su aviación con el propósito de consolidar las capacidades de inteligencia técnica, garantizar el despliegue, la entrega y el apoyo a la Fuerza, desarrollar operaciones de movimiento aéreo y paracaidismo, apoyar la acción unificada del Estado y contribuir a la atención de incidentes, crisis, emergencias y desastres naturales. Asimismo, la incorporación de tecnologías modernas, sistemas avanzados de aviónica y plataformas aeronáuticas sostenibles permitirá incrementar la seguridad operacional, reducir riesgos y fortalecer la sostenibilidad institucional.

La adquisición de aeronaves livianas de ala fija, junto con el entrenamiento, soporte logístico, repuestos, herramientas, equipos de apoyo en tierra y demás elementos requeridos para su operación y sostenimiento, se encuentra alineada con los instrumentos superiores de planeación del Sector Defensa y del Ejército Nacional, en la medida en que contribuye al cierre de una brecha operacional, logística, técnica y doctrinal relacionada con la movilidad aérea táctica, el transporte de personal y carga, el lanzamiento de paracaidistas y carga aérea, la evacuación aeromédica (CASEVAC), el sostenimiento de operaciones militares, el apoyo a la acción unificada del Estado y la presencia institucional en áreas de difícil acceso.

Esta necesidad no corresponde únicamente a la adquisición de nuevas plataformas aéreas, sino al fortalecimiento de una capacidad estratégica requerida para garantizar la movilidad operacional y logística del Ejército Nacional en escenarios caracterizados por grandes extensiones geográficas, infraestructura aeroportuaria limitada, condiciones meteorológicas complejas y la necesidad permanente de proyectar capacidades militares hacia zonas apartadas, selváticas, fronterizas y de interés estratégico para la seguridad nacional.

Las aeronaves livianas de ala fija constituyen un elemento fundamental para el sostenimiento de operaciones militares en áreas donde la infraestructura terrestre es insuficiente o inexistente, permitiendo el transporte oportuno de personal, abastecimientos, equipos, repuestos, armamento, ayudas humanitarias y demás recursos requeridos para el cumplimiento de la misión institucional. Asimismo, permiten apoyar el despliegue de tropas, el relevo de unidades, el sostenimiento de destacamentos aislados, el lanzamiento de carga, el desarrollo de operaciones de paracaidismo militar y la evacuación aeromédica de personal herido o afectado durante el desarrollo de operaciones militares.

En el nivel de política pública sectorial, la Política de Seguridad, Defensa y Convivencia Ciudadana "Garantías para la Vida y la Paz 2022-2026" establece como propósito fundamental la protección de la vida bajo el enfoque de seguridad humana, orientando la actuación del Sector Defensa hacia la consolidación de condiciones de seguridad en entornos urbanos y rurales, la recuperación y consolidación del control territorial, la protección de la población y el fortalecimiento de la presencia legítima del Estado. Bajo este enfoque, las capacidades de ala fija resultan esenciales para apoyar el despliegue de tropas, el abastecimiento logístico, la evacuación de personal, la asistencia humanitaria, la atención de emergencias y el apoyo a las autoridades civiles en situaciones de crisis, calamidad o desastre.

La misma política establece objetivos relacionados con la salvaguarda de la integridad territorial, la soberanía, la independencia nacional y el fortalecimiento de las capacidades de la Fuerza Pública. En este sentido, la incorporación de aeronaves livianas de ala fija permitirá incrementar la capacidad de despliegue oportuno de personal, abastecimientos y equipos, ampliar la cobertura operacional de la Fuerza y fortalecer la presencia institucional en territorios donde las limitaciones de infraestructura terrestre dificultan la acción del Estado.

A nivel institucional, el Plan Estratégico Institucional (PEI) 2023-2026 establece la necesidad de fortalecer las capacidades humanas, logísticas, técnicas, operacionales y de sostenimiento requeridas para materializar los objetivos estratégicos del Sector Defensa. El fortalecimiento de la Aviación del Ejército mediante la incorporación de aeronaves livianas de ala fija contribuye directamente a la defensa integral del territorio, la protección de la población, la gestión del riesgo de desastres, el apoyo a la acción unificada del Estado y el sostenimiento de capacidades estratégicas requeridas para el cumplimiento de las misiones constitucionales.
De igual forma, la presente necesidad guarda correspondencia con los objetivos estratégicos del Comando General de las Fuerzas Militares y con el Plan de Campaña Estratégico Conjunto "Ayacucho" Plus, particularmente en lo relacionado con la protección de la población, el fortalecimiento del control institucional del territorio, la lucha contra las amenazas que afectan la seguridad nacional, el apoyo a la gobernabilidad y el fortalecimiento de las capacidades estratégicas de la Fuerza. La capacidad de transporte aéreo táctico ligero mediante aeronaves livianas de ala fija permite proyectar oportunamente medios militares, sostener operaciones en profundidad, apoyar la acción unificada y garantizar la movilidad necesaria para el cumplimiento de las misiones institucionales.

Desde la perspectiva doctrinal, el Manual Fundamental del Ejército MCE 3-04 Aviación establece que la Aviación del Ejército desarrolla operaciones aire-tierra como parte de la maniobra terrestre unificada, proporcionando capacidades de reconocimiento, seguridad, movimiento aéreo, transporte de personal y carga, evacuación aeromédica, apoyo al mando tipo misión y recuperación de personal. En este contexto, las aeronaves livianas de ala fija constituyen un medio esencial para ejecutar operaciones de transporte táctico ligero, lanzamiento de paracaidistas y carga aérea, evacuación aeromédica, sostenimiento logístico y apoyo a operaciones militares en áreas extensas y de difícil acceso.

La incorporación de estas aeronaves permitirá fortalecer capacidades institucionales asociadas al transporte de hasta diecinueve (19) pasajeros, transporte de carga táctica, lanzamiento de paracaidistas mediante línea estática y caída libre, lanzamiento aéreo de carga, evacuación aeromédica (CASEVAC), reconocimiento, apoyo al mando tipo misión y sostenimiento logístico de unidades desplegadas, garantizando además la operación en pistas cortas, semipreparadas o no preparadas, condición indispensable para atender los requerimientos operacionales del Ejército Nacional en regiones apartadas del territorio nacional.

En consecuencia, la adquisición de aeronaves livianas de ala fija permitirá contribuir al cierre de la brecha identificada en la taxonomía institucional de capacidades, fortaleciendo el Área Funcional de Movimiento y Maniobra, el Área de Capacidad de Despliegue y la Capacidad Específica de Transporte Aéreo de Despliegue. Su incorporación incrementará la capacidad operacional de la Aviación del Ejército, fortalecerá el cumplimiento de las tareas doctrinales definidas en el MCE 3-04, apoyará la acción unificada del Estado y garantizará la disponibilidad de medios idóneos para responder a los desafíos presentes y futuros de la defensa nacional, la protección de la población y el cumplimiento de la misión constitucional.

2.1.4. ANÁLISIS DOCTRINAL INTEGRAL DE LA NECESIDAD

La necesidad de fortalecer la capacidad de transporte aéreo táctico ligero mediante aeronaves livianas de ala fija encuentra una sustentación doctrinal sólida, coherente y trazable dentro del marco doctrinal vigente del Ejército Nacional de Colombia, evidenciándose una relación directa entre los objetivos estratégicos institucionales, las capacidades militares requeridas y las funciones operacionales que deben ser desarrolladas por la Aviación del Ejército.

El análisis integral de la doctrina permite establecer que la necesidad no surge de la intención de incorporar una plataforma aeronáutica específica, sino de la obligación institucional de preservar y fortalecer una capacidad operacional crítica para el cumplimiento de las misiones constitucionales del Ejército Nacional.

2.1.4.1 Sustentación desde el MFRE 3-0 Operaciones

El Manual Fundamental de Referencia del Ejército MFRE 3-0 Operaciones constituye la base doctrinal para la conducción de las Operaciones Terrestres Unificadas (OTU), estableciendo los principios mediante los cuales el Ejército Nacional integra sus capacidades para prevenir, configurar y vencer las amenazas que afectan la seguridad, la defensa nacional y la protección de la población.

La doctrina establece que las Operaciones Terrestres Unificadas buscan generar ventajas sobre el adversario mediante la combinación sincronizada de operaciones ofensivas, defensivas, de estabilidad y de apoyo a la autoridad civil, permitiendo a los comandantes ejercer influencia sobre amplias áreas geográficas y mantener la iniciativa operacional en ambientes complejos, inciertos y dinámicos.

Para lograr estos objetivos, el MFRE 3-0 identifica como elementos fundamentales de las operaciones el alcance operacional, la profundidad, la libertad de maniobra, la movilidad, el sostenimiento y la capacidad de respuesta. Estos principios permiten a la Fuerza proyectar capacidades militares más allá de las limitaciones impuestas por el terreno, mantener la continuidad de las operaciones y garantizar la presencia institucional donde las condiciones geográficas restringen el empleo de medios terrestres convencionales.

La doctrina reconoce que la movilidad constituye uno de los factores decisivos para el éxito de las operaciones, ya que permite trasladar oportunamente personal, equipos, suministros y capacidades hacia los lugares donde son requeridos. Asimismo, establece que el sostenimiento debe garantizar la continuidad de las operaciones mediante el abastecimiento oportuno de recursos, el transporte de personal y el apoyo logístico necesario para mantener la capacidad de combate de la Fuerza.

Este enfoque doctrinal adquiere especial relevancia en Colombia debido a las características geográficas y operacionales del territorio nacional. La existencia de extensas áreas selváticas, regiones montañosas, zonas fronterizas, corredores fluviales, territorios con infraestructura vial limitada y comunidades ubicadas en áreas remotas obliga al Ejército Nacional a disponer de capacidades de movilidad aérea que permitan superar las restricciones del terreno y garantizar la ejecución de las operaciones militares en cualquier región del país.

Bajo esta perspectiva, la capacidad de transporte aéreo táctico ligero mediante aeronaves livianas de ala fija constituye un habilitador operacional para el desarrollo de las Operaciones Terrestres Unificadas. Estas aeronaves permiten incrementar el alcance operacional de la Fuerza al facilitar el desplazamiento rápido de personal, equipos y suministros hacia áreas alejadas o de difícil acceso, contribuyendo a mantener la iniciativa operacional y reduciendo significativamente los tiempos de respuesta frente a requerimientos tácticos, logísticos o institucionales.

De igual manera, fortalecen el principio doctrinal de profundidad operacional al permitir que las capacidades militares sean proyectadas simultáneamente sobre múltiples áreas de interés, apoyando el despliegue de fuerzas, el abastecimiento de unidades adelantadas y el sostenimiento de operaciones prolongadas. Esta capacidad resulta especialmente importante en escenarios donde la dispersión geográfica de las unidades exige mantener conexiones permanentes entre bases principales, unidades desplegadas y áreas de operaciones.

Las aeronaves livianas de ala fija también contribuyen a la libertad de maniobra de los comandantes al proporcionar alternativas de movilidad independientes de la infraestructura terrestre disponible. Su capacidad para operar desde aeródromos con limitaciones de infraestructura, pistas cortas o regiones apartadas permite mantener la continuidad operacional aun cuando existan restricciones de acceso terrestre, afectaciones a la red vial o condiciones geográficas adversas.

Desde la perspectiva del sostenimiento, estas aeronaves constituyen una herramienta eficiente para transportar personal especializado, repuestos críticos, equipos de apoyo, abastecimientos prioritarios y cargas logísticas de baja y media densidad, permitiendo atender requerimientos operacionales sin comprometer la disponibilidad de plataformas de mayor capacidad destinadas a misiones estratégicas. Lo anterior contribuye a optimizar la distribución de los recursos aeronáuticos de la Fuerza y fortalecer la capacidad de respuesta institucional.

Asimismo, las Operaciones Terrestres Unificadas requieren la capacidad de apoyar operaciones ofensivas, defensivas, de estabilidad y de apoyo a la autoridad civil. Las aeronaves livianas de ala fija aportan flexibilidad para contribuir a todas estas formas de operación mediante el transporte de personal, apoyo logístico, evacuación de personal, enlace entre unidades, transporte de equipos especializados y apoyo a la acción unificada del Estado en situaciones de emergencia, desastres naturales o asistencia humanitaria.

En consecuencia, la doctrina contenida en el MFRE 3-0 permite concluir que la capacidad de transporte aéreo táctico ligero mediante aeronaves livianas de ala fija constituye un componente esencial para materializar los principios doctrinales de movilidad, alcance operacional, profundidad, libertad de maniobra y sostenimiento requeridos para la conducción de las Operaciones Terrestres Unificadas. Su incorporación contribuye directamente al fortalecimiento de la capacidad operacional del Ejército Nacional y al cumplimiento de las misiones constitucionales asignadas a la Fuerza en todo el territorio nacional.

Fuente doctrinal: Ejército Nacional de Colombia. Manual Fundamental de Referencia del Ejército MFRE 3-0 Operaciones. Centro de Doctrina del Ejército (CEDOE). Capítulos relacionados con Operaciones Terrestres Unificadas, alcance operacional, profundidad, libertad de maniobra, movilidad, sostenimiento y acción unificada.

2.1.4.2 Sustentación desde el MCE 3-04 Aviación

De esta forma y de conformidad con lo establecido en el Manual de Campaña de Ejército MCE 3-04 Aviación, la Aviación del Ejército constituye una capacidad fundamental para el desarrollo de las Operaciones Terrestres Unificadas (OTU), al integrar las capacidades aéreas con las maniobras terrestres para incrementar la movilidad operacional, ampliar el alcance de las fuerzas, facilitar el sostenimiento logístico, apoyar el mando y control, contribuir a la obtención de información y mejorar la capacidad de respuesta en todo el espectro de las operaciones militares.

La doctrina establece que la Aviación del Ejército debe proporcionar a los comandantes capacidades que permitan aumentar el tiempo de reacción y el espacio de maniobra, transportar personal, equipo y suministros, realizar evacuaciones de personal y apoyar la conducción de las operaciones en terrenos extensos, dispersos y de difícil acceso. Para cumplir adecuadamente estas funciones, la Fuerza requiere una estructura aeronáutica equilibrada que disponga de medios aéreos diferenciados según las características de cada misión, optimizando el empleo de los recursos operacionales disponibles.

En este contexto, se identifica una brecha operacional asociada a la ausencia de una capacidad intermedia de transporte liviano que permita atender eficientemente misiones de baja y media demanda de carga y pasajeros. Actualmente, la flota de ala fija presenta una concentración de capacidades en aeronaves destinadas a transportar pequeños grupos de pasajeros y en plataformas de mayor capacidad orientadas al transporte

masivo, generando un desbalance operacional que obliga en múltiples ocasiones a emplear aeronaves de mayor porte para cumplir misiones que no requieren dicha capacidad.

Esta situación produce un uso ineficiente de los recursos, incrementa los costos operacionales, acelera el consumo de horas de vuelo de aeronaves estratégicas y reduce la disponibilidad de estas plataformas para misiones que realmente demandan su capacidad de carga y transporte.

Desde la perspectiva doctrinal, las aeronaves livianas constituyen la solución más adecuada para cerrar dicha brecha, al proporcionar una capacidad flexible, eficiente y sostenible para el cumplimiento de múltiples misiones institucionales. Estas aeronaves permiten ejecutar movimientos rápidos de personal, transporte de pequeñas unidades, traslado de equipos especializados, movilización de repuestos críticos, apoyo logístico, transporte de personal de comando y control (C2), así como evacuaciones aeromédicas de baja capacidad y las tareas de Aviación reflejadas en el MCE 3-04 así:

- Asalto Aéreo: Es un movimiento de las fuerzas de asalto amigas a través de aeronaves para atacar y destruir las fuerzas enemigas
- Evacuaciones Aeromédicas (CASEVAC): Consiste en adquirir, tratar y evacuar pacientes desde el punto de lesión a un centro de tratamiento médico apropiado
- Movimiento al Contacto: Un movimiento al contacto es una tarea ofensiva diseñada para desarrollar la situación y establecer o recuperar el contacto.
- Reconocimiento: se realiza para obtener información sobre las actividades y los recursos de un enemigo o adversario, mediante observación visual u otros métodos de detección.
- Seguridad: Las misiones de reconocimiento se centran en el enemigo y el terreno, mientras que las misiones de seguridad se centran en la fuerza o inclusive población civil que se está protegiendo.
- Recuperación de personal: Es la tarea que tiene como propósito ubicar, rescatar o evacuar una persona que, por acción del enemigo, por desorientarse o por las condiciones ambientales se encuentre desaparecido, aislado, retenido, abandonado por el enemigo o secuestrado.
- Movimiento aéreo: Es el transporte aéreo de unidades, personal, suministros y equipos, incluidos lanzamientos y aterrizajes tanto para la maniobra terrestre como el sostenimiento.
- Apoyo al mando tipo misión: Consiste en proporcionar a los comandantes terrestres y aéreos la capacidad de visualizar, describir, dirigir, liderar y evaluar las operaciones desde la ubicación que elijan en el campo de combate.

El MCE 3-04 señala que la movilidad aérea incrementa el tiempo de reacción y amplía el espacio de maniobra de las fuerzas terrestres. Las aeronaves livianas contribuyen directamente al cumplimiento de este principio doctrinal al permitir el desplazamiento inmediato de personal y recursos hacia cualquier región del territorio nacional, reduciendo significativamente los tiempos de respuesta frente a requerimientos operacionales, emergencias o situaciones imprevistas.

En escenarios donde la velocidad de despliegue constituye un factor crítico para el éxito de la misión, la utilización de aeronaves livianas representa una alternativa más eficiente que el empleo de aeronaves de mayor capacidad, ya que proporciona la respuesta requerida con menores costos y una mayor flexibilidad operacional. De igual manera, la doctrina reconoce el movimiento aéreo de personal, equipo y suministros como una de las funciones esenciales de la Aviación del Ejército. Una proporción significativa de las misiones institucionales corresponde al traslado de grupos reducidos de personal, comisiones operacionales, equipos técnicos, especialistas, repuestos aeronáuticos, componentes logísticos y elementos de apoyo cuya demanda de transporte no justifica la utilización de aeronaves medianas.

La disponibilidad de aeronaves livianas permite asignar a cada misión la plataforma más adecuada según sus requerimientos específicos, optimizando la relación entre capacidad transportada y costo operativo, fortaleciendo la eficiencia institucional y contribuyendo a una administración responsable de los recursos públicos.

Asimismo, la doctrina contempla la evacuación aeromédica como una capacidad esencial para preservar la vida y mantener la capacidad de combate de la Fuerza. Las aeronaves livianas pueden desempeñar un papel relevante en el traslado de pacientes estables, evacuaciones médicas programadas y movilización de equipos médicos especializados, particularmente en regiones apartadas donde la conectividad terrestre resulta limitada o insuficiente.

Por otra parte, el MCE 3-04 establece que la Aviación del Ejército contribuye al ejercicio del mando y control mediante la facilitación del desplazamiento de comandantes, estados mayores y equipos de planeamiento. Esta función adquiere especial relevancia en Colombia debido a la extensión del territorio, la dispersión geográfica de las unidades militares y las condiciones topográficas que caracterizan amplias zonas del país.

Las aeronaves livianas proporcionan una capacidad ágil y permanente para conectar unidades desplegadas y áreas de operaciones, fortaleciendo la coordinación, supervisión y sincronización de las actividades militares. Desde una perspectiva de sostenibilidad operacional, la incorporación de aeronaves livianas genera beneficios directos para la Aviación del Ejército al permitir una distribución más eficiente de las misiones entre las diferentes plataformas de la flota. Entre los principales beneficios se destacan:

• Disminución de los costos operacionales por hora de vuelo.
• Optimización del consumo de combustible.
• Reducción del desgaste de aeronaves de mayor capacidad.
• Incremento de la disponibilidad operacional.
• Mayor flexibilidad para atender múltiples requerimientos simultáneamente.
• Mejor cobertura aérea del territorio nacional.
• Incremento de la capacidad de respuesta institucional.
• Mayor eficiencia en el empleo de los recursos presupuestales asignados a la Fuerza.

Fuente: Ejército Nacional de Colombia. Manual Fundamental del Ejército MCE 3-04 Aviación, Capítulo 1 "El Rol de la Aviación del Ejército Nacional en Operaciones Terrestres Unificadas", numerales 1-1 a 1-10 y numeral 1.2 "Competencias Distintivas de la Aviación del Ejército". Centro de Doctrina del Ejército (CEDOE)

2.1.4.3 Sustentación desde el MTE 5-0.2 Planeación Basada en Capacidades

De conformidad con lo establecido en el Manual de Técnicas del Ejército MTE 5-0.2 Planeación Basada en Capacidades, la Planeación Basada en Capacidades (PBC) constituye el modelo doctrinal mediante el cual el Ejército Nacional identifica, analiza, prioriza y desarrolla las capacidades requeridas para cumplir sus misiones presentes y futuras, garantizando una asignación eficiente, transparente y objetiva de los recursos institucionales.

La doctrina establece que la Planeación Basada en Capacidades permite orientar los procesos de transformación y modernización de la Fuerza hacia el Ambiente Operacional de Largo Plazo (AOLP), asegurando que las decisiones de inversión no respondan únicamente a necesidades coyunturales o de corto plazo, sino a la evolución de las amenazas, los desafíos operacionales y los requerimientos estratégicos del Estado colombiano.

Bajo este enfoque, el desarrollo de capacidades no se fundamenta en la adquisición de un sistema específico, sino en la identificación objetiva de brechas que limitan el cumplimiento de las misiones institucionales. Para ello, la doctrina contempla la ejecución de la Evaluación de Capacidades Requeridas, proceso mediante el cual se determinan las tareas, condiciones y estándares que la Fuerza debe alcanzar para operar exitosamente en los escenarios previstos.

Posteriormente, la Evaluación de Necesidades de las Capacidades Requeridas permite identificar las diferencias existentes entre las capacidades disponibles y las capacidades necesarias para cumplir dichos estándares. El MTE 5-0.2 define esta diferencia como una "brecha de capacidad", entendida como la inhabilidad de la Fuerza para desarrollar una tarea requerida bajo las condiciones y estándares establecidos en los escenarios de planeación.

Desde esta perspectiva doctrinal, la necesidad de fortalecer la capacidad de transporte aéreo táctico ligero mediante aeronaves livianas de ala fija obedece precisamente a la identificación de una brecha operacional asociada a la movilidad aérea institucional. Dicha brecha se manifiesta cuando las capacidades actualmente disponibles no permiten atender de manera eficiente, sostenible y oportuna determinadas misiones de transporte de personal, carga, abastecimientos, evacuación de personal, apoyo logístico, enlace operacional y sostenimiento de fuerzas desplegadas en regiones apartadas del territorio nacional.

La existencia de esta brecha genera riesgos operacionales que pueden afectar la capacidad de respuesta institucional, incrementar la dependencia de plataformas destinadas a otras misiones estratégicas, reducir la eficiencia en el empleo de los recursos aeronáuticos disponibles y limitar el cumplimiento de las tareas asignadas a la Aviación del Ejército dentro de las Operaciones Terrestres Unificadas.

La doctrina señala que una brecha de capacidad no corregida puede degradar progresivamente el poder de combate, afectar los niveles de alistamiento operacional y aumentar los riesgos asociados al cumplimiento de la misión. En consecuencia, la identificación de una brecha constituye el punto de partida para la formulación de soluciones que permitan fortalecer las capacidades institucionales requeridas.

Para dar respuesta a esta situación, el MTE 5-0.2 contempla la Evaluación de Soluciones de las Capacidades Requeridas (ESCR), proceso mediante el cual se analizan alternativas destinadas a cerrar o mitigar las brechas identificadas. Estas soluciones son estructuradas bajo el modelo DOMPILEM, que integra de manera sistémica los componentes de doctrina, organización, material y equipo, personal, infraestructura, liderazgo y educación, entrenamiento y mantenimiento.

Dentro de este modelo, el componente de material y equipo adquiere especial relevancia cuando la brecha identificada requiere la incorporación, renovación o modernización de plataformas que permitan alcanzar los estándares operacionales exigidos por la Fuerza. En este sentido, la adquisición de aeronaves livianas de ala fija constituye una solución material orientada a fortalecer una capacidad operacional específica previamente identificada dentro del proceso doctrinal de Planeación Basada en Capacidades.

Asimismo, la doctrina establece que las soluciones propuestas deben ser viables, sostenibles, implementables y coherentes con las restricciones presupuestales existentes, garantizando una adecuada relación entre la inversión realizada y la capacidad obtenida. Bajo este criterio, la incorporación de aeronaves livianas de ala fija no debe entenderse como la adquisición de un medio de transporte adicional, sino como una medida destinada a cerrar una brecha operacional previamente identificada, fortaleciendo la movilidad aérea, el sostenimiento logístico, la capacidad de despliegue y la respuesta institucional en escenarios complejos.

De igual manera, el MTE 5-0.2 reconoce la importancia de emplear metodologías objetivas de análisis, simulación y evaluación para validar las soluciones propuestas, permitiendo determinar su contribución real al cumplimiento de las misiones institucionales y a la reducción del riesgo operacional. Este enfoque resulta coherente con los procesos de evaluación multicriterio, análisis comparativos y estudios técnicos realizados para identificar la alternativa que mejor contribuya al fortalecimiento de la capacidad requerida.

Desde una perspectiva estratégica, la incorporación de aeronaves livianas de ala fija permite materializar los principios de la Planeación Basada en Capacidades al proporcionar una solución estructurada, verificable y alineada con los objetivos de transformación institucional establecidos para el Ejército Nacional. Su contribución se refleja en el fortalecimiento de la movilidad aérea, el incremento de la capacidad de despliegue, la mejora del sostenimiento de las operaciones, la optimización de los recursos disponibles y la reducción de riesgos asociados al cumplimiento de las misiones institucionales.

En consecuencia, la doctrina contenida en el MTE 5-0.2 permite concluir que la necesidad de fortalecer la capacidad de transporte aéreo táctico ligero mediante aeronaves livianas de ala fija constituye una respuesta doctrinalmente válida frente a una brecha operacional identificada dentro del modelo de Planeación Basada en Capacidades, contribuyendo al desarrollo de las necesidades requeridas por la Fuerza para cumplir sus responsabilidades constitucionales y los objetivos estratégicos establecidos para el Ejército del Futuro.

Fuente doctrinal: Ejército Nacional de Colombia. Manual de Técnicas del Ejército MTE 5-0.2 Planeación Basada en Capacidades. Centro de Doctrina del Ejército (CEDOE), septiembre de 2019. Capítulos 1, 2 y 3 relacionados con Planeación Basada en Capacidades, Evaluación de Capacidades Requeridas (ECR), Evaluación de Necesidades de las Capacidades Requeridas (ENCR), brechas de capacidad, Evaluación de Soluciones de las Capacidades Requeridas (ESCR) y componentes DOMPILEM.

2.1.4.4 Sustentación desde el Plan Estratégico de Transformación Ejército del Futuro – PETEF 2042

El Plan Estratégico de Transformación Ejército del Futuro (PETEF 2042) constituye el instrumento de planeación estratégica de largo plazo mediante el cual el Ejército Nacional orienta el desarrollo, fortalecimiento y modernización de sus capacidades para responder a los desafíos presentes y futuros de la seguridad, la defensa nacional y la protección de la población. En este sentido, el PETEF establece la visión institucional, las políticas de transformación, las capacidades requeridas y los lineamientos estratégicos que deben orientar los procesos de modernización y adquisición de capacidades durante el horizonte de planeación al año 2042.

Desde su visión estratégica, el PETEF establece que el Ejército Nacional debe consolidar una Fuerza capaz de desplegarse, combatir y derrotar cualquier amenaza interna o externa en cualquier tiempo y espacio geográfico. Este objetivo implica la necesidad de contar con capacidades que permitan proyectar oportunamente el poder militar, sostener operaciones en territorios dispersos y garantizar la presencia institucional en cualquier región del país. Bajo esta perspectiva, la movilidad aérea constituye un habilitador fundamental para alcanzar la capacidad de despliegue requerida por la Fuerza del futuro.

El PETEF reconoce que el entorno operacional futuro estará caracterizado por escenarios dinámicos, amenazas híbridas, desafíos multidimensionales y operaciones desarrolladas en áreas geográficas extensas, dispersas y de difícil acceso. En consecuencia, la transformación institucional exige fortalecer aquellas capacidades que permitan incrementar la movilidad, el alcance operacional, la velocidad de respuesta y la flexibilidad para apoyar el cumplimiento de las misiones constitucionales del Ejército Nacional.

En materia de transformación tecnológica, la Política Marco No. 4 "Desarrollo Tecnológico" establece la necesidad de aprovechar los avances tecnológicos para potenciar las capacidades institucionales y mejorar el

desarrollo de los procesos operacionales. Dentro de los lineamientos específicos asociados a esta política, el PETEF dispone expresamente que la Fuerza desarrollará nuevos modelos y tecnologías que permitan que la Aviación tenga una mayor eficiencia y cobertura en las operaciones. Este lineamiento constituye un fundamento estratégico directo para la incorporación de aeronaves modernas que fortalezcan la capacidad de movilidad aérea y permitan superar limitaciones operacionales derivadas de plataformas con menores niveles de eficiencia, cobertura o sostenibilidad.

De igual manera, la Política Marco No. 6 "Visión Integral y Sostenible" establece la necesidad de garantizar la sostenibilidad institucional mediante el fortalecimiento de capacidades que permitan mantener el desarrollo de las operaciones en el largo plazo. Como parte de esta orientación estratégica, el PETEF dispone que las cadenas logísticas evolucionen para ser más robustas, flexibles y adaptables, con el fin de soportar adecuadamente las operaciones militares futuras. Bajo este enfoque, la capacidad de transporte aéreo táctico ligero constituye un componente esencial para garantizar la movilidad logística, el abastecimiento oportuno de las fuerzas desplegadas y el sostenimiento de operaciones en áreas remotas o con infraestructura limitada.

Asimismo, el PETEF adopta como concepto operacional las Operaciones Terrestres Unificadas (OTU), las cuales demandan capacidades caracterizadas por la flexibilidad, la movilidad, la adaptabilidad y la capacidad de respuesta. En este contexto, la doctrina define la flexibilidad como el empleo de una mezcla versátil de capacidades, formaciones y equipos para conducir operaciones, mientras que la movilidad se entiende como la capacidad de desplazar fuerzas para obtener posiciones de ventaja relativa, desarrollar operaciones de alto tempo y concentrar el poder de combate donde sea requerido.

Particularmente, el PETEF señala que en los niveles estratégico y operacional la movilidad conjunta requiere capacidades de transporte aéreo para mover la Fuerza, lo que constituye uno de los fundamentos doctrinales más relevantes para justificar el fortalecimiento de la Aviación del Ejército mediante aeronaves de ala fija. Este lineamiento evidencia que la movilidad aérea no constituye una capacidad complementaria, sino un requisito necesario para garantizar la maniobra, el despliegue y la libertad de acción operacional de la Fuerza.

Desde la perspectiva de capacidades, el PETEF establece expresamente la Capacidad No. 4 "Sostenimiento", cuyo propósito consiste en garantizar los apoyos logísticos, de personal y de sanidad requeridos para mantener las operaciones militares. La doctrina señala que esta capacidad busca asegurar el alcance operacional, la libertad de acción y la resistencia prolongada de la Fuerza en cualquier entorno operacional. Las aeronaves livianas de ala fija contribuyen directamente al cumplimiento de esta capacidad al permitir el transporte oportuno de personal, equipos, repuestos, suministros críticos, elementos logísticos y recursos sanitarios hacia regiones apartadas del territorio nacional.

De igual manera, la Capacidad No. 6 "Despliegue y Movilidad" establece la necesidad de desarrollar el movimiento y la maniobra de la Fuerza dentro del marco de las Operaciones Terrestres Unificadas, con el propósito de ubicar las capacidades militares en el tiempo y espacio requeridos para derrotar las amenazas y cumplir la misión institucional. Esta capacidad encuentra una relación directa con la necesidad de disponer de aeronaves livianas de ala fija que permitan incrementar la velocidad de despliegue, ampliar el alcance operacional y fortalecer la capacidad de respuesta institucional en escenarios donde los medios terrestres presentan limitaciones significativas.

Adicionalmente, el PETEF orienta que los procesos de modernización deben responder a criterios de eficiencia, sostenibilidad y generación de capacidades. La doctrina establece que la inversión pública genera eficiencia cuando los recursos son asignados a capacidades previamente identificadas y priorizadas dentro del proceso de transformación institucional. En este sentido, la incorporación de aeronaves livianas de ala fija constituye una solución material alineada con los objetivos estratégicos de modernización, orientada a fortalecer

capacidades críticas para la movilidad, el sostenimiento, el despliegue y la respuesta operacional del Ejército Nacional.

En consecuencia, el PETEF 2042 permite concluir que la necesidad de fortalecer la capacidad de transporte aéreo táctico ligero mediante aeronaves livianas de ala fija no corresponde a un requerimiento aislado de renovación de material aeronáutico, sino a la materialización de políticas, capacidades y lineamientos estratégicos expresamente definidos por el Ejército Nacional para garantizar su transformación, modernización y preparación frente a los desafíos operacionales del futuro. Su incorporación contribuye directamente al desarrollo de las capacidades de sostenimiento, despliegue y movilidad, al fortalecimiento de la Aviación del Ejército y al cumplimiento de la visión institucional de contar con una Fuerza capaz de operar eficazmente en cualquier tiempo y espacio geográfico.

Fuente doctrinal: Ejército Nacional de Colombia. Plan Estratégico de Transformación Ejército del Futuro – PETEF 2042. Capítulo 1 (Visión Estratégica), Capítulo 5 (Políticas Marco de Transformación), Capítulo 8 (Concepto Operacional de las Operaciones Terrestres Unificadas), Capítulo 9 (Capacidades Institucionales) y Capítulo 10 (Modernización y Transformación Institucional).

2.1.4.5 Sustentación desde el MFRE 3-05 Operaciones Especiales

De conformidad con lo establecido en el Manual Fundamental de Referencia del Ejército MFRE 3-05 Operaciones Especiales, las Fuerzas Especiales constituyen una capacidad estratégica del Ejército Nacional diseñada para operar en ambientes complejos, hostiles, negados, políticamente sensibles o de difícil acceso, mediante el empleo de personal altamente entrenado, procedimientos especializados y medios que les permitan alcanzar objetivos de alto valor militar, estratégico o institucional.

La doctrina establece que las Operaciones Especiales se caracterizan por su alto grado de movilidad, flexibilidad, rapidez de ejecución y capacidad de adaptación al entorno operacional. Estas características constituyen factores esenciales para el éxito de las misiones, debido a que las Fuerzas Especiales normalmente operan con efectivos reducidos, en territorios extensos o alejados de las bases principales y, en muchas ocasiones, sin apoyo permanente de fuerzas convencionales.

En este contexto, el MFRE 3-05 reconoce que la movilidad constituye una condición indispensable para la ejecución de las Operaciones Especiales. La doctrina señala que estas operaciones requieren mantener un elevado tempo operacional, entendido como la capacidad de actuar con mayor velocidad que el adversario, reduciendo su capacidad de reacción y generando ventajas tácticas y operacionales que permitan alcanzar los objetivos de la misión. Bajo esta perspectiva doctrinal, las aeronaves livianas de ala fija constituyen un habilitador fundamental para mantener dicho tempo operacional, al proporcionar una capacidad de transporte rápida, flexible y eficiente que permite desplegar personal especializado, equipos críticos y recursos operacionales en tiempos significativamente menores frente a los medios terrestres convencionales. Su empleo incrementa la capacidad de respuesta institucional y permite proyectar fuerzas hacia zonas apartadas donde la movilidad terrestre resulta limitada, lenta o insuficiente.

Asimismo, el MFRE 3-05 establece que el sostenimiento constituye uno de los criterios fundamentales para la planeación y ejecución de las Operaciones Especiales. La doctrina determina que los recursos necesarios para apoyar la misión deben encontrarse disponibles de manera permanente y continua, incluyendo expresamente las capacidades de transporte requeridas para garantizar el abastecimiento, el relevo de personal, la evacuación, la movilidad táctica y el apoyo logístico durante el desarrollo de las operaciones.

Desde esta perspectiva, la disponibilidad de aeronaves livianas de ala fija fortalece la capacidad institucional para sostener operaciones prolongadas en áreas remotas, fronterizas, selváticas o de difícil acceso, permitiendo el transporte oportuno de personal, abastecimientos, repuestos críticos, equipos especializados y elementos logísticos esenciales para la continuidad de las misiones.

De igual manera, la doctrina reconoce que las Fuerzas Especiales emplean técnicas especializadas de infiltración, exfiltración y reabastecimiento para alcanzar sus objetivos operacionales. Estas actividades requieren medios de movilidad capaces de proyectar personal y recursos hacia áreas donde la infraestructura terrestre es inexistente, limitada o insuficiente para responder a las exigencias operacionales.

Aunque la infiltración táctica suele ejecutarse mediante diferentes plataformas aéreas según la naturaleza de la misión, el MFRE 3-05 reconoce que la Aviación constituye un componente esencial para garantizar la movilidad, la maniobra y el sostenimiento de las Operaciones Especiales. En este sentido, las aeronaves livianas de ala fija complementan las capacidades de ala rotatoria al proporcionar una solución eficiente para el transporte táctico de personal, equipos y suministros entre bases principales, aeródromos avanzados y zonas de operación, optimizando el empleo de los medios aéreos disponibles dentro de la Fuerza.

Adicionalmente, el MFRE 3-05 establece que el planeamiento logístico constituye la base de la movilidad y la flexibilidad táctica, operacional y estratégica de las fuerzas desplegadas. La doctrina señala que el sostenimiento debe garantizar un apoyo continuo, receptivo y oportuno mediante el transporte seguro de personal, equipos, abastecimientos y recursos necesarios para mantener el esfuerzo operacional. En este contexto, las aeronaves livianas de ala fija contribuyen directamente al fortalecimiento de la movilidad logística institucional al permitir el traslado oportuno de pequeñas unidades, equipos especializados, material sensible, sistemas de comunicaciones, personal de apoyo, abastecimientos prioritarios y elementos críticos para el desarrollo de operaciones especiales en cualquier región del territorio nacional.

Desde una perspectiva estratégica, la incorporación de esta capacidad permite incrementar la autonomía operacional de las Fuerzas Especiales, mejorar su capacidad de despliegue, reducir los tiempos de reacción, fortalecer el sostenimiento de operaciones prolongadas y aumentar la flexibilidad institucional para responder a escenarios dinámicos y cambiantes.

En consecuencia, el MFRE 3-05 permite concluir que la disponibilidad de aeronaves livianas de ala fija no constituye únicamente una mejora en la capacidad de transporte aéreo institucional, sino un elemento que contribuye directamente a garantizar la movilidad, el sostenimiento, la flexibilidad y la capacidad de respuesta requeridas para la ejecución de las Operaciones Especiales contempladas en la doctrina del Ejército Nacional. Su incorporación fortalece la capacidad de proyectar poder militar, sostener operaciones en áreas remotas y apoyar el cumplimiento de misiones estratégicas que demandan rapidez, adaptabilidad y continuidad operacional.

Fuente doctrinal: Ejército Nacional de Colombia. Manual Fundamental de Referencia del Ejército MFRE 3-05 Operaciones Especiales. Capítulo 1 (Naturaleza y características de las Operaciones Especiales), Capítulo 2 (Organización y empleo de Fuerzas Especiales), Capítulo 3 (Integración con la Aviación y movilidad operacional) y Capítulo 6 (Sostenimiento de Operaciones Especiales). Centro de Doctrina del Ejército – CEDOE.

2.1.4.6 Sustentación desde el MFRE 3-07 Estabilidad

De conformidad con lo establecido en el Manual Fundamental de Referencia del Ejército MFRE 3-07 Estabilidad, las operaciones de estabilidad constituyen el conjunto de actividades militares, gubernamentales e

interinstitucionales orientadas a establecer condiciones de seguridad, gobernabilidad y desarrollo que permitan reducir los factores de inestabilidad y fortalecer la legitimidad del Estado ante la población.

La doctrina establece que la estabilidad busca generar condiciones en las cuales la población perciba un entorno seguro, legítimo y predecible, mediante la reducción de la violencia, el fortalecimiento institucional y la satisfacción de necesidades esenciales. Para alcanzar este propósito, las Fuerzas Militares deben contribuir al establecimiento de condiciones que permitan la presencia efectiva del Estado en todo el territorio nacional, especialmente en aquellas regiones caracterizadas por el aislamiento geográfico, la limitada infraestructura de transporte y las dificultades de acceso terrestre.

En este contexto, el MFRE 3-07 reconoce que la estabilidad se fundamenta en principios como la transformación del conflicto, la unidad de esfuerzo, la legitimidad institucional, la autonomía gubernamental y el fortalecimiento de capacidades de los asociados. La materialización de estos principios requiere capacidades que permitan conectar de manera permanente a las instituciones del Estado con las comunidades ubicadas en territorios apartados, facilitando la coordinación interinstitucional y el acceso oportuno a servicios esenciales.

Bajo esta perspectiva doctrinal, las aeronaves livianas de ala fija constituyen un habilitador estratégico para la consolidación de las operaciones de estabilidad, al permitir el transporte oportuno de personal militar, funcionarios gubernamentales, equipos especializados, suministros, ayudas humanitarias y recursos institucionales hacia zonas donde la infraestructura terrestre resulta insuficiente, limitada o inexistente.
La doctrina establece igualmente que las operaciones de estabilidad buscan alcanzar cinco condiciones fundamentales: un ambiente seguro y protegido, la supremacía de la ley, el bienestar social, un gobierno estable y una economía sostenible. El cumplimiento de estas condiciones requiere una presencia institucional permanente y la capacidad de proyectar recursos humanos y materiales hacia regiones que históricamente han presentado dificultades de conectividad.

Las aeronaves livianas de ala fija contribuyen directamente al logro de estas condiciones al facilitar el despliegue rápido de personal, el transporte de autoridades civiles y militares, la movilidad de equipos especializados y el apoyo a las acciones estatales destinadas a fortalecer la gobernabilidad, la prestación de servicios y la presencia institucional en áreas de interés estratégico. Asimismo, el MFRE 3-07 establece seis tareas primarias de estabilidad: establecer la seguridad civil, apoyar la cooperación en seguridad, establecer el control civil, restablecer los servicios esenciales, apoyar al gobierno y apoyar el desarrollo económico y de infraestructura. Estas tareas requieren una capacidad permanente de movilidad que permita integrar esfuerzos entre entidades militares, gubernamentales y organizaciones de apoyo presentes en el territorio.

Desde esta perspectiva, las aeronaves livianas de ala fija fortalecen la capacidad institucional para ejecutar dichas tareas mediante el transporte eficiente de personal, abastecimientos, equipos de apoyo, material logístico y recursos necesarios para el desarrollo de programas de estabilización, atención a comunidades, asistencia humanitaria, recuperación institucional y fortalecimiento de la presencia estatal.
Particularmente, la doctrina reconoce que el restablecimiento de servicios esenciales constituye un componente crítico de las operaciones de estabilidad. En escenarios de emergencia, desastres naturales, crisis humanitarias o afectaciones a la infraestructura de transporte, las aeronaves livianas permiten movilizar rápidamente personal médico, medicamentos, equipos de comunicaciones, suministros básicos y ayudas humanitarias hacia comunidades que requieren atención inmediata.

De igual manera, el MFRE 3-07 enfatiza el concepto de "Gobierno como un Todo", el cual promueve la integración de capacidades estatales para alcanzar objetivos comunes mediante la acción unificada. Este enfoque demanda medios de movilidad que permitan conectar a las instituciones nacionales, regionales y locales con los territorios donde se desarrollan las operaciones de estabilidad. En este sentido, las aeronaves

livianas de ala fija constituyen una herramienta fundamental para facilitar la acción unificada del Estado, al proporcionar una capacidad flexible y eficiente que permite articular los esfuerzos de las Fuerzas Militares, entidades gubernamentales, organismos de control, autoridades territoriales y organizaciones de apoyo en beneficio de la población.

Desde una perspectiva estratégica, la incorporación de esta capacidad fortalece la presencia institucional, incrementa la capacidad de respuesta del Estado, mejora la conectividad con regiones apartadas y contribuye al cumplimiento de los objetivos de seguridad, gobernabilidad y desarrollo establecidos por la doctrina de estabilidad.

En consecuencia, el MFRE 3-07 permite concluir que las aeronaves livianas de ala fija constituyen un habilitador esencial para apoyar las operaciones de estabilidad desarrolladas por el Ejército Nacional, al facilitar la movilidad institucional, fortalecer la acción unificada del Estado, mejorar la capacidad de respuesta frente a emergencias y contribuir al establecimiento de condiciones de seguridad, gobernabilidad y bienestar en todo el territorio nacional. Su incorporación fortalece directamente la capacidad del Estado para ejercer presencia efectiva en regiones apartadas y apoyar la consolidación de condiciones de estabilidad duraderas.

Fuente doctrinal: Ejército Nacional de Colombia. Manual Fundamental de Referencia del Ejército MFRE 3-07 Estabilidad. Capítulos 1, 2 y 3. Principios de Estabilidad, Condiciones del Estado Final, Tareas Primarias de Estabilidad y Enfoque de Gobierno como un Todo. Centro de Doctrina del Ejército (CEDOE).

2.1.4.7 Sustentación desde el MCE 3-99 Operaciones de Paracaidismo y Asalto Aéreo

De conformidad con lo establecido en el Manual de Campaña del Ejército MCE 3-99 Operaciones de Paracaidismo y Asalto Aéreo, las capacidades de movilidad aérea constituyen un elemento esencial para el desarrollo de las Operaciones Terrestres Unificadas, al permitir la proyección rápida de fuerzas, la ampliación del alcance operacional y el sostenimiento continuo de las operaciones en profundidad.

La doctrina establece que las operaciones de entrada forzosa y envolvimiento vertical tienen como propósito capturar, retener y explotar la iniciativa mediante el empleo combinado de fuerzas terrestres y capacidades aéreas, permitiendo superar obstáculos geográficos, reducir tiempos de despliegue y generar ventajas operacionales sobre el adversario. En este contexto, el MCE 3-99 reconoce que la movilidad aérea no constituye únicamente un medio de transporte, sino un multiplicador de combate que permite incrementar la libertad de maniobra de los comandantes y ampliar significativamente las posibilidades de empleo de las fuerzas terrestres en escenarios complejos.

La doctrina adopta el modelo operacional de seis fases; configurar, disuadir, capturar la iniciativa, dominar, estabilizar y habilitar a la autoridad civil estableciendo que en todas ellas la movilidad y el sostenimiento constituyen factores críticos para el éxito de la operación. Lo anterior genera la necesidad de contar con plataformas aéreas capaces de desplazar personal, equipos, abastecimientos y capacidades especializadas hacia áreas de operación dispersas o de difícil acceso.
Asimismo, el manual establece que el planeamiento operacional debe desarrollarse mediante el método de planeamiento inverso, iniciando con el plan táctico terrestre y continuando con el plan de desembarco o lanzamiento, el plan de movimiento aéreo y el plan de clasificación. Esta metodología evidencia que el movimiento aéreo constituye un componente estructural de la operación y no una actividad complementaria, razón por la cual la disponibilidad de medios aéreos adecuados resulta indispensable para garantizar la ejecución exitosa de las misiones.

Desde esta perspectiva doctrinal, las aeronaves livianas de ala fija fortalecen directamente la capacidad institucional para ejecutar el movimiento aéreo requerido por las operaciones, proporcionando una solución eficiente para el transporte de personal, equipos especializados, elementos logísticos, repuestos críticos y pequeñas unidades tácticas que deben ser desplegadas oportunamente para apoyar las operaciones en desarrollo. De igual forma, el capítulo relacionado con el apoyo de aviación establece que las capacidades aéreas deben encontrarse plenamente integradas con la intención del comandante de maniobra, proporcionando movilidad, reconocimiento, sostenimiento y apoyo a las fuerzas desplegadas. Esta integración requiere medios aéreos disponibles, flexibles y capaces de operar de manera continua en apoyo de múltiples requerimientos operacionales simultáneos.

El manual enfatiza igualmente la importancia de las operaciones aire-tierra, indicando que el empleo de fuerzas de aviación junto con fuerzas de maniobra terrestre exige una integración detallada y medidas coordinadas de control orientadas a apoyar la maniobra y minimizar los riesgos operacionales y de fratricidio. Lo anterior implica la necesidad de disponer de una estructura aeronáutica equilibrada que permita asignar la plataforma adecuada a cada tipo de misión, optimizando la utilización de los recursos disponibles y garantizando la continuidad de las operaciones.

En materia de sostenimiento operacional, la doctrina reconoce que la disponibilidad de tropas y apoyos constituye un factor determinante dentro del análisis METT-TC. En consecuencia, la capacidad para transportar oportunamente abastecimientos, equipos, personal técnico y elementos de apoyo se convierte en un requisito indispensable para mantener el ritmo operacional y asegurar la continuidad de las operaciones en el tiempo.
De manera particular, el MCE 3-99 otorga especial relevancia a la evacuación aeromédica, estableciendo que su planeamiento debe contemplar zonas de aterrizaje, rutas de aproximación, coordinación interinstitucional y procedimientos estandarizados que permitan preservar la vida del personal militar. Las aeronaves livianas de ala fija contribuyen significativamente al cumplimiento de esta función doctrinal, especialmente en evacuaciones médicas programadas, traslado de pacientes estabilizados, transporte de personal sanitario y movilización de equipos médicos hacia regiones apartadas del territorio nacional.

Adicionalmente, la doctrina contempla el empleo de Bases de Transición Intermedia (BTI) como puntos temporales para sostenimiento, reorganización y extracción de fuerzas. La existencia de estas instalaciones requiere capacidades de transporte aéreo que permitan mantener un flujo continuo de personal, suministros y recursos logísticos, función para la cual las aeronaves livianas de ala fija ofrecen una solución eficiente y sostenible desde el punto de vista operacional y presupuestal.

Desde una perspectiva estratégica, la incorporación de aeronaves livianas de ala fija fortalece el cumplimiento de los principios doctrinales contenidos en el MCE 3-99 al incrementar la movilidad operacional, ampliar el alcance de las fuerzas terrestres, facilitar el sostenimiento de operaciones prolongadas, mejorar la capacidad de evacuación aeromédica y optimizar la integración entre las capacidades aéreas y terrestres.

De igual manera, permite materializar los principios de economía de medios y eficiencia operacional, al asignar a cada misión la plataforma que mejor responde a sus requerimientos específicos, evitando el empleo innecesario de aeronaves de mayor capacidad para misiones de baja o media demanda de transporte.
En consecuencia, desde el punto de vista doctrinal, operacional y logístico, la disponibilidad de aeronaves livianas de ala fija constituye una capacidad habilitadora esencial para el cumplimiento de las disposiciones contenidas en el MCE 3-99, fortaleciendo la capacidad de despliegue, sostenimiento, maniobra y respuesta del Ejército Nacional en todo el territorio colombiano.

Fuente: Ejército Nacional de Colombia. Manual de Campaña del Ejército MCE 3-99 Operaciones de Paracaidismo y Asalto Aéreo, Centro de Doctrina del Ejército (CEDOE), 2019. Capítulos relacionados con

Operaciones Aire-Tierra, Apoyo de Aviación, Planeamiento Inverso, Evacuación Aeromédica, Mando Tipo Misión, METT-TC y Bases de Transición Intermedia.

3. ENFOQUE FUNCIONAL DE LA NECESIDAD Y CAPACIDADES APLICABLES

El Ejército Nacional requiere fortalecer su capacidad de movilidad aérea mediante la incorporación de una capacidad de transporte aéreo táctico liviano de ala fija, orientada a satisfacer de manera eficiente, oportuna y sostenible los requerimientos operacionales de transporte de personal, carga y apoyo logístico que se presentan de forma permanente en el desarrollo de las Operaciones Terrestres Unificadas (OTU) y demás misiones institucionales asignadas a la Fuerza.

Esta capacidad debe permitir el empleo de una plataforma aérea versátil, flexible y de bajo costo operativo, destinada a cubrir misiones de baja y media demanda de transporte, optimizando el uso de los recursos aeronáuticos disponibles y evitando la utilización de aeronaves de mayor capacidad en operaciones que no requieren sus prestaciones. De esta manera, se busca mejorar la eficiencia operacional de la Aviación del Ejército, incrementar la disponibilidad de las aeronaves estratégicas para misiones de mayor complejidad y fortalecer la sostenibilidad de la flota institucional.

La capacidad requerida deberá contribuir directamente al cumplimiento de las funciones doctrinales establecidas para la Aviación del Ejército, particularmente en las tareas de movimiento aéreo, sostenimiento, evacuación aeromédica, apoyo al mando tipo misión, recuperación de personal, ejecución de operaciones de paracaidismo y apoyo a las operaciones militares desarrolladas en todo el territorio nacional. Asimismo, deberá facilitar la proyección de la Fuerza hacia áreas geográficas de difícil acceso, donde las limitaciones de infraestructura terrestre o las condiciones del terreno demandan soluciones de movilidad aérea rápidas y eficientes.

Desde una perspectiva funcional, esta capacidad deberá proporcionar al Ejército Nacional la posibilidad de efectuar el transporte oportuno de personal, equipos, suministros y recursos críticos entre unidades militares y áreas de operaciones, garantizando tiempos de respuesta adecuados frente a requerimientos operacionales, contingencias, emergencias o necesidades logísticas que demanden una reacción inmediata. Igualmente, la capacidad deberá fortalecer la conectividad operacional entre las diferentes unidades desplegadas en el territorio nacional, facilitando el desplazamiento de comandantes, estados mayores, equipos de planeamiento, personal técnico especializado y demás elementos necesarios para el ejercicio efectivo del mando y control, contribuyendo a la coordinación, supervisión y sincronización de las operaciones militares.

En materia de sostenimiento, la capacidad requerida deberá permitir el transporte eficiente de repuestos aeronáuticos, componentes logísticos, herramientas especializadas, equipos de mantenimiento, material de abastecimiento y demás elementos indispensables para garantizar la continuidad de las operaciones y la disponibilidad de los sistemas de armas y equipos institucionales.

De igual forma, deberá proporcionar una alternativa adecuada para la ejecución de evacuaciones aeromédicas (CASEVAC), traslado de pacientes estables, movilización de personal médico especializado y apoyo a situaciones de emergencia humanitaria o atención de desastres, especialmente en regiones apartadas donde la infraestructura vial resulta insuficiente o inexistente.

En términos de Planeación Basada en Capacidades, la necesidad institucional no se orienta a la adquisición de una plataforma aérea específica, sino al cierre de una brecha operacional identificada en la capacidad de movilidad y sostenimiento aéreo táctico del Ejército Nacional. Dicha brecha se manifiesta en la inexistencia de una solución eficiente para atender misiones de transporte de baja y media demanda operacional, situación que

genera el empleo recurrente de aeronaves de mayor capacidad para tareas que no requieren sus prestaciones completas, afectando la eficiencia operacional, incrementando los costos de operación y reduciendo la disponibilidad de dichas plataformas para misiones estratégicas.

La capacidad requerida busca restablecer el equilibrio funcional de la flota institucional de ala fija, permitiendo asignar a cada misión el medio aéreo más adecuado de acuerdo con sus requerimientos de carga, personal, alcance, infraestructura disponible y urgencia operacional, en concordancia con los principios de economía de medios, eficiencia operacional y sostenibilidad logística establecidos en la doctrina militar vigente y deberá permitir, como mínimo, el cumplimiento de las siguientes funciones operacionales:

a. Transporte aéreo de personal militar y civil autorizado en apoyo de operaciones militares, actividades administrativas, misiones institucionales y requerimientos de mando y control.
b. Transporte de carga general, suministros, equipos y material de apoyo operacional necesarios para el sostenimiento de las unidades desplegadas.
c. Movilización de repuestos críticos tales como motores de aeronaves, palas del rotor principal del helicóptero UH-60, componentes aeronáuticos, herramientas especializadas y equipos técnicos requeridos para garantizar la continuidad de las operaciones.
d. Apoyo a las actividades de mando y control mediante el desplazamiento oportuno de comandantes, estados mayores, equipos de inspección y planeamiento.
e. Ejecución de misiones de evacuación aeromédica (CASEVAC), traslado de pacientes estables y movilización de personal médico cuando las condiciones operacionales lo requieran.
f. Atención de requerimientos logísticos urgentes que demanden una respuesta rápida y flexible en cualquier región del territorio nacional.
g. Operación eficiente en trayectos de corta y media distancia, optimizando la relación entre capacidad transportada, costo operativo y disponibilidad de la aeronave.
h. Complementar las capacidades existentes de la flota de ala fija, cubriendo el segmento de transporte liviano actualmente requerido para atender misiones de baja y media demanda operacional.
i. Incrementar la capacidad de respuesta institucional frente a contingencias operacionales, emergencias, desastres naturales y apoyo a las autoridades civiles cuando sea requerido.
j. Contribuir a la sostenibilidad operacional de la Aviación del Ejército mediante la reducción del empleo innecesario de aeronaves de mayor capacidad, optimizando el consumo de recursos, disminuyendo costos de operación y preservando la vida útil de las aeronaves medianas.

En concordancia con las funciones operacionales anteriormente descritas, la capacidad de transporte aéreo táctico liviano deberá contribuir al acceso oportuno y seguro a los aeródromos de interés operacional utilizados para el sostenimiento y apoyo de las unidades militares desplegadas en áreas estratégicas del territorio nacional. Estas instalaciones constituyen referentes operacionales para la definición de la necesidad, debido a sus diferentes condiciones de infraestructura, ubicación geográfica y características de operación, las cuales deben ser consideradas en la determinación y evaluación de la capacidad a adquirir.

La siguiente tabla presenta los principales aeródromos de interés operacional y las unidades militares que requieren apoyo mediante esta capacidad. La información contenida en la tabla se utiliza como referencia para caracterizar los escenarios de empleo de la capacidad y para orientar el análisis de las prestaciones operacionales de las alternativas disponibles, sin que ello implique que una misma aeronave deba cumplir de manera simultánea y absoluta con las condiciones particulares de la totalidad de los aeródromos relacionados.

Aeródromo	Unidad Militar a Apoyar	Compuesto de pista	Longitud pista	Elevación pista
Barrancominas	Vigésima Octava Brigada de Selva	Asfaltada	900 X 15mts	219 ft
Ocaña	Batallón de Infantería N.° 15 "General Francisco de Paula Santander" y Fuerza de Tarea Vulcano	Asfaltada	1.100 X 30 mts	3.850 ft
Saravena	Grupo de Caballería Mecanizado N.° 18 "General Gabriel Revéiz Pizarro", Décima Octava Brigada y Fuerza de Tarea Quirón	Asfaltada	1.200 X 30 mts	672 ft
Araracuara	Unidades de la Sexta División desplegadas en el área del río Caquetá	Material granular	1.175 X 18 mts	807 ft
Larandia	Fuerza de Tarea Conjunta Omega, Comando Específico del Caguán (CEC) y Décima Segunda Brigada	Gravilla compacta	1.600 X 25 mts	754 ft
Guerima	Vigésima Octava Brigada de Selva	Gramilla	1.200 X 18 mts.	373 ft
Miraflores	Batallón de Infantería de Selva N.° 51 "General José María Ortega"	Tierra	1.320 X 25 mts.	730 ft
Primavera	Vigésima Octava Brigada de Selva	Asfaltada	1.300 X 20 mts	350 ft
Cumaribo	BITER N.° 28 y Vigésima Octava Brigada de Selva	Asfaltada	1.000 X 19 mts	541 ft
San Felipe	Batallón de Infantería de Selva N.° 50 "General Luis Acevedo Torres"	Terreno compacto	1.100 X 19 mts.	279 ft
Carurú	Trigésima Primera Brigada de Selva	Tierra	1.100 X 18 mts.	820 ft
La Pedrera	Vigésima Sexta Brigada de Selva	Recebo reafirmado	996 X 16 mts.	254 ft
Tarapacá	Vigésima Sexta Brigada de Selva	Recebo afirmado	1.029 X 14.1 mts.	341 ft
Taraira	Trigésima Primera Brigada de Selva	Gravilla	1.130 X 19 mts.	480 ft
Santa Rosa del Sur	Fuerza de Tarea Conjunta Marte y Batallones de Operaciones Terrestres (BATOT)	Asfaltada	837 X 15 mts.	1.903 ft
Chaparral	Comando Operativo de Estabilización y Consolidación Zeus y Batallón de Infantería N.° 17 "General Domingo Caicedo"	Asfaltada	1200 X 15 mts	2729 ft
La Uribe	Fuerza de Despliegue Rápido (FUDRA) y Fuerza de Tarea Conjunta Omega	Asfaltada	1.075 X 20mts.	2.750 ft

El análisis de los aeródromos de interés operacional evidencia que una parte significativa de las unidades militares desplegadas en regiones estratégicas del territorio nacional depende de instalaciones aeroportuarias con características operacionales diversas, incluyendo pistas de longitud reducida, superficies no pavimentadas

o semipreparadas, infraestructura limitada y ubicaciones geográficas de difícil acceso por medios terrestres. Estas condiciones constituyen escenarios de referencia para la definición de la capacidad de transporte aéreo táctico liviano y permiten identificar las prestaciones que deben ser analizadas en las diferentes alternativas disponibles.

En consecuencia, la evaluación de las aeronaves deberá considerar su desempeño y aptitud operacional frente a los diferentes escenarios de empleo identificados, teniendo en cuenta variables como longitud y superficie de pista, elevación, condiciones ambientales, carga útil, autonomía, rendimiento y demás parámetros técnicamente verificables, de acuerdo con la metodología de evaluación establecida para el proceso. La necesidad de esta capacidad adquiere mayor relevancia al analizar la situación actual de la Aviación del Ejército Nacional, donde se evidencia la existencia de una brecha operacional en el segmento de transporte aéreo táctico liviano, generada por la pérdida de capacidades que anteriormente eran cubiertas por las aeronaves CASA C-212-100 y fortaleciendo las capacidades de movilidad, sostenimiento, apoyo al mando y control, evacuación aeromédica y respuesta institucional del Ejército Nacional, en concordancia con los lineamientos doctrinales establecidos en el Manual de Campaña MCE 3-04 Aviación, el Modelo de Planeación Basada en Capacidades y los objetivos estratégicos definidos en el Plan Estratégico de Transformación Ejército del Futuro 2042 (PETEF 2042), que actualmente no cuentan con un reemplazo equivalente dentro de la flota institucional.

4. BRECHA DE CAPACIDAD

Debido a lo anteriormente mencionado el análisis de capacidades de la Aviación del Ejército Nacional evidencia la existencia de una brecha operacional crítica en el componente de transporte aéreo táctico liviano, derivada del retiro de servicio de las aeronaves CASA C-212-100, las cuales históricamente constituían la capacidad intermedia entre las aeronaves de transporte ligero y las aeronaves de transporte mediano disponibles en la Fuerza.

Actualmente, la flota de ala fija presenta un desbalance operacional, al estar compuesta principalmente por aeronaves de baja capacidad de transporte, tales como el Cessna C-208B Caravan, King Air y Turbo Commander, con capacidades aproximadas de entre 6 y 10 pasajeros, y aeronaves medianas como el AN-32, con capacidad de 50 pasajeros y una capacidad de carga significativamente mayor.

Esta situación genera una discontinuidad en la capacidad de movilidad aérea cuando se requiere transportar escalones tácticos intermedios, equipos especializados, componentes de Fuerzas de Tarea de Armas Combinadas o cargas de tamaño medio que no justifican el empleo de una aeronave de transporte mediano, pero que exceden las capacidades de las aeronaves ligeras actualmente disponibles.

La aeronave CASA C-212-100 cubría precisamente este segmento operacional, al disponer de capacidad para transportar hasta 18 pasajeros, 15 paracaidistas o 6 pacientes en configuración CASEVAC, además de permitir el transporte de carga logística, carga sobredimensionada y componentes aeronáuticos de gran longitud, incluyendo palas de helicópteros UH-60 Black Hawk.

Con el retiro de esta capacidad, las misiones han debido distribuirse entre varias plataformas, generando ineficiencias operacionales y logísticas. Cuando se emplean aeronaves de baja capacidad como el C-208B Caravan, King Air o Turbo Commander para transportar pequeñas unidades militares en equivalencia a la cantidad que movilizaba un CASA C-212, se incrementa significativamente el número de rotaciones requeridas para cumplir una misma misión. Esta situación produce una sobreutilización del recurso aéreo, incrementa las horas de vuelo acumuladas, acelera los ciclos de mantenimiento, aumenta el consumo de combustible y eleva los costos asociados al sostenimiento de la flota.

Adicionalmente, estas aeronaves presentan limitaciones para ejecutar tareas especializadas que anteriormente realizaba el C-212, particularmente operaciones de paracaidismo militar, lanzamiento de carga y transporte de carga sobredimensionada para el sostenimiento de la Aviación del Ejército.

Por otra parte, cuando dichas misiones son asumidas por aeronaves AN-32, si bien se mantienen algunas capacidades especializadas como el paracaidismo y el transporte de carga de gran volumen, se genera una utilización ineficiente del recurso, debido a que la demanda real de pasajeros o carga normalmente representa una fracción de la capacidad total disponible de la aeronave. En consecuencia, se incrementan los costos de operación por pasajero transportado y por kilogramo movilizado, afectando la eficiencia del sistema de movilidad aérea institucional.

La brecha resulta aún más evidente en el cumplimiento de las tareas doctrinales asignadas a la Aviación del Ejército, particularmente aquellas relacionadas con el Movimiento Aéreo, Paracaidismo Militar (SMLE y SMCL), Lanzamiento de Carga, Sostenimiento de Aviación, transporte de componentes aeronáuticos sobredimensionados y Evacuación Aeromédica (CASEVAC). De igual forma, la ausencia de una aeronave liviana multipropósito limita la capacidad de operar desde pistas cortas, no preparadas o con infraestructura restringida, condición frecuente en numerosas regiones del territorio nacional donde el Ejército desarrolla operaciones militares, actividades de apoyo a la población civil y misiones de control territorial.

Desde la perspectiva de la Planeación Basada en Capacidades establecida en el Manual de Técnicas del Ejército MTE 5-0.2, esta situación constituye una brecha de capacidad identificada mediante la metodología DOMPILEM, afectando simultáneamente los componentes de Doctrina, Organización, Material, Infraestructura, Logística y Entrenamiento, debido a que la Fuerza carece actualmente de una plataforma que reúna de manera integral las capacidades que anteriormente proporcionaba el CASA C-212.

En consecuencia, la adquisición de una nueva aeronave de transporte táctico liviano no corresponde únicamente al reemplazo de una aeronave retirada del servicio, sino a la recuperación de una capacidad operacional estratégica que permita restablecer el equilibrio entre los medios de transporte ligero y mediano y de esta manera optimizar el empleo de los recursos aéreos institucionales y garantizar el cumplimiento eficiente de las tareas doctrinales asignadas a la Aviación del Ejército Nacional.

En conclusión, la adquisición de una nueva aeronave de transporte liviano responde a la solución integral de una brecha de capacidad doctrinal detectada mediante la metodología DOMPILEM, la cual afecta directamente el cumplimiento de las tareas de Aviación de Reconocimiento (Inteligencia), Movimiento Aéreo (Transporte de personal y suministros), Paracaidismo (Línea estática SMLE, salto libre SMCL y lanzamiento de carga), Sostenimiento de Aviación (Transporte de carga sobredimensionada palas UH-60), Evacuación Aeromédica (CASEVAC). Al sustituir las capacidades perdidas del CASA 212 con una flota moderna, versátil y de escala intermedia, el Ejército Nacional de Colombia recuperará la autonomía para ejecutar operaciones de Reconocimiento (Inteligencia), Movimiento Aéreo Paracaidismo Sostenimiento de Aviación Evacuación Aeromédica (CASEVAC) en pistas no preparadas, devolviendo la flexibilidad táctica indispensable para el control territorial.

5. SITUACIÓN ACTUAL AERONAVES LIVIANAS DE ALA FIJA

Con el fin de proporcionar mayores elementos de análisis para la comprensión de la necesidad identificada, se presentan las principales características, capacidades y generalidades de la aeronave CASA 212-100, con el propósito de establecer el alcance de las capacidades operacionales que esta plataforma aportó a la Aviación del Ejército y determinar la magnitud de la capacidad actualmente afectada tras su salida del servicio.

La Aviación del Ejército operó una flota compuesta por tres (03) aeronaves CASA 212-100, identificadas con las matrículas EJC-1122, EJC-1123 y EJC-1129, las cuales constituyeron durante varios años un componente fundamental para el desarrollo de misiones de reconocimiento, movimiento aéreo de personal y abastecimientos, operaciones de paracaidismo militar, lanzamiento de carga, evacuación aeromédica (CASEVAC) y sostenimiento de la Aviación mediante el transporte de material aeronáutico de gran volumen.

En este sentido, el análisis de las capacidades técnicas y operacionales de la aeronave CASA 212-100 permite comprender el nivel de contribución que esta plataforma brindaba al cumplimiento de la misión institucional, así como identificar las capacidades que deben ser preservadas y garantizadas para asegurar la continuidad de las operaciones de la Aviación del Ejército y el cumplimiento de los requerimientos operacionales de la Fuerza.

No obstante, debido a su antigüedad, obsolescencia tecnológica y crecientes dificultades para su sostenimiento logístico, estas aeronaves fueron retiradas progresivamente del servicio activo, generando una afectación directa sobre la capacidad operacional del Ejército Nacional.

A continuación, se presenta la información correspondiente a las aeronaves CASA 212-100 que poseía la Aviación la Aviación del Ejército de Colombia.

No Matrícula	Año de fabricación	Modelo	Año de retiro del servicio
EJC1122	1973	CASA 212-100-A1	2025
EJC1123	1975	CASA 212-100-A1	2025
EJC1129	1977	CASA 212-100-E1	2026

Nota. La figura muestra las cifras de año de fabricación de la aeronave, permitiendo identificar los años de uso o longevidad. Fuente: Cuadro control aeronavegabilidad control calidad BAMAV1

Identificación gráfica aeronave Casa 212-100



Esta aeronave operaba con (02) dos pilotos (piloto al mando y piloto) (01) un ingeniero de vuelo y (01) un maestro de carga, El CASA C212-100 es un avión de transporte ligero propulsado por turbohélices, diseñado por la Compañía Española Construcciones Aeronáuticas S.A. (CASA) finalmente Airbus.

El C-212 fue diseñado bajo el concepto de STOL (Short Take-Off and Landing), lo que le permite operar en pistas cortas, no preparadas o de difícil acceso. Su diseño de ala alta y tren de aterrizaje fijo lo hacía ideal para entornos rurales y misiones militares.

5.1 DESCRIPCIÓN TÉCNICA AERONAVE.

CATEGORÍA	ESPECIFICACIÓN / DETALLE
Configuración	Monoplano de ala alta
Tren de aterrizaje	Fijo, triciclo de alta resistencia
Tipo de Aeronave	Transporte ligero STOL (Despegue y aterrizaje corto)
Planta Motriz	2 × Turbohélices Garrett TPE331-5-252C
Hélices	Hartzell de 4 palas, velocidad constante y paso variable HARTZEL HC-B4TN-5FL
Potencia Unitaria	715 SHP
Tripulación	2 pilotos / ingeniero de vuelo / maestro de carga
Capacidad de Carga	18 pasajeros / 15 paracaidistas / 06 camillas
Configuración de Carga	Rampa trasera operativa en vuelo y suelo
Peso Máximo (MTOW)	6,500 kg (14,330 lbs)
Carga Útil Máxima	2,000 kg
Velocidad de Crucero	315 km/h (170 nudos)
Velocidad Máxima	370 km/h (198 nudos)
Techo de Servicio	7,925 m (26,000 ft)
Alcance Máximo	1,200 km (según carga y combustible)
Dimensiones	Longitud: 15.20 m / Envergadura: 19.00 m / Altura: 6.30 m
Aplicaciones Comunes del Modelo A1	transporte de tropa, Transporte de carga, transporte de pasajeros, Evacuación Médica (CASEVAC) Paracaidismo

Nota. La tabla permite identificar las características técnicas y operacionales de la aeronave Casa 212-100. Fuente: Datos Control Calidad BAMAV1

Desde su incorporación al Ejército Nacional, esta aeronave ha requerido intervenciones mayores asociadas al cumplimiento de Directivas de Aeronavegabilidad (AD), Service Bulletins (SB), adquisición de repuestos críticos e intervenciones estructurales y de sistemas, necesarias para garantizar su aeronavegabilidad y continuidad operacional. No obstante, con el paso del tiempo, la permanencia de la flota de aeronaves CASA C-212-100 en el servicio comenzó a verse afectada por diferentes necesidades operacionales, restricciones de sostenimiento y situaciones técnicas presentadas en la flota. Lo anterior condujo progresivamente a la necesidad de retirar estas aeronaves del servicio. A continuación, se detallan los principales aspectos técnicos, operacionales y logísticos que incidieron en dicha decisión.

5.2 SOPORTE TÉCNICO

El soporte técnico presenta tiempos de respuesta prolongados y una disponibilidad limitada. Las aeronaves CASA C-212 dejaron de fabricarse hace más de una década y, actualmente, el soporte técnico asociado a este

tipo de aeronaves es proporcionado por AIRBUS DEFENCE AND SPACE. Esta condición, sumada a la disponibilidad limitada de personal y recursos especializados para atender la flota desde España, generó mayores tiempos de respuesta para la atención de requerimientos técnicos, suministro de repuestos y prestación de servicios especializados. Adicionalmente, se evidenció una oferta limitada de proveedores confiables que dispongan de certificaciones y habilitaciones reconocidas por autoridades y organismos aeronáuticos competentes, tales como la Aeronáutica Civil de Colombia, la Federal Aviation Administration (FAA), AIRBUS y la European Union Aviation Safety Agency (EASA), lo que restringió las alternativas disponibles para garantizar la calidad, trazabilidad y conformidad de los servicios requeridos para el sostenimiento de la flota.

De igual forma el día 25 de octubre de 2022 AIRBUS Defense and Space entrego una manifestación de exclusividad en documento Ref: TMASS-EC-10-22- 012, en el cual enuncian que para Colombia no han otorgado concesiones, licencias técnicas ni certificaciones como centros de mantenimiento autorizados, estableciendo los puntos autorizados certificados por AIRBUS, siendo ellos poseedores del certificado de tipo de la aeronave C212-100, dispone de las capacidades para proporcionar bienes y servicios; concluyendo ellos mismos en su documento que en consecuencia no existe pluralidad de oferentes en el mercado aeronáutico que pueda competir a ellos en virtud de la titularidad que poseen.

5.3 LOGÍSTICO

Limitada oferta y demora en las entregas, se tienen varios problemas para la adquisición total de los elementos proyectados en el proceso de contratación para la flota Casa C212-100, siendo 40% el promedio máximo de ítems contratados dentro de los paquetes solicitados.

Teniendo como antecedente el proceso No. 080-CENACAVIACION-2025, cuyo objeto fue la "ADQUISICIÓN DE REPUESTOS AERONÁUTICOS Y SERVICIOS DE MANTENIMIENTO Y REPARABLES PARA LAS AERONAVES CASA 212 SERIES DE LA AVIACIÓN DEL EJÉRCITO NACIONAL A EJECUTAR CON VIGENCIA ORDINARIA 2025", la Central Administrativa y Contable Especializada de Aviación determinó la devolución del proceso, debido a la baja participación de posibles oferentes y a que ninguna de las empresas interesadas presentó una oferta que comprendiera la totalidad de los bienes y servicios requeridos. En consecuencia, las cotizaciones recibidas cubrieron aproximadamente el 40 % de los ítems solicitados, situación que limitaba la capacidad de atender integralmente las necesidades de mantenimiento y sostenimiento de la aeronave CASA C-212-100. Por lo anterior, la inversión proyectada no permitía garantizar de manera integral la continuidad de la operación y el sostenimiento de la aeronave en el mediano y largo plazo.

Resumen líneas solicitadas VS líneas contratadas

AÑO	LÍNEAS SOLICITADAS	LÍNEA CONTRATADAS	% DE LÍNEAS CONTRATADAS
2019	7	7	100%
2020	244	34	14%
2021	70	35	50%
2022	118	85	72%
2023	25	18	72%

2024	33	18	54%
TOTAL	497	197	40%

5.4 EVENTOS DE AVIACIÓN

La flota CASA 212- 100 ha sido participe de variados eventos de seguridad operacional donde se han visto involucradas las aeronaves de esta referencia, de acuerdo con el oficio de radicado N° 2026625003682423 de fecha 9 de febrero emitida por la Brigada de Aviación N°25 "Tareas de Aviación, relacionadas de la siguiente manera así:

Fecha	Matrícula	Lugar	Causa primaria	
7/4/2017	EJC1122	Crucero	FACTOR MAQUINA	Presenta baja presión de aceite en el motor No 2 y apagado del motor de acuerdo con procedimiento emergencia
9/5/2018	EJC1123	Aterrizaje	FACTOR MAQUINA	Durante el aterrizaje hay pérdida de control de la aeronave por la caída de presión hidráulica en el sistema de dirección. Por ausencia de la pastilla de freno del conjunto derecho.
3/1/2023	EJC1122	Cúcuta	FACTOR MAQUINA (FATIGA MATERIAL)	Falla timón de profundidad, ocasionando fuertes vibraciones en las superficies de control, la aeronave toma una actitud de descenso perdiendo 5000 ft en un corto periodo de tiempo.
26/1/2023	EJC 1129	Larandia	FACTOR MAQUINA (FATIGA MATERIAL)	Falla conjunto de frenos tren principal izquierdo durante la fase de aterrizaje ocasionando un incendio intempestivo en el tren principal de la aeronave, perdiendo el control y acción de frenado.
14/5/2023	EJC1122	Neiva	USO Y DESGASTE ESPERADO	Rompimiento bulón superior brazo de torsión tren de aterrizaje auxiliar, generando fuertes vibraciones y pérdida del control de la aeronave durante la fase
09/11/2024	EJC1129	Popayan	FACTOR MAQUINA	Rompimiento del bulón de unión del brazo de articulación que conecta el tren auxiliar ocasionando con esto fuertes vibraciones en la nariz de la aeronave, generando de esta manera perdida momentánea del control del avión.
10/11/2024	EJC1129	Pasto	FACTOR MAQUINA	Rompimiento tipo granular en un extremo del bulón de unión del brazo de articulación que conecta el tren auxiliar, generando pérdida de control direccional de la aeronave durante el aterrizaje.

6. ANÁLISIS TÉCNICO Y LOGÍSTICO DECLARATORIA DE OBSOLESCENCIA Y BAJA DE FLOTA CASA 212-100 (EJC-1129, EJC-1122, EJC-1123)

a. Contextualización del Dictamen Técnico

A través de la evaluación y el seguimiento de los programas de mantenimiento se documentó la pérdida definitiva de la aeronavegabilidad de tres aeronaves CASA 212-100. Los actos administrativos correspondientes a las matrículas EJC-1129, EJC-1122 y EJC-1123 fundamentan su decisión en un diagnóstico técnico irrefutable: las aeronaves alcanzaron un estado crítico de obsolescencia operativa, convirtiéndose en bienes inservibles para los requerimientos actuales de la Aviación del Ejército Nacional.

b. Obsolescencia Logística y Agotamiento de la Vida Útil

El historial de mantenimiento de estas aeronaves evidenció que los fuselajes y sus componentes estructurales mayores llegaron al límite de su vida útil certificada. En la aviación militar, la obsolescencia no solo se refiere al desgaste físico (fatiga de materiales o corrosión), sino a la "obsolescencia logística". Esto implica que las partes,

repuestos y rotables asociados a estos modelos específicos ya no cuentan con un flujo de soporte adecuado en la cadena de suministro, o bien, los componentes han superado sus ciclos máximos de operación sin posibilidad de un overhaul que garantice los márgenes de seguridad exigidos por los manuales del fabricante.

c. Inviabilidad Financiera

Desde la perspectiva de la gestión del mantenimiento aeronáutico, los fallos acumulados y el nivel de degradación de los equipos obligaron a realizar un análisis de costo-beneficio. El dictamen concluyó unánimemente que la "reparación es antieconómica". Esto significa que los costos directos e indirectos asociados a la restauración de la aeronavegabilidad (incluyendo la aplicación de Boletines de Servicio atrasados, Directivas de Aeronavegabilidad, reemplazo de componentes mayores estructurales, aviónica y plantas motrices) superaban ampliamente el valor residual de las aeronaves e impactaban negativamente el presupuesto del Batallón de Aviación N° 1. La inversión requerida para superar las fallas sistémicas resultaba financieramente injustificable frente a la adquisición o sostenimiento de plataformas más modernas. Aunado a lo anterior, realizar una inversión era inviable ya que no había certeza de contar con repuestos para la flota, creando incertidumbre para asegurar que la aeronave se mantenga en línea de vuelo.

Con el propósito de garantizar la adecuada aplicación del principio de planeación establecido en el artículo 25 de la Ley 80 de 1993, así como asegurar la trazabilidad integral de la necesidad institucional que da origen al presente proceso contractual, se presenta la evolución histórica de los análisis, estudios, conceptos técnicos, ejercicios de Planeación Basada en Capacidades, evaluaciones logísticas y actuaciones administrativas desarrolladas por el Ejército Nacional para la estructuración del proyecto de reemplazo de aeronaves de ala fija.

La siguiente relación documental evidencia que la necesidad objeto del presente proceso no surge de una circunstancia coyuntural o de una decisión aislada de la administración, sino de un proceso progresivo de evaluación institucional desarrollado durante más de seis años, orientado a preservar las capacidades estratégicas de movilidad aérea requeridas para el cumplimiento de las Operaciones Terrestres Unificadas y demás misiones constitucionales asignadas al Ejército Nacional.

Durante dicho periodo se efectuaron análisis de vida útil, estudios de sostenimiento logístico, evaluaciones de aeronavegabilidad, análisis de disponibilidad operacional, investigaciones de eventos de aviación, conceptos emitidos por el fabricante Airbus Defence and Space, estudios de Estado Mayor, mesas técnicas de planeamiento y ejercicios de Planeación Basada en Capacidades, cuyos resultados convergieron en una conclusión común: la pérdida progresiva de sostenibilidad técnica, logística, operacional y económica de la flota CASA C212-100 y la necesidad institucional de reemplazar dicha capacidad mediante la incorporación de nuevas aeronaves de transporte táctico de ala fija.

Las conclusiones anteriormente expuestas encuentran sustento en un conjunto amplio de antecedentes técnicos, logísticos, operacionales y administrativos desarrollados por el Ejército Nacional durante el periodo comprendido entre los años 2019 y 2026. Dichos antecedentes permiten evidenciar la evolución de los análisis efectuados sobre la sostenibilidad de la flota de ala fija, así como la forma en que los diferentes estudios, conceptos especializados y evaluaciones institucionales fueron consolidando la necesidad de reemplazar las aeronaves CASA C212-100.

d. Relación de la Declaratoria de Obsolescencia con los Antecedentes Institucionales del Proyecto de Reemplazo de Aeronaves de Ala Fija

La declaratoria de obsolescencia y posterior baja de las aeronaves CASA C212-100 matrículas EJC-1122, EJC-1123 y EJC-1129 no corresponde a una decisión aislada derivada exclusivamente de los conceptos técnicos emitidos durante las vigencias 2025 y 2026. Por el contrario, dichas actuaciones constituyen la culminación de un proceso institucional de evaluación, seguimiento y planeación desarrollado de manera continua desde el año 2019, orientado a determinar la sostenibilidad futura de las capacidades de transporte aéreo táctico de ala fija de la Aviación del Ejército.

En efecto, mediante el Oficio No. 2019682010044733 del 17 de diciembre de 2019 se inició formalmente el proyecto de reemplazo de aeronaves de ala fija, conformándose mesas de trabajo y comités técnicos encargados de analizar la vida útil remanente de las flotas institucionales, identificar riesgos de obsolescencia y estructurar alternativas de solución para garantizar la continuidad de las capacidades operacionales.

Posteriormente, durante el año 2020, los análisis de expectativa de vida útil de las aeronaves institucionales y el Estudio de Estado Mayor para la renovación gradual de las aeronaves de ala fija evidenciaron que las flotas CASA C212-100 presentaban señales de envejecimiento progresivo, incremento de costos de mantenimiento, dependencia creciente de proveedores especializados y riesgos futuros asociados a la disponibilidad logística de componentes críticos.

Los informes de seguimiento desarrollados entre los años 2021 y 2023 confirmaron la materialización progresiva de dichas condiciones, identificándose reducciones en la disponibilidad operacional, incremento en los tiempos de mantenimiento, dificultades para la adquisición de repuestos y aumento de los costos de sostenimiento, circunstancias que comenzaron a afectar la eficiencia operacional de la capacidad de transporte aéreo táctico.

Durante el año 2024, los estudios específicos adelantados para la renovación de las flotas CASA C212-100 consolidaron técnicamente la necesidad institucional de reemplazo, identificándose condiciones de obsolescencia técnica y logística que comprometían la sostenibilidad futura de la flota. De manera complementaria, los eventos técnicos registrados en la aeronave EJC-1129 evidenciaron manifestaciones concretas de fatiga estructural, desgaste de componentes críticos e incumplimiento de boletines de servicio mandatorios, aspectos que reforzaron los hallazgos obtenidos durante los años anteriores.

La situación alcanzó su punto crítico durante las vigencias 2025 y 2026, cuando los estudios de sostenimiento, los análisis de mercado de repuestos, los conceptos emitidos por Airbus Defence and Space, las evaluaciones de aeronavegabilidad y los análisis técnicos individuales de las aeronaves determinaron la imposibilidad de garantizar su recuperación operacional bajo condiciones aceptables de seguridad, disponibilidad y sostenibilidad logística. Particularmente, se evidenció que únicamente fue posible obtener aproximadamente el 40 % de los requerimientos logísticos necesarios para el sostenimiento de la flota y que ningún proveedor logró suministrar la totalidad de los componentes requeridos para restablecer la condición aeronavegable de las aeronaves.

En consecuencia, los conceptos técnicos de obsolescencia, las actas de evaluación de baja y las resoluciones administrativas expedidas durante los años 2025 y 2026 constituyen el resultado final de un proceso de análisis institucional desarrollado durante más de seis años, soportado en estudios técnicos, logísticos, operacionales y económicos que permitieron concluir de manera objetiva la pérdida definitiva de sostenibilidad de la flota CASA C212-100.

e. Conclusión del análisis técnico

En conclusión, el retiro definitivo y la declaratoria de baja de la flota CASA 212-100 se fundamentan en un dictamen técnico irrefutable de obsolescencia integral (técnica, logística y operacional). El rigor en los peritajes

y la trazabilidad de los mantenimientos evidenciaron un agotamiento sistémico de estas plataformas. Dicha condición se manifiesta de manera crítica en la superación de los límites de vida útil estructural, la degradación inherente de sus sistemas primarios y el vencimiento insalvable de sus componentes aeronáuticos. En consecuencia, esta obsolescencia logística caracterizada por la ruptura en la cadena de suministro de repuestos mayores y la pérdida de compatibilidad con los estándares vigentes de aeronavegabilidad determinó que cualquier proyecto de recuperación mediante un mantenimiento mayor (overhaul) careciera de viabilidad operativa, consolidándose como una maniobra de carácter estrictamente antieconómico para la institución.

FUENTE 1: RESOLUCIÓN EJC 1129 N° 2026672005816546 DE FECHA 16 DE ABRIL DEL 2026. (Por medio de la cual se autoriza retirar del patrimonio unos bienes inservibles u obsoletos del Batallón de Abastecimientos y Servicios para la Aviación, fuselaje y componentes aeronave CASA 212-100 EJC-1129).
FUENTE 2: RESOLUCIÓN EJC 1122 N° 2025672032077973 DE FECHA 16 DE OCTUBRE DEL 2025. (Por medio de la cual se autoriza retirar del patrimonio del Batallón de Aviación N° 1 unos bienes inservibles u obsoletos).
FUENTE 3: RESOLUCIÓN EJC 1123 N° 2025672032078563 DE FECHA 16 DE OCTUBRE DEL 2025. (Por medio de la cual se autoriza retirar del patrimonio del Batallón de Aviación N° 1 Aviones por encontrarse obsoletos, inservibles y su reparación antieconómica).

Por ende, el Ejército Nacional requiere disponer de una capacidad de transporte aéreo táctico liviano de ala fija que permita ejecutar de manera eficiente misiones de movimiento aéreo de personal, transporte de carga y suministros críticos, apoyo al mando y control (C2), evacuaciones aeromédicas(CASEVAC) y sostenimiento logístico, en apoyo de las Operaciones Terrestres Unificadas y demás misiones institucionales desarrolladas en el territorio nacional.

La capacidad requerida deberá permitir el transporte oportuno de personal y carga en rutas nacionales de corta y media distancia, operar desde aeródromos principales y secundarios, mantener altos niveles de disponibilidad operacional y sostenibilidad logística, optimizar los costos de operación frente al empleo de aeronaves de mayor capacidad y contribuir al fortalecimiento de las capacidades de movilidad aérea, sostenimiento, mando y control y respuesta institucional de la Aviación del Ejército.

7. REQUERIMIENTOS Y CAPACIDADES ESPECIFICAS A SATISFACER CON LA ADQUISICION DE AERONAVES

Las aeronaves livianas objeto de adquisición estarán destinadas al cumplimiento de misiones de Movimiento Aéreo (Transporte de personal y suministros), Paracaidismo (Línea estática SMLE, salto libre SMCL y lanzamiento de carga), Sostenimiento de Aviación (Transporte de componentes aeronáuticos , repuestos y personal técnico) apoyo humanitario a entidades gubernamentales y población civil, Evacuación Aeromédica (CASEVAC) contribuyendo al fortalecimiento de las capacidades estratégicas, operacionales y tácticas del Ejército Nacional. Su empleo permitirá incrementar la cobertura geográfica, la capacidad de respuesta y la movilidad de las tropas en todo el territorio nacional, especialmente en zonas apartadas con infraestructura aeroportuaria limitada.

- Movimiento Aéreo (Transporte de Personal y Suministros)

Las aeronaves serán empleadas para el transporte de personal militar, equipos, abastecimientos, repuestos, víveres y material logístico a unidades militares ubicadas en diferentes regiones del país. Esta capacidad permitirá reducir significativamente los tiempos de desplazamiento, mejorar la oportunidad en el apoyo a las tropas desplegadas y aumentar la capacidad de reacción institucional frente a contingencias operacionales.

Esta misión responde directamente a la tarea de Movimiento Aéreo definida en el MCE 3-04 Aviación, constituyéndose en una capacidad esencial para la maniobra terrestre, el sostenimiento de la Fuerza y el cumplimiento de operaciones militares en zonas donde el transporte terrestre presenta limitaciones de seguridad, tiempo o accesibilidad.

- Operaciones de Paracaidismo

Las aeronaves serán empleadas para el entrenamiento, reentrenamiento y ejecución de operaciones aerotransportadas mediante lanzamiento de personal y carga, incluyendo Salto Militar en Línea Estática (SMLE) y Salto Militar en Caída Libre (SMCL).

Esta capacidad permitirá mantener los estándares operacionales de las unidades de Fuerzas Especiales y tropas aerotransportadas del Ejército Nacional, garantizando la disponibilidad de medios para la preparación y ejecución de operaciones especiales. Adicionalmente, posibilitará el lanzamiento de suministros en zonas aisladas o de difícil acceso, fortaleciendo las capacidades de sostenimiento y apoyo a fuerzas desplegadas.

- Evacuación Aeromédica (CASEVAC)

Las aeronaves podrán ser configuradas para la evacuación de personal herido o lesionado desde áreas de operaciones hacia instalaciones médicas con mayor capacidad de atención, especialmente cuando las condiciones geográficas o de seguridad dificulten la evacuación terrestre.

Esta capacidad contribuye a la preservación de la vida de los integrantes de la Fuerza y al aumento de la supervivencia de pacientes mediante la reducción de los tiempos de traslado. Su empleo complementa la tarea de Evacuaciones Aeromédicas definida en el MCE 3-04 Aviación, fortaleciendo la capacidad institucional de respuesta ante situaciones de combate, emergencias operacionales y desastres naturales.

- Sostenimiento de Aviación

Las aeronaves serán utilizadas para el transporte de componentes aeronáuticos, herramientas especializadas, equipos de mantenimiento y carga sobredimensionada requerida para garantizar la disponibilidad operacional de la flota institucional. Particular importancia reviste la capacidad para transportar palas de helicópteros UH-60L y S70i, y otros componentes de gran longitud que requieren medios aéreos con dimensiones adecuadas de cabina y acceso de carga.

Esta capacidad permitirá reducir los tiempos de mantenimiento, optimizar la cadena logística aeronáutica y aumentar los índices de disponibilidad de las aeronaves del Ejército Nacional. Además, serán empleadas para el transporte de carga institucional, equipos operacionales, ayudas humanitarias, material de intendencia, municiones, elementos de ingeniería y demás recursos necesarios para el sostenimiento de las operaciones militares.

Su utilización permitirá mantener el flujo logístico hacia unidades ubicadas en regiones apartadas del territorio Nacional, garantizando la continuidad operacional y la capacidad de respuesta ante situaciones de crisis o emergencia. Esta misión se relaciona directamente con las capacidades de movilidad y sostenimiento contempladas en el Manual de Técnicas del Ejército MTE 5-0.2 Planeación Basada en Capacidades.

Asimismo, servirán como medio de respuesta inmediata ante emergencias naturales o antrópicas, apoyando el transporte de personal de socorro, equipos de rescate, ayudas humanitarias, medicamentos, alimentos y

elementos de primera necesidad, también podrán ser empleadas para la evaluación aérea de daños, reconocimiento de áreas afectadas y establecimiento de puentes aéreos hacia comunidades aisladas por inundaciones, deslizamientos, incendios forestales u otros eventos que afecten la infraestructura de transporte terrestre.

Esta capacidad fortalece el apoyo del Ejército Nacional a la gestión del riesgo y la atención de desastres, contribuyendo al cumplimiento de las funciones constitucionales de apoyo a la población civil.

Lo anterior se encuentra alineado con las tareas doctrinales establecidas en el Manual de Campaña MCE 3-04 Aviación y con los lineamientos del Manual de Técnicas del Ejército MTE 5-0.2 Planeación Basada en Capacidades, permitiendo cerrar brechas operacionales identificadas y garantizar una capacidad aérea flexible, eficiente y sostenible para enfrentar los desafíos presentes y futuros del Ejército Nacional.

8. PLAN DE NECESIDADES

La necesidad del presente proceso es planeada y enviada por el Batallón de Aviación No. 1 plan radicado No. 2026682024458533: MDN-COGFM-COEJC-SECEJ-JEMOP-DAVVA-BRIAV25-BAAV1, para la ADQUISICIÓN DE AERONAVES LIVIANAS MULTIPROPÓSITO PARA EL EJÉRCITO NACIONAL.

9. PRONÓSTICO DE LA DEMANDA

NO APLICA

10. UNIDADES CONTEMPLADAS POR LA DIVISIÓN DE AVIACIÓN Y ASALTO AÉREO PARA ADQUISICIÓN DE AERONAVES LIVIANAS MULTIPROPÓSITO PARA EL EJÉRCITO NACIONAL.

N°	SIGLA	NOMBRE UNIDAD OPERATIVA
1	**BAAV1**	BATALLÓN DE AVIACIÓN No. 1

11. ANÁLISIS DEL SECTOR

11.1. ASPECTOS TÉCNICOS

El presente análisis del sector tiene como finalidad caracterizar, desde una perspectiva exclusivamente técnica, el mercado aeronáutico relacionado con la adquisición de aeronaves de ala fija liviana, de configuración multipropósito, destinadas al transporte de personal y carga y al desarrollo de misiones de apoyo operacional, logístico y especializado de la Aviación del Ejército Nacional.

La naturaleza del objeto requiere que el análisis del sector considere, además de las características básicas de desempeño de las aeronaves, variables relacionadas con la configuración, certificación, aeronavegabilidad, seguridad operacional, sostenimiento, mantenimiento, disponibilidad de repuestos, soporte técnico, entrenamiento, infraestructura, actualización tecnológica, obsolescencia y comportamiento durante el ciclo de vida.

En este sentido, el mercado aeronáutico no debe ser caracterizado exclusivamente a partir de la capacidad de vuelo o del valor inicial de adquisición, debido a que una aeronave constituye un sistema integrado cuya disponibilidad operacional depende de la interacción entre la plataforma, sus sistemas, la infraestructura, el personal, la cadena logística, la capacidad de mantenimiento y el soporte técnico.

El análisis desarrollado busca identificar las características comunes del segmento, las principales variables que diferencian las soluciones disponibles, las tendencias tecnológicas, las configuraciones de misión existentes, los esquemas de sostenimiento y las condiciones técnicas que deben ser consideradas en la estructuración del proceso.

Nota técnica de alcance: El presente análisis se limita deliberadamente a la perspectiva técnica del sector. No constituye un juicio de conveniencia económica, una recomendación de marca, una evaluación jurídica, ni una conclusión de selección del proveedor o de la plataforma. Las comparaciones entre aeronaves se utilizan exclusivamente para caracterizar la oferta técnica y la diversidad de soluciones disponibles en el mercado, así como para identificar variables objetivas que permitan relacionar la necesidad institucional con las capacidades observables en el sector.

La determinación de la alternativa que eventualmente corresponda contratar deberá efectuarse en la etapa y mediante la metodología de evaluación definida para el proceso, a partir de requisitos previamente justificados, verificables y técnicamente sustentados.

1. Objeto del análisis técnico del sector

El objeto del presente análisis consiste en caracterizar el sector aeronáutico internacional relevante para la adquisición de aeronaves multipropósito de ala fija liviana, identificando:

- Las características técnicas comunes del segmento
- Las principales variables de desempeño
- La capacidad de transporte de personal y carga
- Las configuraciones multimisión
- Las tecnologías de aviónica y seguridad operacional
- Los requerimientos de certificación y aeronavegabilidad
- Las condiciones de mantenimiento y sostenimiento
- La disponibilidad de repuestos y soporte técnico
- La infraestructura necesaria para la operación
- Los requerimientos de entrenamiento
- La capacidad de actualización y gestión de obsolescencia
- Las características de la cadena de suministro
- Los factores técnicos que intervienen durante el ciclo de vida de la aeronave.

El análisis permite, de esta manera, establecer una relación entre la necesidad institucional y las variables técnicas efectivamente observables en el mercado.

2. Metodología para el análisis técnico del sector

La metodología se estructura a partir de seis componentes:

1. Identificación y delimitación del segmento aeronáutico relevante.
2. Identificación de las variables técnicas observables en el mercado.
3. Caracterización de la oferta y sus modalidades de configuración.
4. Revisión y jerarquización de la evidencia técnica.
5. Identificación de diferencias, restricciones y riesgos sectoriales.
6. Relación de los hallazgos técnicos con la estructuración de los requisitos del proceso.

La comparación técnica se desarrolla a partir de variables como:

- Peso máximo de despegue;
- Capacidad de pasajeros;
- Carga útil;
- Volumen de cabina;
- Dimensiones de acceso;
- Performance de despegue y aterrizaje;
- Capacidad de operación en diferentes altitudes;
- Desempeño en diferentes temperaturas;
- Alcance;
- Autonomía;
- Configuración de cabina;
- Capacidad multimisión;
- Aviónica;
- Sistemas de seguridad;
- Certificación;
- Mantenimiento;
- Soporte;
- Repuestos;
- Entrenamiento;
- Infraestructura;
- Actualización tecnológica
- Obsolescencia y ciclo de vida.

La utilización de estas variables busca evitar que la comparación entre plataformas se fundamente en un único parámetro y permite analizar de manera integral las características de las soluciones existentes.

3. Calidad, trazabilidad y jerarquía de la información técnica

La naturaleza aeronáutica del objeto exige una metodología de evidencia superior a la utilizada en bienes convencionales.

Para efectos del análisis sectorial se considera la siguiente jerarquía de información:

Nivel	Fuente de información	Uso dentro del análisis
Nivel 1	Certificados de tipo, datos aprobados de diseño y documentación de aeronavegabilidad	Certificación, configuración y límites
Nivel 2	AFM/POH, manuales de mantenimiento, SRM y documentación técnica OEM	Performance, mantenimiento y sostenimiento
Nivel 3	Oferta técnica, cotización, carta del fabricante y configuración ofertada	Características específicamente ofrecidas
Nivel 4	Información institucional y experiencia de operación	Contexto de aplicabilidad nacional
Nivel 5	Publicaciones especializadas y fuentes secundarias	Información complementaria

La información comercial o declarativa del fabricante permite conocer las prestaciones ofrecidas por una plataforma; sin embargo, los parámetros que posteriormente se conviertan en obligaciones técnicas deberán contar con evidencia suficiente para su acreditación.

De igual manera, la ausencia de un dato en una fuente determinada no deberá interpretarse automáticamente como incumplimiento. Cuando la información disponible no permita establecer una conclusión, la condición deberá identificarse como "no acreditada con la información disponible", mientras que una declaración de incumplimiento requerirá evidencia técnica suficiente que demuestre la incompatibilidad.

4. Caracterización general del segmento aeronáutico

El segmento identificado corresponde principalmente a aeronaves utilitarias multipropósito de ala fija, con predominio de configuraciones turbohélice bimotor y capacidades orientadas al transporte de personal y carga.

Dentro del mercado se identifican aeronaves con:

- Cabinas configurables
- Puertas laterales y/o rampas
- Diferentes capacidades de carga útil
- Sistemas de carga
- Aviónica digital
- Sistemas de navegación y comunicación integrados
- Sistemas de seguridad operacional
- Capacidades de adaptación a misiones especiales
- Paquetes de entrenamiento
- Herramientas especiales
- Equipos de apoyo en tierra
- Repuestos
- Documentación técnica
- Asistencia para entrada en operación

- Soporte técnico durante el ciclo de vida.

El mercado no presenta una solución homogénea. Las plataformas pueden diferenciarse en carga útil, volumen, performance de campo, capacidades de operación en determinadas condiciones ambientales, arquitectura de cabina, flexibilidad de configuración, aviónica y modelo de sostenimiento.

Por lo anterior, la comparación debe efectuarse bajo condiciones equivalentes y mediante variables normalizadas.

5. Caracterización cuantitativa del universo de referencia

Para caracterizar el mercado se identificaron ocho plataformas de referencia:

Plataforma	Origen	Estado de producción reportado	MTOW (kg)	Pasajeros	Carga útil máxima (kg)
LET L-410 NG	República Checa	En producción	7.014	19	2.300
DHC-6 Twin Otter 400	Canadá	En producción	5.670	19	2.500
Cessna 408 SkyCourier	EE. UU.	En producción	8.618	19	2.722
Indonesian Aerospace N219	Indonesia	En producción	7.030	19	2.450
PZL M28 Skytruck	Polonia	Fuera de producción	7.500	19	2.300
Dornier 228 NXT	Alemania/India	En producción	6.400	19	2.100
Harbin Y-12F	China	En producción	8.400	19	2.700
Beechcraft 1900D	EE. UU.	Fuera de producción	7.764	19	2.200

Dentro de la muestra analizada se observa un intervalo de 5.670 kg a 8.618 kg de peso máximo de despegue, mientras que la carga útil máxima reportada se encuentra entre 2.100 kg y 2.722 kg.

La capacidad de 19 pasajeros aparece de manera recurrente en todas las plataformas consideradas.

Estos valores constituyen una caracterización de referencia y no representan por sí mismos, límites técnicos que deban trasladarse automáticamente a los requisitos del proceso.

6. Capacidad de transporte de personal y carga

La capacidad de transporte debe analizarse conjuntamente a partir de:

- Número de pasajeros
- Carga útil
- Volumen de cabina
- Configuración de asientos
- Peso y balance
- Dimensiones de acceso

- Capacidad estructural del piso
- Sistemas de sujeción
- Posibilidades de conversión de pasajeros a carga.

La capacidad nominal de pasajeros no constituye por sí sola un indicador suficiente de aptitud logística. Dos plataformas con igual capacidad de pasajeros pueden presentar diferencias importantes en volumen de cabina, acceso, configuración interna y manejo de carga. En consecuencia, la comparación técnica debe considerar tanto la masa transportable como la geometría y funcionalidad del compartimiento de carga.

7. Performance de despegue y aterrizaje

El desempeño de campo constituye una de las variables relevantes dentro del segmento analizado, particularmente para operaciones desde aeródromos con infraestructura limitada.

La denominación comercial STOL no debe ser utilizada como evidencia suficiente de desempeño. La comparación deberá considerar las condiciones bajo las cuales se determina la distancia de despegue y aterrizaje, incluyendo:

- Peso
- Presión y altitud
- Temperatura
- Viento
- Superficie
- Pendiente
- Configuración de la aeronave
- Obstáculos.

Dentro de la necesidad institucional se ha identificado una distancia máxima de referencia de 1.000 metros para las condiciones de operación requeridas. Este parámetro corresponde a una condición técnica de rendimiento que debe relacionarse con los aeródromos previstos para el empleo de la capacidad y demostrarse mediante información técnica verificable. La evaluación deberá evitar la comparación de distancias de pista publicadas bajo condiciones que no sean equivalentes.

8. Operación en altura, temperatura y condiciones ambientales

Las condiciones geográficas y ambientales de la operación institucional hacen necesario analizar la capacidad de las aeronaves en escenarios de:

- Elevada altitud
- Altas temperaturas
- Diferentes densidades-altitud
- Humedad
- Pistas no preparadas
- Obstáculos
- Superficies de operación variables.

La combinación de altitud, temperatura y peso afecta directamente la potencia disponible, la distancia de despegue, la capacidad de ascenso y la carga útil disponible. Por tanto, la información sectorial debe contrastarse mediante curvas y tablas de performance aplicables a las condiciones reales de misión.

9. Alcance y autonomía

La comparación de alcance debe diferenciar entre:

- Alcance máximo
- Autonomía
- Alcance con carga útil
- Reserva de combustible
- Perfil de vuelo
- Condiciones ambientales.

No resulta técnicamente adecuado utilizar exclusivamente el alcance máximo publicado para determinar la aptitud operacional de una aeronave. La comparación debe efectuarse a partir de perfiles homogéneos y condiciones equivalentes de carga y reserva.

10. Configuraciones multimisión

Una de las características observadas en el mercado es la capacidad de algunas plataformas para adoptar configuraciones destinadas a:

- Transporte de personal
- Transporte de carga
- Casevac
- Paracaidismo
- Carga especial
- Integración futura de equipos y sensores.

La existencia de una configuración nominal no constituye por sí misma evidencia suficiente de una capacidad operacional.

Debe analizarse:

- Configuración
- Función obtenida
- Tiempo de conversión
- Personal requerido
- Equipos
- Herramientas
- Limitaciones
- Peso y balance
- Documentación

- Certificación o aprobación aplicable.

Las soluciones pueden corresponder a configuraciones de fábrica, kits, modificaciones aprobadas, STC "Certificado tipo suplementario", suplementos de AFM o mecanismos equivalentes, dependiendo de la plataforma y de la misión.

11. Capacidad de paracaidismo

La capacidad de empleo de la aeronave para lanzamiento de personal paracaidista constituye una característica técnica específica.

La comparación deberá considerar:

- Número máximo de paracaidistas
- Modalidad de lanzamiento
- Configuración de puerta
- Línea estática
- Distribución de peso
- Limitaciones de velocidad
- Procedimientos
- Certificación
- Documentación aprobada.

Para la necesidad institucional se considera como referencia una capacidad de 15 paracaidistas simultáneamente, dentro de los límites certificados de la aeronave. Esta capacidad deberá acreditarse para la configuración ofertada y no derivarse exclusivamente de la capacidad nominal de pasajeros.

12. Capacidad para transporte de componentes aeronáuticos especiales

Dentro de las capacidades logísticas requeridas se identifica la necesidad de transportar mínimo dos palas principales de los helicópteros UH-60L y S70i. Por tratarse de componentes de dimensiones especiales, la capacidad de transporte debe analizarse considerando:

- Dimensiones del componente
- Dimensiones y geometría de puertas o rampa
- Longitud y configuración de la cabina
- Espacio disponible
- Puntos de apoyo
- Sistemas de sujeción
- Interferencias
- Capacidad de carga
- Manipulación segura
- No bloqueo de salidas de emergencia.

La capacidad deberá ser acreditable mediante documentación técnica y cuando corresponda mediante verificación física de la compatibilidad entre la aeronave y el componente. Las dimensiones definitivas del material deberán corresponder al material institucional oficialmente validado para efectos de la verificación.

13. Aviónica y seguridad operacional

El mercado evidencia una evolución hacia cabinas digitales tipo Glass Cockpit, integración de navegación, gestión de vuelo y monitoreo de parámetros de aeronave. Dentro de las configuraciones observadas se encuentran categorías tecnológicas como:

- Garmin G3000
- Garmin G1000 nxi
- FMS
- GNSS/GPS
- Piloto automático
- TCAS II
- TAWS/EGPWS
- Radioaltímetro
- Radar meteorológico
- FDR/SSFDR
- Sistemas de monitoreo de motores
- Comunicaciones VHF/HF
- Transpondedores.

Estas tecnologías deben ser analizadas desde su función, desempeño, integración, redundancia, interoperabilidad y certificación, sin utilizar la marca comercial de un equipo como único elemento de comparación. En consecuencia, la especificación técnica debe privilegiar la capacidad funcional requerida y permitir soluciones técnicamente equivalentes cuando corresponda.

14. Certificación, aeronavegabilidad y configuración

La certificación constituye una variable estructural del sector aeronáutico. Para una aeronave o configuración determinada deben diferenciarse:

- Certificado de tipo
- Aprobación o reconocimiento aplicable
- Modificaciones
- Stc "Certificado Tipo Suplementario"
- Aprobaciones de diseño
- Suplementos de manuales
- Documentación de aeronavegabilidad
- Conformidad de producción
- Limitaciones de operación.

Cuando una capacidad especial no forme parte de la configuración básica, la misma debe estar respaldada por el mecanismo técnico de aprobación correspondiente y encontrarse incorporada a la configuración en la cual se realizará la entrega. La documentación técnica constituye, en este contexto, un elemento esencial para acreditar que la capacidad ofertada corresponde efectivamente a una configuración aprobada.

15. Sostenimiento logístico, mantenimiento y MRO

La caracterización del mercado evidencia diferentes modelos de soporte logístico y mantenimiento. Entre las variables relevantes se encuentran:

- Disponibilidad de repuestos
- Componentes rotables
- Consumibles
- Centros MRO "Maintenance Repair Overhaul"
- Talleres autorizados
- Capacidad de reparación
- Herramientas especiales
- Gse "Ground Support Equipment"
- Documentación técnica
- Soporte de ingeniería
- Capacitación
- Asistencia de entrada en servicio
- Actualizaciones
- Soporte OEM

La disponibilidad y trazabilidad de repuestos, los tiempos de respuesta, la capacidad de reparación de componentes y el acceso a documentación técnica actualizada constituyen factores directamente relacionados con la continuidad de la aeronavegabilidad. Por esta razón, el soporte técnico debe considerarse como parte integral de la capacidad aeronáutica y no como un elemento independiente de la plataforma.

16. Ciclo de vida, obsolescencia y actualización tecnológica

La sostenibilidad de una aeronave durante su vida útil depende de múltiples variables técnicas que trascienden el estado físico de la estructura. Entre los factores relevantes se encuentran:

- Vida de diseño
- Límites de fatiga
- Intervalos de mantenimiento
- Tbo "Tiempo entre Overhaul"
- Disponibilidad de repuestos
- Disponibilidad de componentes
- Capacidad de reparación
- Disponibilidad de ingeniería
- Actualizaciones de aviónica
- Actualizaciones de software

- Obsolescencia
- Entrenamiento recurrente
- Soporte posterior a la garantía.

La producción vigente de una aeronave puede reducir determinados riesgos asociados a la disponibilidad de soporte, pero no elimina la necesidad de verificar la política de actualización, sustitución de componentes y continuidad de ingeniería. En consecuencia, el ciclo de vida debe analizarse como la capacidad de mantener la aeronave en condiciones de aeronavegabilidad, configuración y disponibilidad durante el horizonte de utilización.

17. Fabricación, cadena de suministro y capacidad de entrega

La industria aeronáutica depende de cadenas internacionales de suministro asociadas a:

- Motores
- Hélices
- Aviónica
- Componentes
- Materiales
- Equipos especiales
- Documentación
- Logística internacional.

La capacidad de fabricación debe analizarse conjuntamente con:

- Estado de producción
- Capacidad de entrega
- Capacidad de pruebas de vuelo
- Disponibilidad de componentes críticos
- Dependencia de proveedores únicos
- Tiempos de abastecimiento
- Canales de soporte
- Asistencia técnica
- Continuidad del soporte posterior a la entrega.

Estas variables adquieren especial importancia en procesos de incorporación de aeronaves de manera escalonada, donde la capacidad industrial debe guardar correspondencia con el cronograma contractual.

18. Entrenamiento e integración de la capacidad

La incorporación de una nueva plataforma implica una fase de transición operacional y técnica. El mercado contempla paquetes de formación dirigidos a:

- Pilotos
- Técnicos

- Ingenieros
- Instructores
- Personal de apoyo.

Las variables relevantes comprenden:

- Número de personas
- Perfi
- Duración
- Modalidad
- Entrenamiento teórico
- Entrenamiento práctico
- Simulador de vuelo
- Material didáctico
- Habilitación o calificación
- Entrenamiento de instructores
- Entrenamiento recurrente
- Actualización.

El entrenamiento debe ser considerado como parte de la integración de la capacidad y de la transición desde plataformas existentes hacia la nueva aeronave.

19. Infraestructura y ambiente operacional

La infraestructura en la cual será empleada la aeronave constituye una variable técnica relevante para la caracterización del mercado. Entre las condiciones que deben ser consideradas se encuentran:

Variable	Relevancia técnica
Longitud de pista	Determina requerimientos de despegue y aterrizaje
Superficie	Afecta estructura, tren, hélices e ingestión de FOD
Altitud	Incide sobre potencia y performance
Temperatura	Modifica la densidad-altitud
Obstáculos	Puede limitar la trayectoria
Pistas no preparadas	Incrementan requerimientos estructurales y operacionales
Operación remota	Aumenta la importancia del soporte y autonomía logística

La comparación técnica debe considerar las condiciones reales de operación previstas y no únicamente las condiciones estándar utilizadas para publicar determinados valores de performance.

20. Diferenciadores técnicos del mercado

A partir de la caracterización desarrollada se identifican seis familias principales de diferenciación técnica:

Familia	Variables
Performance	Despegue, aterrizaje, ascenso, techo, alcance
Carga	Carga útil, volumen, piso, puertas y rampas
Multimisión	CASEVAC, paracaidismo y carga especial
Aviónica y seguridad	PFD/MFD, TCAS, TAWS, radar, FDR
Sostenimiento	Repuestos, MRO, herramientas y documentación
Entrenamiento	Pilotos, técnicos, instructores y simuladores

La comparación debe evitar duplicar una misma característica bajo diferentes denominaciones. Igualmente, deberán diferenciarse los atributos que constituyen condiciones habilitantes de aquellos que únicamente permiten caracterizar o comparar las alternativas disponibles.

21. Análisis del Costo de Ciclo de Vida como variable complementaria del sector

Como elemento complementario al análisis técnico se desarrolló un ejercicio de Costo de Ciclo de Vida (CCV) para las plataformas L410NG y C-408 SkyCourier, considerando un horizonte de veinte (20) años, correspondiente al periodo 2026–2045, y tomando como unidad de análisis una aeronave.

El CCV se utiliza en este capítulo exclusivamente como una herramienta descriptiva para identificar la estructura de costos asociada al ciclo de vida de las plataformas. No se utiliza como juicio de conveniencia económica, recomendación de marca, criterio de selección de proveedor ni conclusión de selección de plataforma.

El modelo considera los siguientes componentes:

Componente	Descripción
Adquisición	Incorporación de la aeronave y elementos incluidos en la inversión inicial
Operación	Costos derivados de la utilización de la aeronave
Personal	Recursos asociados a operación y sostenimiento
Soporte	Recursos destinados a mantener la continuidad operacional y técnica
Mantenimiento mayor	Intervenciones mayores proyectadas durante el horizonte

22. Resultados del Costo de Ciclo de Vida

Para una aeronave y un horizonte de veinte años, los valores consolidados del modelo corresponden a:

Plataforma	CCV proyectado 2026–2045	Unidad de análisis
L410NG	COP $134.799.722.957	1 aeronave
C-408 SkyCourier	COP $143.039.406.719	1 aeronave

La diferencia entre los valores proyectados corresponde a COP $8.239.683.762 por aeronave. Estos resultados corresponden exclusivamente al modelo de CCV desarrollado para las condiciones, supuestos y variables consideradas. Por consiguiente, la diferencia obtenida no debe interpretarse de manera aislada ni como una determinación de conveniencia o selección de una plataforma.

23. Comportamiento de los costos de operación

Dentro del modelo desarrollado, los costos de operación presentan una participación relevante durante el horizonte de análisis. Para el L410NG, el costo de operación proyectado corresponde aproximadamente al 26 % del CCV, con un valor acumulado de COP $35.236.917.008. Para el C-408 SkyCourier, el costo de operación proyectado representa aproximadamente el 32 % del CCV, con un valor acumulado de COP $45.547.434.389 Dentro de estos costos se incluyen componentes relacionados con la operación y utilización de las aeronaves, entre ellos combustible y repuestos.

Para el ejercicio aportado:

L410NG

- Costo de operación: COP $35.236.917.008
- Combustible: COP $18.787.765.843
- Repuestos proyectados: COP $1.524.152.130

C-408 SkyCourier

- Costo de operación: COP $45.547.434.389
- Combustible: COP $25.118.426.072
- Repuestos proyectados: COP $3.479.176.089

Estas cifras permiten observar que las plataformas presentan estructuras diferentes de costos de operación durante el periodo proyectado.

24. Mantenimiento mayor dentro del ciclo de vida

El modelo también incorpora intervenciones de mantenimiento mayor. Para el C-408 SkyCourier se proyecta un costo de mantenimiento mayor de COP $9.484.741.327, equivalente aproximadamente al 7 % del CCV. Para el L410NG se proyecta un costo de COP $13.329.628.705, equivalente aproximadamente al 10 % del CCV.

En el ejercicio se observa que las intervenciones mayores se distribuyen en diferentes momentos del horizonte proyectado. El comportamiento del mantenimiento mayor permite identificar una diferencia sectorial importante: las plataformas pueden presentar distintas frecuencias y concentraciones de intervenciones mayores en función de sus programas de mantenimiento, vida de componentes y límites de utilización. Esta característica debe considerarse dentro del análisis del ciclo de vida sin interpretarse, por sí sola, como un juicio de conveniencia.

25. Ejercicio comparativo de eficiencia operacional

Como complemento al CCV se cuenta con un ejercicio desarrollado sobre una condición homogénea de 90.000 NM "Millas Náuticas" por año, con el propósito de observar el comportamiento de las plataformas bajo una misma distancia de referencia.

Equipo	Distancia anual	Horas de vuelo	Valor anual por aeronave
L410NG	90.000 NM	400 h	USD $328.920,00
SkyCourier	90.000 NM	429 h	USD $459.857,14

La diferencia obtenida en el escenario corresponde a USD $130.937,14 por aeronave/año.

Este ejercicio constituye una comparación bajo condiciones homogéneas previamente establecidas y debe interpretarse exclusivamente dentro de los supuestos utilizados para su construcción.

26. Ejercicio de capacidad de transporte por hora de vuelo

Adicionalmente, se desarrolló un escenario de referencia utilizando una carga total acumulada de 2.200.000 lb.

Equipo	Horas requeridas	Carga	Costo hora USD	Costo total USD
L410NG	434 h	2.200.000 lb	$822,30	$356.746,20
SkyCourier	400 h	2.200.000 lb	$1.073,00	$429.200,00

La diferencia reportada en el ejercicio corresponde a $72.453,80 por aeronave. Este resultado debe ser entendido como una salida específica del modelo bajo los supuestos de carga y horas establecidos y no como una conclusión general sobre las plataformas.

27. Variables que deben mantenerse homogéneas en el análisis de ciclo de vida

Para evitar que las diferencias entre plataformas obedezcan a supuestos metodológicos y no a características propias de cada aeronave, un ejercicio de CCV debe mantener trazabilidad sobre:

- Horizonte de análisis
- Unidad de análisis
- Número de aeronaves
- Fecha de incorporación
- Horas de vuelo
- Utilización anual
- Distancia anual
- Perfil de misión
- Precio de combustible
- Trm
- Costo de mano de obra
- Intervalos de mantenimiento
- Tbo
- Componentes
- Repuestos
- Mantenimiento mayor
- Soporte técnico
- Actualización tecnológica.

De esta forma se diferencia entre supuestos comunes, aplicables de manera homogénea a las diferentes alternativas, y datos propios de cada plataforma, derivados de documentación técnica del fabricante, programas de mantenimiento, características de operación y demás fuentes específicas.

28. Riesgos técnicos identificados en el sector

Riesgo sectorial	Manifestación técnica	Consideración para la estructuración
Obsolescencia	Discontinuidad de componentes o sistemas	Gestión de obsolescencia
Dependencia de proveedor único	Lead times "tiempos de entrega" prolongados	Identificación de fuentes de suministro
Configuración no equivalente	La plataforma base no incorpora la misión requerida	Verificación de configuración y certificación
Performance no transferible	Datos publicados no representan las condiciones reales	Utilización de datos bajo escenarios de misión
Evidencia insuficiente	Ficha comercial sin respaldo técnico	Jerarquía de evidencia
Integración de modificaciones	Requiere aprobación o ingeniería adicional	Definición de documentación y pruebas
Cadena internacional de suministro	Dependencia de componentes externos	Planeación logística
Pérdida de capacidad técnica	Insuficiencia de personal entrenado	Entrenamiento inicial y recurrente
Actualización tecnológica	Obsolescencia de aviónica o software	Gestión de actualización
Soporte de largo plazo	Limitación de asistencia técnica	Mecanismos de soporte durante el ciclo de vida

Estos riesgos corresponden a características y condiciones inherentes al sector aeronáutico y deben ser considerados en la estructuración técnica del proceso.

29. Consideraciones técnicas para la estructuración de requisitos

A partir de la caracterización del sector, los requisitos técnicos deben orientarse prioritariamente a:

- Capacidades
- Funciones
- Desempeño
- Condiciones de operación
- Límites
- Certificación
- Evidencia verificable.

Cuando diferentes soluciones tecnológicas puedan cumplir una misma función, la especificación debe formularse sobre la función requerida, desempeño y estándar aplicable, evitando imponer una arquitectura o referencia comercial específica sin justificación técnica. En materia de configuración, las capacidades especiales deben acreditarse mediante la documentación técnica y aprobación correspondiente.

En materia de performance, los parámetros deben asociarse a condiciones claramente definidas. En materia de aviónica, deben priorizarse las funciones, capacidades, integración y seguridad operacional. En materia de sostenimiento, deben considerarse repuestos, mantenimiento, soporte de ingeniería, herramientas, documentación y entrenamiento. En materia de ciclo de vida, deben analizarse mantenimiento, obsolescencia, actualización tecnológica y continuidad del soporte.

30. Matriz de trazabilidad técnica

Necesidad institucional	Capacidad	Variable técnica	Evidencia	Traslado al proceso
Movilidad aérea	Transporte de personal y carga	Pasajeros, carga útil y volumen	Documentación técnica y configuración	Requisitos de capacidad
Operación en infraestructura limitada	Performance de campo	Despegue y aterrizaje	AFM/POH y performance	Requisitos de performance
Operación en diferentes condiciones geográficas	Capacidad de operación en altura y temperatura	Densidad-altitud, peso y temperatura	Curvas aprobadas	Escenarios de operación
Multimisión	Configuraciones especiales	CASEVAC, paracaidismo y carga	Diseño y documentación aprobada	Requisitos de configuración
Transporte de componentes	Carga especial	Dimensiones, acceso y sujeción	Documentación y verificación	Requisitos de compatibilidad
Seguridad operacional	Aviónica y conciencia situacional	TCAS, TAWS, FDR, radar, etc.	Certificación y configuración	Requisitos de seguridad
Continuidad operacional	Sostenimiento	Repuestos, MRO, ingeniería	Plan logístico y documentación OEM	Requisitos de soporte
Incorporación de capacidad	Entrenamiento	Pilotos y técnicos	Planes de formación	Requisitos de capacitación
Continuidad de largo plazo	Gestión de ciclo de vida	Obsolescencia y actualización	Plan de soporte	Requisitos de ciclo de vida

31. Conclusión del análisis del sector desde la perspectiva técnica

El análisis realizado permite caracterizar un segmento internacional de aeronaves utilitarias de ala fija liviana en el cual coexisten diferentes arquitecturas, capacidades de transporte, configuraciones, prestaciones de performance, sistemas de aviónica, modelos de sostenimiento y estrategias de soporte durante el ciclo de vida. Las plataformas identificadas presentan capacidades comunes relacionadas con el transporte de personal y carga, la operación en diferentes condiciones de infraestructura, la configuración para misiones específicas, la utilización de aviónica digital y la integración de paquetes de soporte, mantenimiento y entrenamiento. Al mismo tiempo, el análisis evidencia diferencias técnicas en aspectos como performance de campo, carga útil, volumen de cabina, posibilidades de configuración, certificación, aviónica, sostenimiento, disponibilidad de repuestos, cadena de suministro, mantenimiento mayor, entrenamiento y actualización tecnológica.

Los antecedentes de la flota CASA C-212-100 permiten identificar adicionalmente la importancia técnica de factores relacionados con disponibilidad de repuestos, continuidad del soporte, mantenimiento especializado, obsolescencia, tiempos de respuesta y amplitud del mercado de proveedores.

El ejercicio de Costo de Ciclo de Vida complementa la caracterización del sector al evidenciar que las diferentes plataformas presentan estructuras distintas de operación, soporte y mantenimiento durante un horizonte de veinte años. Para el ejercicio desarrollado sobre una aeronave, se obtuvieron valores proyectados de COP $134.799.722.957 para el L410NG y COP $143.039.406.719 para el C-408 SkyCourier, bajo los supuestos definidos en el modelo. Estos resultados se incorporan exclusivamente como una caracterización del comportamiento del ciclo de vida de las plataformas analizadas, sin constituir por sí mismos un juicio de conveniencia económica, una recomendación de marca o una determinación de selección.

Desde la perspectiva técnica, las principales variables identificadas para caracterizar el mercado corresponden a performance o rendimiento de despegue y aterrizaje; capacidad de transporte; carga útil; volumen y geometría de cabina; operación en altura y temperatura; configuraciones multimisión; certificación; aviónica; seguridad operacional; sostenimiento; mantenimiento; repuestos; cadena de suministro; entrenamiento; infraestructura; actualización tecnológica; obsolescencia y ciclo de vida. La identificación de estas variables permite fortalecer la trazabilidad entre la necesidad institucional, las capacidades existentes en el mercado y la estructuración de requisitos técnicos objetivos y verificables.

En consecuencia, el presente análisis proporciona una base técnica para la estructuración del proceso, procurando que los requisitos sean trazables a la necesidad institucional, técnicamente sustentados, verificables y formulados sobre capacidades y funciones, permitiendo considerar soluciones técnicamente equivalentes disponibles en el mercado. El presente análisis no determina una plataforma, fabricante o proveedor. La definición de la alternativa a contratar deberá efectuarse en la etapa y mediante la metodología de evaluación establecida para el proceso, con fundamento en los requisitos definidos, la evidencia técnica aportada y los mecanismos de verificación previstos.

11.1.1. ANALISIS DEL SECTOR ECONOMICO

INDICE DE PRECIOS AL CONSUMIDOR

Índice de Precios al Consumidor (IPC)

Variación mensual, año corrido y anual
Total nacional
2025 - 2026 (octubre)

IPC	Octubre					
	Variación mensual		Variación año corrido		Variación anual	
	2025	2026	2025	2026	2025	2026
IPC total	0,18	**0,20**	4,74	**5,94**	5,51	**6,30**

Fuente: DANE, IPC

Fuente: https://www.dane.gov.co/files/operaciones/IPC/oct2026/bol-IPC-oct2026.pdf

En el mes de octubre de 2026, el IPC registró una variación de 0,20% en comparación con septiembre de 2026, cinco divisiones se ubicaron por encima del promedio nacional: Recreación y cultura (0,44%), Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles (0,30%), Salud (0,26%), Prendas de vestir y calzado (0,24%) y, por último, Restaurantes y hoteles (0,23%). Por debajo se ubicaron: Alimentos y bebidas no alcohólicas (0,19%), Bebidas alcohólicas y tabaco (0,16%), Bienes y servicios diversos (0,13%), Transporte (0,06%), Información y comunicación (0,00%), Educación (0,00%) y, por último, Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar (-0,03%).

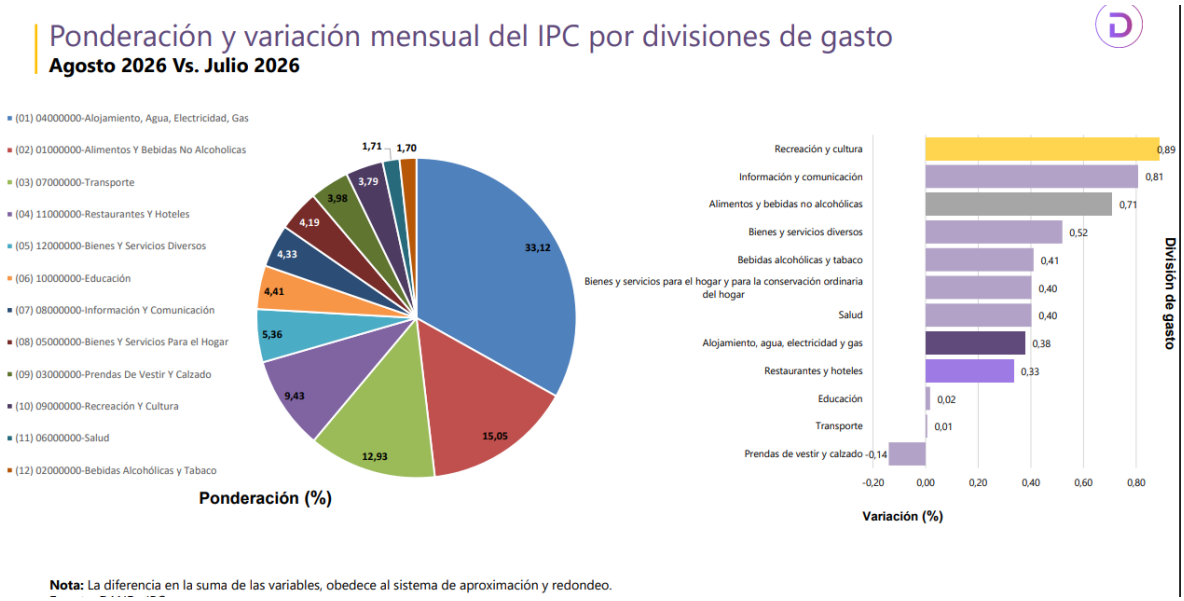
Cuadro 3. IPC Variación y contribución año corrido
Según divisiones de gasto
Octubre 2025 - 2026

		2025		2026	
Divisiones de Gasto	Peso (%)	Variación (%)	Contribución Puntos Porcentuales	Variación (%)	Contribución Puntos Porcentuales
Alimentos y bebidas no alcohólicas	15,05	5,94	1,11	8,20	1,54
Restaurantes y hoteles	9,43	6,18	0,68	7,64	0,87
Educación	4,41	7,36	0,30	7,44	0,30
Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar	4,19	3,20	0,13	6,48	0,26
Salud	1,71	5,97	0,10	6,14	0,10
TOTAL	100,00	4,74	4,74	5,94	5,94
Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles	33,12	4,39	1,37	5,25	1,63
Bebidas alcohólicas y tabaco	1,70	5,54	0,09	5,01	0,09
Bienes y servicios diversos	5,36	4,20	0,22	4,59	0,24
Transporte	12,93	4,62	0,62	4,46	0,60
Información y comunicación	4,33	0,84	0,02	4,07	0,11
Recreación y cultura	3,79	1,28	0,04	3,94	0,12
Prendas de vestir y calzado	3,98	1,89	0,06	2,91	0,09

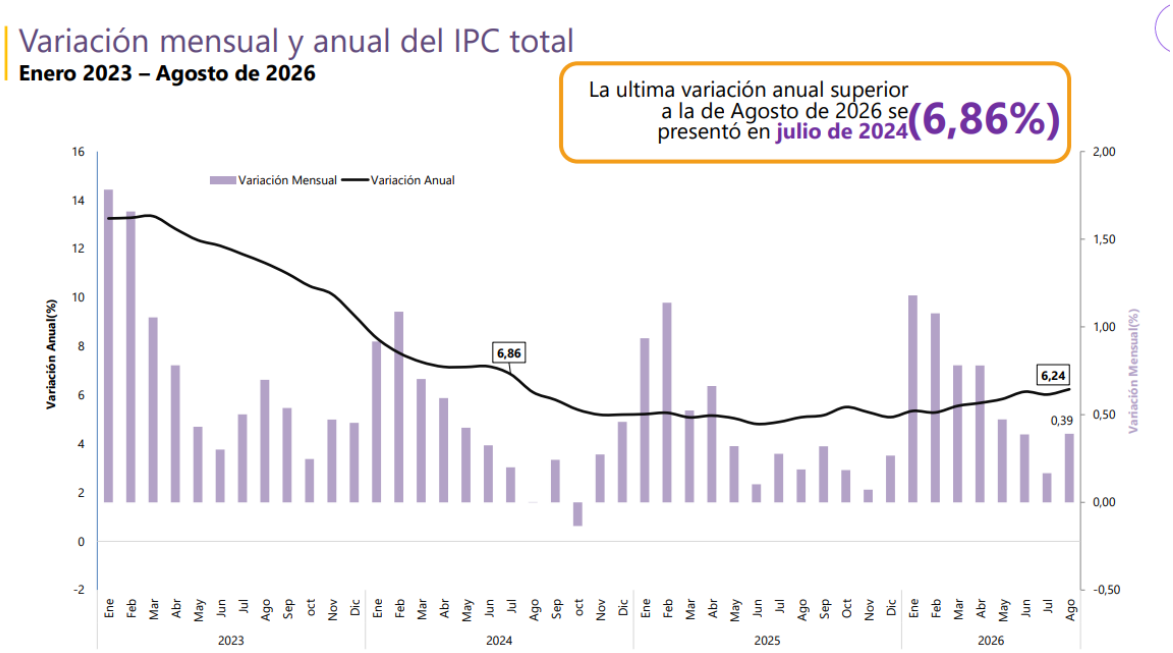
Fuente: DANE, IPC.

Fuente: https://www.dane.gov.co/files/operaciones/IPC/oct2026/bol-IPC-oct2026.pdf

El comportamiento mensual del IPC total en agosto de 2026 (0,39%) se explicó principalmente por la variación mensual de las divisiones Alimentos y bebidas no alcohólicas y Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles. Las mayores variaciones se presentaron en las divisiones Recreación y cultura (0,89%) e Información y comunicación (0,81%).



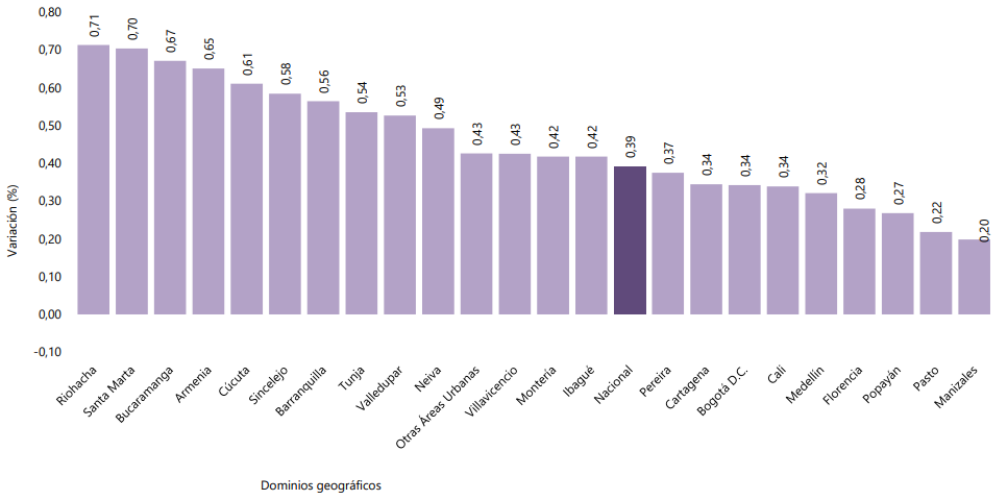
Fuente: https://www.dane.gov.co/files/operaciones/IPC/ago2026/press-IPC-ago2026.pdf



Fuente: https://www.dane.gov.co/files/operaciones/IPC/ago2026/press-IPC-ago2026.pdf

En agosto de 2026 en comparación con agosto de 2025, la variación anual de las subclases que más aportaron al índice total fueron: comidas en establecimientos de servicio a la mesa y autoservicio (9,43%), arriendo imputado (4,93%), transporte urbano (10,66%), arriendo efectivo (5,01%), carne de res y derivados (14,09%), electricidad (7,59%), frutas frescas (18,31%), comidas preparadas fuera del hogar para consumo inmediato (9,26%), servicios relacionados con la copropiedad (17,10%) y papas (63,45%). Las mayores contribuciones negativas se presentan en: vehículo particular nuevo o usado (-1,79%), arroz (-3,62%), tomate (-11,77%), carne de cerdo y derivados (-6,04%) y legumbres secas (-9,57%).

Variación mensual del IPC por dominios geográficos
Agosto 2026 Vs. Julio 2026



Fuente: DANE - IPC

Fuente: https://www.dane.gov.co/files/operaciones/IPC/ago2026/press-IPC-ago2026.pdf

IPC de la ciudad de Bogotá (Variación mensual)
Agosto 2026 Vs. Julio 2026

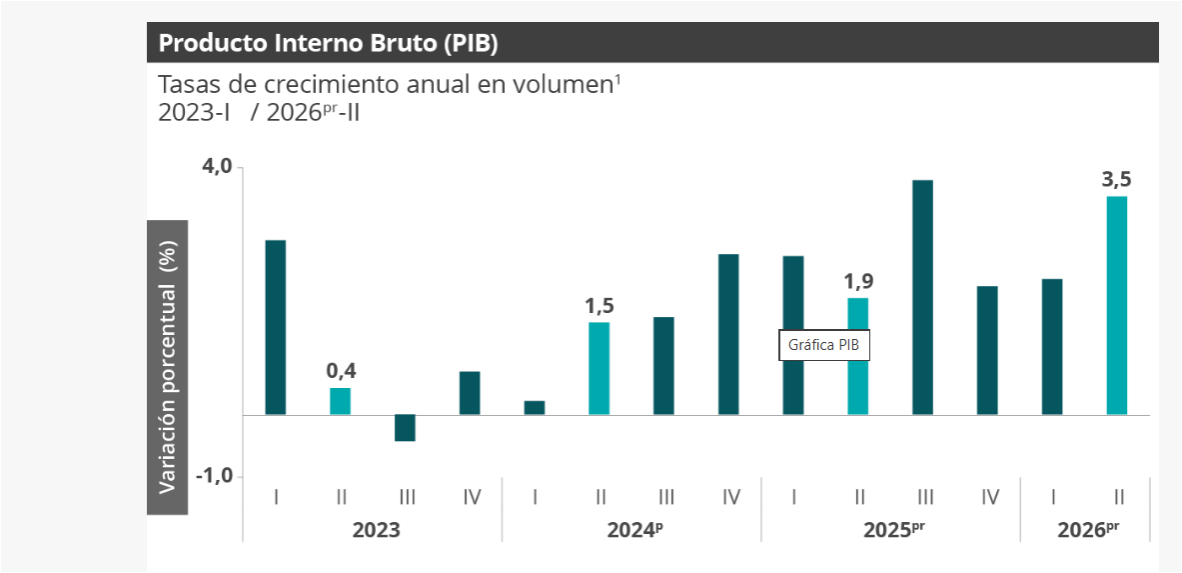
Variaciones POSITIVAS con mayor contribución		
Bogotá D.C.		**0,34**
Subclase	**Variación (%)**	**Contribución (p.p.)**
Alcantarillado	28,68	0,09
Frutas frescas	6,47	0,08
Arriendo imputado	0,56	0,07
Arriendo efectivo	0,53	0,05
Electricidad	1,87	0,05

Variaciones NEGATIVAS con menor contribución		
Bogotá D.C.		**0,34**
Subclase	**Variación (%)**	**Contribución (p.p.)**
Suministro de Agua	-13,21	-0,20
Gas	-3,25	-0,03
Plátanos	-4,98	-0,01
Prendas de Vestir Para Mujer	-2,25	-0,01
Vehículo Particular Nuevo o Usado	-0,32	-0,01

Fuente: https://www.dane.gov.co/files/operaciones/IPC/ago2026/press-IPC-ago2026.pdf

PRODUCTO INTERNO BRUTO

En el segundo trimestre de 2026pr, el Producto Interno Bruto en su serie original, crece 3,5% respecto al mismo periodo de 2025.



Fuente: https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/cuentas-nacionales/cuentas-nacionales-trimestrales/pib-informacion-tecnica

En el segundo trimestre de 2026, el PIB en su serie original crece 3,5% respecto al mismo periodo del año anterior.

La actividad económica que más contribuye al crecimiento anual del segundo trimestre de 2026, es Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales, que crece 10,0% y contribuye con 1,7 puntos porcentuales a la variación anual del valor agregado, en su serie original.

ENFOQUE DE LA PRODUCCIÓN

En el segundo trimestre de 2026, el Producto Interno Bruto en su serie original crece 3,5% respecto al mismo periodo de 2025. Las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado son:

• Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 10,0% (contribuye 1,7 puntos porcentuales a la variación anual).
• Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida crece 2,2% (contribuye 0,5 puntos porcentuales a la variación anual).
• Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios; Actividades de los hogares individuales en calidad de empleadores; actividades no diferenciadas de los hogares individuales como productores de bienes y servicios para uso propio crece 9,5% (contribuye 0,4 puntos porcentuales a la variación anual).

Tabla 2. Producto Interno Bruto (PIB)
Enfoque del gasto
Tasas de crecimiento (%) anual y trimestral en volumen[1] por componentes del gasto
Segundo trimestre 2026pr

Componente del gasto	Serie original		Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Año corrido	Trimestral
	2026pr - II / 2025pr - II	2026pr / 2025pr	2026pr – II / 2026pr- I
Demanda final interna[2]	4,9	3,7	2,4
Gasto de consumo final[3]	4,4	4,3	1,2
Formación bruta de capital[4]	7,1	0,8	8,7
Exportaciones	-1,0	0,3	-0,9
Importaciones	7,5	5,6	5,1
Producto Interno Bruto	**3,5**	**2,9**	**1,3**

Fuente: DANE, PIB_T
Fuente: https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/cuentas-nacionales/cuentas-nacionales-trimestrales/pib-informacion-tecnica

Las revisiones del gasto de consumo final de gobierno, en el primer trimestre de 2026, se derivan de la actualización de sus tres componentes: el gasto de consumo colectivo, el gasto de consumo individual de no mercado y el gasto de consumo individual de compras de mercado, dentro del cual se incluye el gasto público social. Estas revisiones obedecen a la incorporación de información contable más completa proveniente de los estados financieros reportados por la Contaduría General de la Nación (CGN) a través del Consolidador de Hacienda e Información Pública (CHIP).

COMERCIO AL POR MAYOR Y AL POR MENOR:

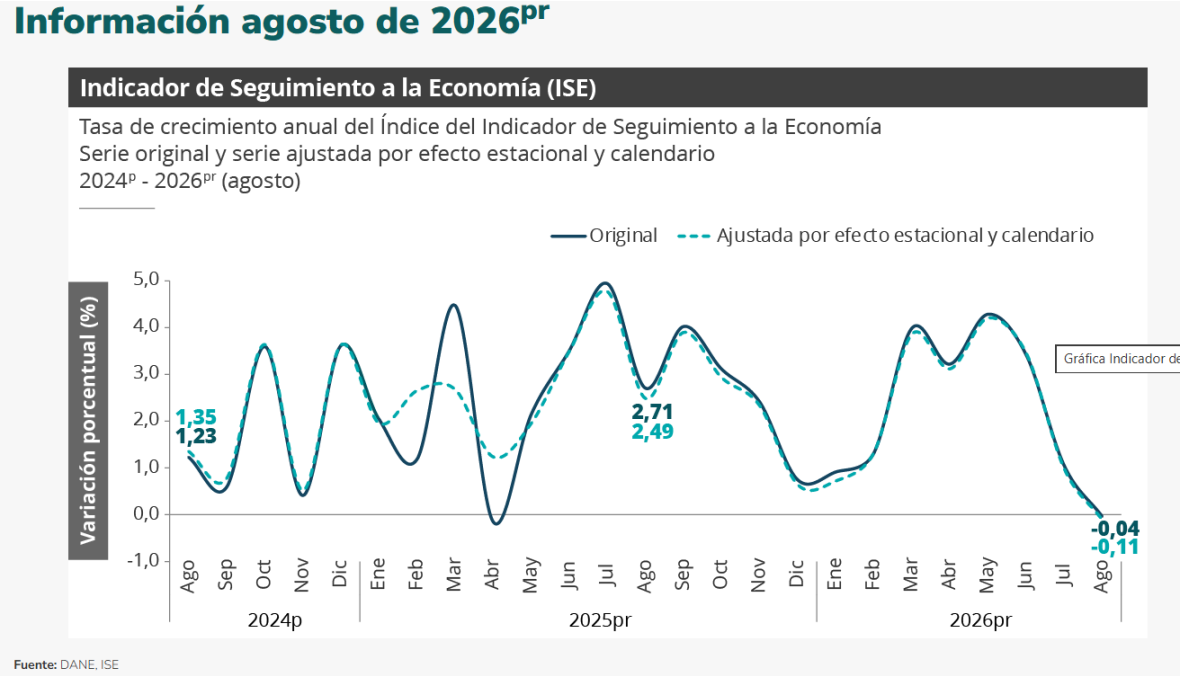
En el segundo trimestre de 2026, el valor agregado de comercio al por mayor y al por menor, reparación de vehículos automotores y motocicletas; transporte y almacenamiento; alojamiento y servicios de comida crece 2,2% en su serie original, respecto al mismo periodo de 2025pr. Esta dinámica se explica por los siguientes comportamientos:

• Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas crece 5,9%. • Transporte y almacenamiento decrece 0,1%.
• Alojamiento y servicios de comida decrece 4,0%. Respecto al trimestre inmediatamente anterior en su serie ajustada por efecto estacional y calendario, el valor agregado de comercio al por mayor y al por menor, reparación de vehículos automotores y motocicletas; transporte y almacenamiento; alojamiento y servicios de comida crece en 0,3%, cuando se observa el comportamiento de las actividades económicas relacionadas:

• Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas crece 1,8%. • Transporte y almacenamiento decrece 0,6%.
• Alojamiento y servicios de comida decrece 1,7%

INDICADOR DE SEGUIMIENTO A LA ECONOMÍA (ISE)

El Indicador de Seguimiento a la Economía (ISE) es un índice sintético mensual, cuyo fin es proporcionar una medida de la evolución de la actividad económica del país en el corto plazo, el cual es construido a partir de un conjunto heterogéneo de indicadores representativos de cada actividad económica.



Fuente: https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/cuentas-nacionales/indicador-de-seguimiento-a-la-economia-ise

Para el mes de agosto de 2026, el ISE en su serie original se ubicó en 127,27, lo que representó un decrecimiento de 0,04% respecto al mes de agosto de 2025 (127,31).

El ISE en su serie original, registró un crecimiento de 2,66% respecto al mismo periodo del año anterior, mientras que, para el año 2024, de enero a diciembre registró un crecimiento de 1,60%.

Las actividades económicas se clasifican a través del código CIIU, que es la clasificación industrial internacional uniforme de todas las actividades económicas, la cual tiene como objetivo concentrar o reunir las actividades similares por categorías para facilitar el manejo de la información para los análisis estadísticos e indicadores económicos del país. Estas actividades económicas se agrupan en los siguientes sectores económicos:

1. Sector económico Primario o agropecuario: En este sector se encuentran todas aquellas actividades económicas que obtienen su producto directamente de la naturaleza, tanto del mar como de la tierra sin ningún proceso de transformación, o muy poco antes de su consumo. Dentro de este sector se encuentran la agricultura, la ganadería, la pesca, la silvicultura y la caza. Vale la pena aclarar que la minería y la extracción de petróleo no se incluyen dentro de este sector, estos hacen parte del sector industrial o sector secundario.

2. Sector económico Secundario o Industrial: En este sector se encuentran todas aquellas actividades económicas que obtienen su producto gracias a la transformación y procesamiento de los alimentos y otros tipos de bienes o mercancías los cuales se utilizan como base para la fabricación y creación de nuevos productos. Es decir, en este sector se transforma la materia prima extraída o producida por el sector primario en productos elaborados o semielaborados para el consumo o bienes de equipo, de ahí que dependa de este sector para desarrollar sus productos industriales. Se divide a su vez en dos sub-Sectores:

Sub-Sector Industrial extractivo: comprende las actividades económicas relacionadas con la extracción de la minería y de petróleo.

Sub-Sector de transformación: comprende las actividades económicas relacionadas a la transformación del algodón en una prenda de vestir (Industria Textil); también la de vehículos que utiliza otros bienes transformados en este sector, el embotellado de refrescos, cemento; también las relacionadas a la transformación de alimentos en enlatados, entre otras industrias como la tabacalera, la química (laboratorios), electrónica, maderera, maquiladora, del papel etc. En este mismo sector se distinguen tres grandes ramas industriales:

- Rama Industrial
- Rama de la construcción
- Rama de la producción de energía eléctrica
- Rama Artesanal

3. Sector económico Terciario o de servicios: En este sector se encuentran todas aquellas actividades económicas no productivas, es decir mientras el sector primario y secundario producen bienes tangibles (por eso son conocidos como sectores productivos), el sector terciario no produce una mercancía en sí, pero son actividades necesarias y elementales para el funcionamiento de una economía. Forman parte de este sector los servicios, es decir el comercio, los restaurantes, los hoteles, el transporte, los servicios financieros, la educación, el gobierno, el turismo, los servicios financieros, la salud, medios de comunicación como la televisión, la radio, la telefonía, abogados, la seguridad, reparaciones de vehículos, tiendas, supermercados etc.

Las actividades económicas se clasifican a través del código CIIU, que es la clasificación industrial internacional uniforme de todas las actividades económicas, la cual tiene como objetivo concentrar o reunir las actividades similares por categorías para facilitar el manejo de la información para los análisis estadísticos e indicadores económicos del país. Estas actividades económicas se agrupan en los siguientes sectores económicos:

4. Sector económico Primario o agropecuario: En este sector se encuentran todas aquellas actividades económicas que obtienen su producto directamente de la naturaleza, tanto del mar como de la tierra sin ningún

proceso de transformación, o muy poco antes de su consumo. Dentro de este sector se encuentran la agricultura, la ganadería, la pesca, la silvicultura y la caza. Vale la pena aclarar que la minería y la extracción de petróleo no se incluyen dentro de este sector, estos hacen parte del sector industrial o sector secundario.

5. Sector económico Secundario o Industrial: En este sector se encuentran todas aquellas actividades económicas que obtienen su producto gracias a la transformación y procesamiento de los alimentos y otros tipos de bienes o mercancías los cuales se utilizan como base para la fabricación y creación de nuevos productos. Es decir, en este sector se transforma la materia prima extraída o producida por el sector primario en productos elaborados o semielaborados para el consumo o bienes de equipo, de ahí que dependa de este sector para desarrollar sus productos industriales. Se divide a su vez en dos sub-Sectores:

Sub-Sector Industrial extractivo: comprende las actividades económicas relacionadas con la extracción de la minería y de petróleo.

Sub-Sector de transformación: comprende las actividades económicas relacionadas a la transformación del algodón en una prenda de vestir (Industria Textil); también la de vehículos que utiliza otros bienes transformados en este sector, el embotellado de refrescos, cemento; también las relacionadas a la transformación de alimentos en enlatados, entre otras industrias como la tabacalera, la química (laboratorios), electrónica, maderera, maquiladora, del papel etc. En este mismo sector se distinguen tres grandes ramas industriales:

- Rama Industrial
- Rama de la construcción
- Rama de la producción de energía eléctrica
- Rama Artesanal

6. Sector económico Terciario o de servicios: En este sector se encuentran todas aquellas actividades económicas no productivas, es decir mientras el sector primario y secundario producen bienes tangibles (por eso son conocidos como sectores productivos), el sector terciario no produce una mercancía en sí, pero son actividades necesarias y elementales para el funcionamiento de una economía. Forman parte de este sector los servicios, es decir el comercio, los restaurantes, los hoteles, el transporte, los servicios financieros, la educación, el gobierno, el turismo, los servicios financieros, la salud, medios de comunicación como la televisión, la radio, la telefonía, abogados, la seguridad, reparaciones de vehículos, tiendas, supermercados etc.

De acuerdo con el tipo de servicios requeridos en el presente proceso, se hace énfasis en el sector terciario:

TALENTO TÉCNICO Y BRECHA DE CAPACIDADES

La disponibilidad de talento calificado es uno de los factores que más condiciona el crecimiento industrial en la región. En Colombia, muchas empresas enfrentan dificultades para atraer y retener perfiles con habilidades técnicas, digitales y de gestión, en parte a los bajos salarios para estos cargos.

Existen cuatro tipos de proceso de producción diferentes. Son los siguientes:

Producción bajo pedido: en esta modalidad productiva solamente se fabrica un producto a la vez y cada uno es diferente, no hay dos iguales, por lo que se considera un proceso de mano de obra intensiva.

Producción por lotes: con la frecuencia que sea necesario se produce una pequeña cantidad de productos idénticos. Podría considerarse como un proceso de producción intensivo en mano de obra, pero no suele ser así, ya que lo habitual es incorporar patrones o plantillas que simplifican la ejecución.

Producción en masa: es como se denomina a la manufactura de cientos de productos idénticos, por lo general en una línea de fabricación. Producción continua: permite fabricar muchos miles de productos idénticos y, a diferencia de la producción en masa, en este caso la línea de producción se mantiene en funcionamiento 24 horas al día, siete días a la semana.

Canal de distribución: Los canales de distribución para la venta de productos o servicios son los medios que se utilizan para llevar los productos o servicios desde el fabricante o proveedor hasta el cliente final. Estos canales pueden ser de diversos tipos, como tiendas minoristas, mayoristas, agentes de ventas, distribuidores, tiendas en línea, entre otros y pueden variar en función de la industria, el producto o el servicio, y el mercado objetivo. La elección de un canal de distribución adecuado es importante para garantizar que los productos o servicios lleguen a los clientes correctos en el momento adecuado y al precio adecuado.

SECTOR COMERCIO



Fuente: https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/comercio-interno/encuesta-mensual-de-comercio-emc

En agosto de 2026, las ventas reales del comercio minorista aumentaron 7,3% y el personal ocupado creció 1,4% en relación con el mismo mes de 2025. Excluyendo el comercio de combustibles, la variación de las ventas reales del sector fue de 9,0%.

Tabla 1. Variación porcentual anual, año corrido y doce meses
Total nacional
Agosto 2026[P]

Indicador	Variación anual **Agosto 2026 / agosto 2025**	Variación año corrido **Enero - agosto 2026 / enero - agosto 2025**	Variación doce meses **Septiembre 2025 - agosto 2026 / septiembre 2024 - agosto 2025**
Total ventas reales del comercio al por menor y vehículos	7,3	10,9	10,8
Total ventas reales del comercio minorista y vehículos (excepto grupo CIIU 473*)	9,0	13,6	13,3
Total ventas reales del comercio al por menor sin vehículos automotores ni motocicletas **	1,9	6,1	6,9
Total ventas reales del comercio al por menor sin combustibles	9,0	13,5	13,2
Total ventas reales del comercio al por menor sin combustibles ni vehículos	2,5	8,1	8,9
Total Personal ocupado	1,4	1,5	1,7

Fuente: DANE – EMC

Fuente: https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/comercio-interno/encuesta-mensual-de-comercio-emc

En agosto de 2026, las ventas del comercio minorista aumentaron 7,3% frente a las registradas en el mismo mes de 2025. Catorce líneas de mercancía registraron variaciones positivas en sus ventas reales mientras que cinco (5) líneas de mercancía registraron variación negativa.

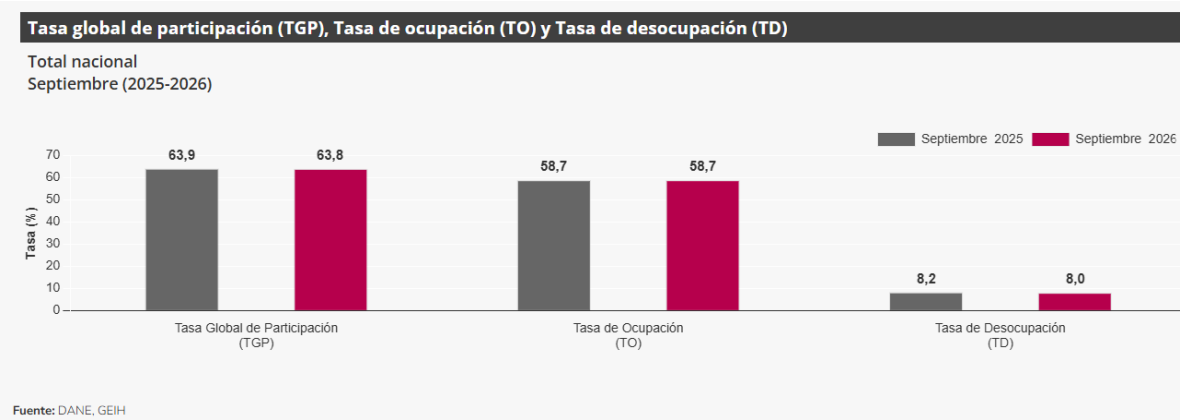
Agosto (2026/2025)[P]

Líneas de mercancías	Agosto 2026 / agosto 2025 Variación %	Contribución PP
Total comercio minorista y vehículos	**7,3**	**7,3**
Vehículos automotores y motocicletas principalmente de uso de los hogares**	35,8	3,6
Otros vehículos automotores y motocicletas***	26,2	2,2
Electrodomésticos, muebles para el hogar	11,3	0,5
Productos de aseo personal, cosméticos y perfumería	10,2	0,4
Equipo y aparatos de sonido y video (televisores)	11,5	0,3
Productos para el aseo del hogar	10,1	0,3
Bebidas no alcohólicas	18,1	0,2
Otras mercancías para uso personal o doméstico, no especificadas anteriormente*	6,9	0,2
Alimentos (víveres en general)	1,2	0,2
Artículos y utensilios de uso doméstico	10,8	0,2
Artículos de ferretería, vidrios y pinturas	3,2	0,1
Repuestos, partes, accesorios y lubricantes para vehículos principalmente de consumo de los hogares	1,6	0,1
Libros, papelería, periódicos, revistas y útiles escolares	3,8	0,0
Productos farmacéuticos y medicinales	0,4	0,0
Combustibles para vehículos automotores	-0,4	-0,1
Bebidas alcohólicas, cigarros, cigarrillos y productos del tabaco	-6,1	-0,1
Calzado, artículos de cuero y sucedáneos del cuero	-9,0	-0,1
Prendas de vestir y textiles	-5,9	-0,2
Equipo de informática y telecomunicaciones para uso personal o doméstico.	-4,7	-0,4

Fuente: DANE - EMC.

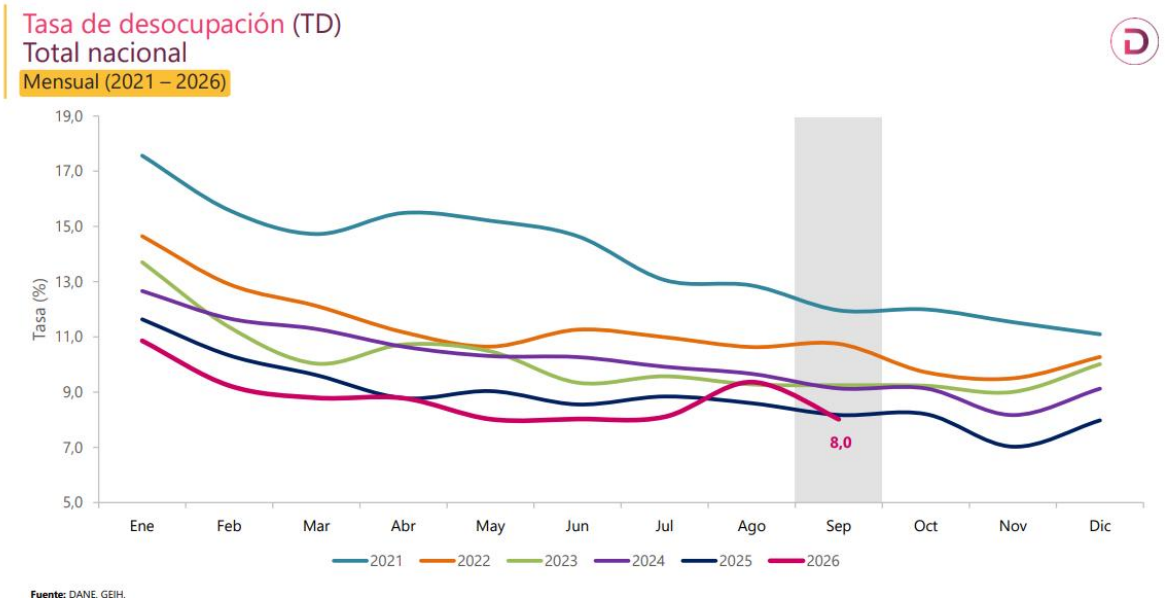
Fuente: https://www.dane.gov.co/files/operaciones/GEIH/bol-GEIH-ago2026.pdf

MERCADO LABORAL



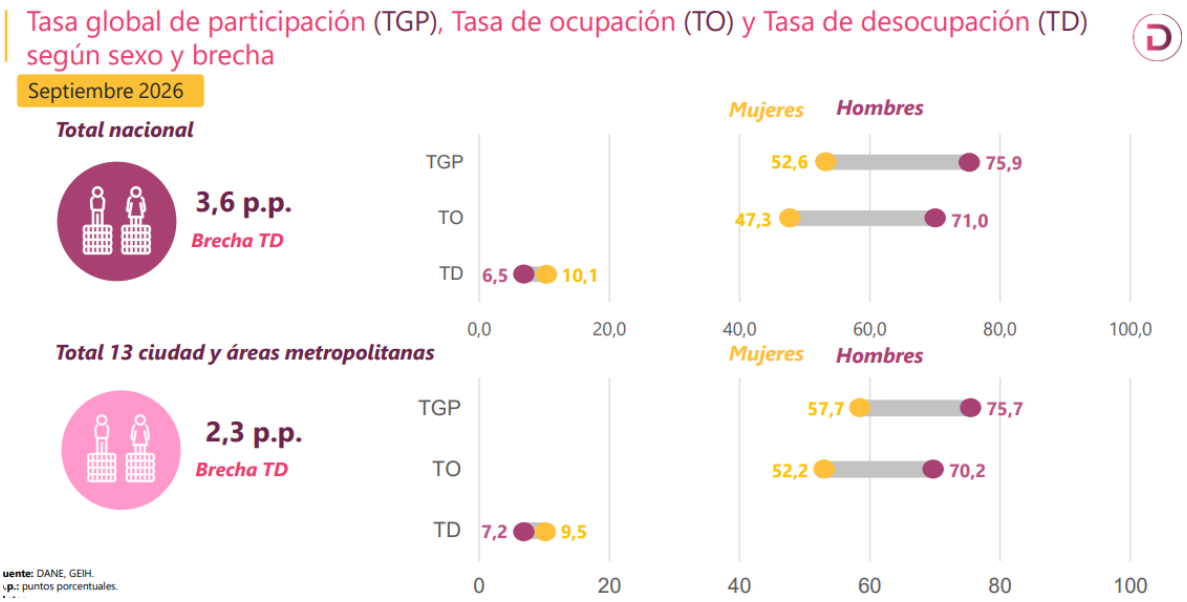
Fuente: https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/mercado-laboral/empleo-y-desempleo

Para el mes de septiembre de 2026, la tasa de desocupación del total nacional fue 8,0%, mientras que en el mismo mes de 2025 fue 8,2%. La tasa global de participación se ubicó en 63,8% y la tasa de ocupación en 58,7%, en tanto que en septiembre de 2025 estas tasas fueron 63,9% y 58,7%, respectivamente.



Fuente: https://www.dane.gov.co/files/operaciones/GEIH/pres-GEIH-sep2026.pdf

En septiembre de 2026, la tasa de desocupación en el total de las 13 ciudades y áreas metropolitanas fue 8,3%, mientras que en el mismo mes de 2025 fue 8,1%. La tasa global de participación se ubicó en 66,1% y la tasa de ocupación en 60,6%, en tanto que en septiembre de 2025 estas tasas fueron 66,4% y 61,0%, respectivamente.

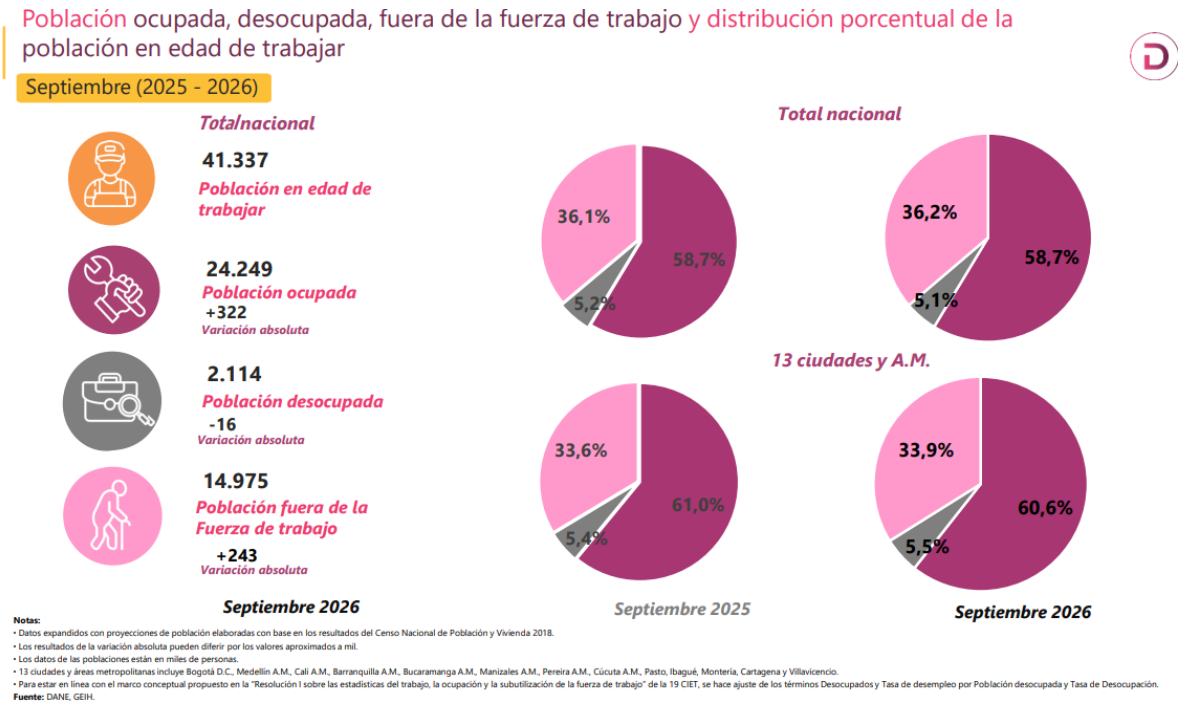


Fuente: https://www.dane.gov.co/files/operaciones/GEIH/pres-GEIH-sep2026.pdf

TOTAL 13 CIUDADES Y ÁREAS METROPOLITANAS

En el trimestre julio - septiembre 2026, la tasa de desocupación de las 13 ciudades y áreas metropolitanas fue 8,7%, mientras que en el trimestre julio - septiembre 2025 fue 8,1%. La tasa global de participación se ubicó en 66,2%, en tanto que en el mismo periodo del año anterior fue 66,7%. Finalmente, la tasa de ocupación fue 60,5%, lo que representó una disminución de 0,8 puntos porcentuales respecto al trimestre julio - septiembre 2025 (61,3%).

POBLACIÓN OCUPADA



Fuente: https://www.dane.gov.co/files/operaciones/GEIH/pres-GEIH-sep2026.pdf

En el mes de septiembre de 2026, el número de personas ocupadas en el total nacional fue 24.249 mil personas. Las ramas que más aportaron positivamente a la variación de la población ocupada fueron Comercio y reparación de vehículos (0,7 puntos porcentuales); Industrias manufactureras (0,4 puntos porcentuales) y Transporte y almacenamiento (0,3 puntos porcentuales).

Tabla 1. Distribución porcentual, variación absoluta y contribución a la variación de la población ocupada según rama de actividad
Total nacional
Septiembre (2025 - 2026)

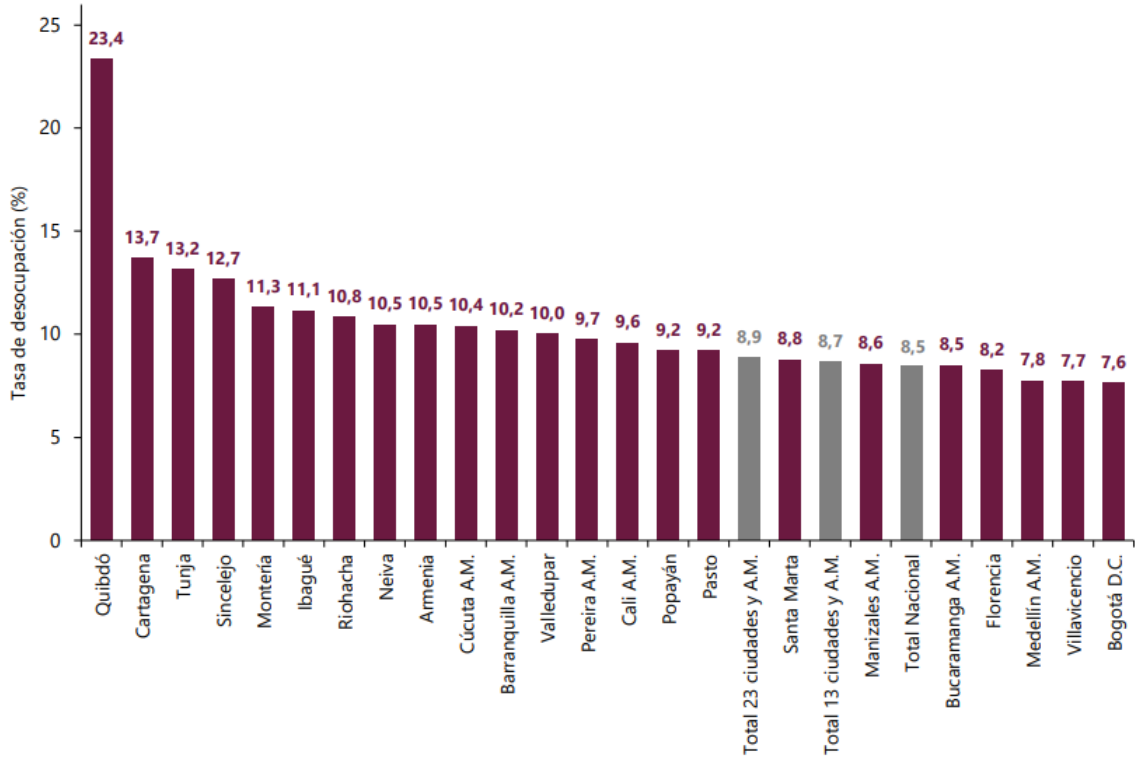
Rama de actividad	Total nacional				
	Septiembre 2025	Septiembre 2026	Distribución % 2026	Variación absoluta	Contribución en p.p.
Población ocupada	**23.927**	**24.249**	**100**	**322**	
Comercio y reparación de vehículos	4.038	4.201	17,3	162	0,7
Industrias manufactureras	2.674	2.773	11,4	100	0,4
Transporte y almacenamiento	1.854	1.938	8,0	84	0,3
Actividades profesionales, científicas, técnicas y servicios administrativos	1.711	1.784	7,4	73	0,3
Suministro de electricidad, gas, agua y gestión de desechos^	646	704	2,9	57	0,2
Actividades financieras y de seguros	433	480	2,0	47	0,2
Actividades inmobiliarias	282	325	1,3	42	0,2
Alojamiento y servicios de comida	1.926	1.946	8,0	20	0,1
Construcción	1.561	1.576	6,5	15	0,1
Información y comunicaciones	427	406	1,7	-21	-0,1
Administración pública y defensa, educación y atención de la salud humana	2.997	2.974	12,3	-23	-0,1
Actividades artísticas, entretenimiento, recreación y otras actividades de servicios	2.007	1.958	8,1	-49	-0,2
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	3.371	3.187	13,1	-184	-0,8

Fuente: DANE, GEIH.

Fuente: https://www.dane.gov.co/files/operaciones/GEIH/pres-GEIH-sep2026.pdf

Para el trimestre julio - septiembre 2026, de las 23 ciudades y áreas metropolitanas, las que presentaron mayores tasas de desocupación fueron: Quibdó (23,4%), Cartagena (13,7%) y Tunja (13,2%). Las ciudades con menor tasa de desocupación fueron: Medellín A.M. (7,8%), Villavicencio (7,7%) y Bogotá D.C. (7,6%).

Gráfico 6. Tasa de desocupación según ciudades
Total nacional y 23 ciudades y áreas metropolitanas
Julio - septiembre 2026



Fuente: DANE, GEIH.
Fuente: https://www.dane.gov.co/files/operaciones/GEIH/bol-GEIH-ago2026.pdf

11.1. TASA REPRESENTATIVA DEL MERCADO

El dólar es la moneda más utilizada en el mundo para el comercio internacional, las inversiones y las reservas de los bancos centrales. Por eso, su valor tiene un impacto directo en la economía de los países que lo usan como referencia o que tienen una alta dependencia de sus exportaciones o importaciones. En el caso de Colombia, el dólar es la principal divisa con la que se negocian los productos que vende y compra el país, como el petróleo, el café, las flores, los minerales y otros bienes. Además, el dólar es el medio de pago de la deuda externa del país y de muchas obligaciones financieras de empresas y personas.

Ahora bien, la Tasa de Cambio Representativa del Mercado–TRM– es el promedio ponderado por monto de las operaciones de compra y venta de dólares de los Estados Unidos de América a cambio de moneda legal colombiana, pactadas para cumplimiento en ambas monedas el mismo día de su negociación, efectuadas por los Intermediarios del Mercado Cambiario dentro del horario que establezca el Banco de la República mediante

reglamentación general. Para el cálculo de la TRM se deberán excluir las operaciones de derivados, así como las operaciones efectuadas por los Intermediarios del Mercado Cambiario con entidades diferentes de las entidades vigiladas por la Superintendencia Financiera de Colombia y de la Nación - Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

La TRM es calculada diariamente y certificada por la Superintendencia Financiera de Colombia con base en la información disponible y la reglamentación expedida por el Banco de la República. La volatilidad del dólar es uno de los indicadores macroeconómicos que tanto expertos como el Gobierno nacional están monitoreando debido a los impactos que puede generar para la economía, presentando comportamientos diferenciales como se muestra en la gráfica siguiente:

Tasa de cambio del peso colombiano, Tasa Representativa del Mercado (TRM)

Fuente: Superintendencia Financiera de Colombia

Descripción	Fecha inicial	Fecha final	Valor	Unidad de medida
Tasa Representativa del Mercado (TRM)	12/11/2026	12/11/2026	3.297,07	COP por USD

Recuerde que el Banco de la República tiene a disposición del público un sistema de audiorespuesta que le permite consultar estos datos por llamada telefónica. Para ello, comuníquese al número +57 (601) 343-0999, seleccione la(s) opción(es):

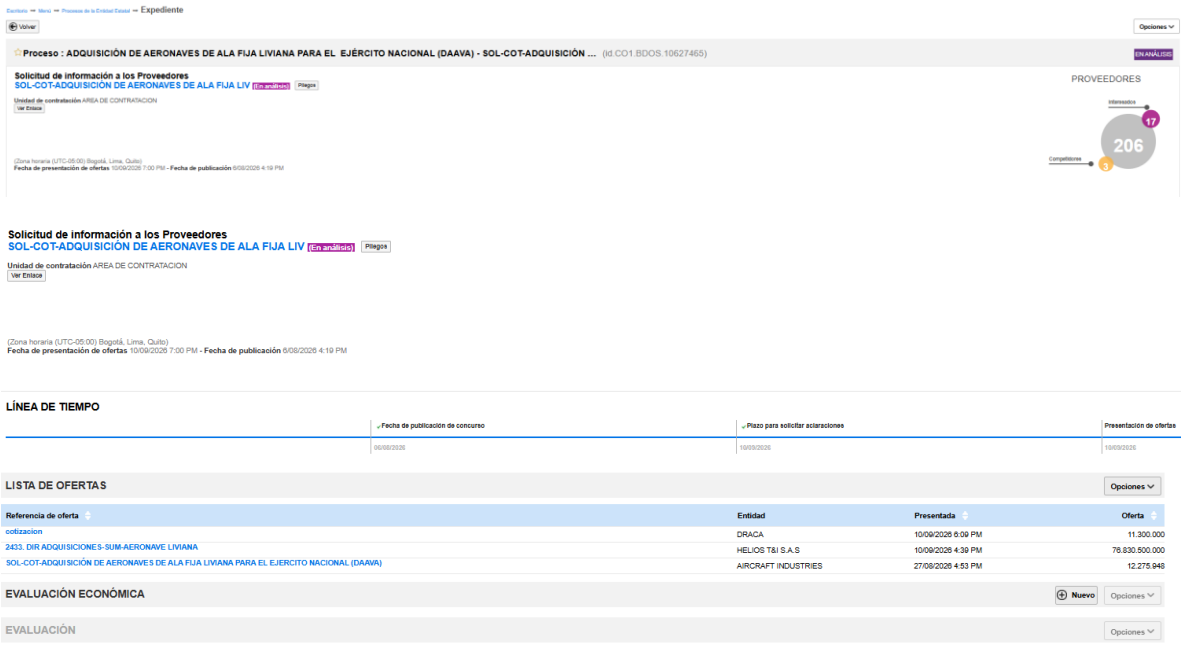
Fuente: https://suameca.banrep.gov.co/indicadores-economicos-del-dia/#/



Fuente: https://www.dolar-colombia.com/ano/2026

11.2. ANÁLISIS DE LA OFERTA

Para efectos de participar en el presente proceso de selección, lo harán aquellas empresas del sector legalmente constituidas, que se acojan a lo descrito en el Estudio Previo y el Pliego de Condiciones, siempre que cumplan con los requisitos definidos en los documentos del proceso, así mismo se puede determinar que en el mercado existen empresas con la capacidad de proveer el objeto actual, bajo todos los requisitos técnicos, que se establecen en el presente proceso de selección. De acuerdo con lo anterior, podemos evidenciar en la plataforma del SECOP II, lo siguiente:



Fuente:https://www.secop.gov.co/CO1BusinessLine/Tendering/BuyerWorkArea/Index?docUniqueIdentifier=CO1.BDOS.10627465&prevCtxLbl=Work+Area&prevCtxUrl=%2fCO1Marketplace%2fCommon%2fWorkArea%2fIndex

Como se advierte en la imagen del SECOP 2, se ha accedido a la información de mercado de acuerdo con la solicitud de cotizaciones publicada el día 06 de agosto de 2026.

La importancia económica de la aviación puede analizarse mediante cuatro niveles.

IMPACTO DIRECTO

Incluye las actividades que hacen posible directamente el transporte aéreo:

- Aerolíneas.
- Aeropuertos.
- Servicios de navegación aérea.
- Mantenimiento de aeronaves.
- Servicios en tierra.
- Servicios de carga aérea.
- Empresas de asistencia aeroportuaria.

- Formación y capacitación aeronáutica.
- Servicios especializados.
- Estas actividades generan empleo, salarios, impuestos, inversión y consumo de bienes y servicios.

IMPACTO INDIRECTO

- La aviación necesita una amplia cadena de proveedores:
- Combustible.
- Equipos aeroportuarios.
- Tecnología.
- Telecomunicaciones.
- Construcción.
- Seguridad.
- Servicios financieros.
- Seguros.
- Mantenimiento.
- Catering.
- Transporte terrestre.
- Servicios profesionales.

Por esta razón, el crecimiento de la aviación produce demanda en otras ramas de la economía.

IMPACTO INDUCIDO

Los trabajadores de aerolíneas, aeropuertos y empresas relacionadas reciben ingresos que posteriormente gastan en vivienda, alimentación, transporte, educación, comercio y otros servicios.

Esto genera un efecto multiplicador sobre la economía.

IMPACTO TURÍSTICO Y COMERCIAL

La conectividad aérea facilita la llegada de turistas y empresarios extranjeros y permite que los colombianos se desplacen hacia otros mercados.

Este efecto es particularmente importante para:

- Hoteles.
- Restaurantes.
- Comercio.
- Agencias de viajes.
- Transporte terrestre.
- Actividades culturales.
- Turismo de naturaleza.
- Turismo de negocios.

El DANE muestra la relevancia del transporte aéreo dentro del turismo receptor: en 2025, el gasto de los visitantes extranjeros asociado a servicios de transporte aéreo de pasajeros alcanzó aproximadamente $14,0 billones, siendo uno de los principales componentes del gasto turístico receptor.

PRINCIPALES COSTOS ECONÓMICOS

Desde la perspectiva empresarial, el sector aeronáutico presenta una estructura de costos elevada.

Entre los principales costos se encuentran:

COMBUSTIBLE

El combustible representa uno de los factores más importantes para las aerolíneas.

Las variaciones internacionales del precio del petróleo pueden afectar significativamente la rentabilidad de las compañías.

PERSONAL

La aviación requiere trabajadores altamente capacitados y certificados, lo que genera costos laborales importantes.

MANTENIMIENTO

Las aeronaves requieren mantenimiento preventivo y correctivo de acuerdo con estrictos estándares de seguridad.

AEROPUERTOS

Las aerolíneas pagan diferentes tarifas por utilizar infraestructura aeroportuaria y servicios relacionados.

LEASING Y ADQUISICIÓN DE AERONAVES

La flota representa una de las inversiones más grandes de una aerolínea y la actividad depende cada vez más de sistemas tecnológicos para:

- Reservas.
- Operaciones.
- Seguridad.
- Navegación.
- Gestión de pasajeros.
- Mantenimiento.
- Análisis de datos.

El sector aeronáutico colombiano representa una actividad económica estratégica cuyo impacto supera ampliamente la operación de las aerolíneas.

Los datos recientes muestran una recuperación y expansión importante de la demanda. Colombia movilizó alrededor de 56,6 millones de pasajeros en 2024 y 57,5 millones en 2025, mientras que la carga aérea también mostró crecimiento.

Fuente: https://mintransporte.gov.co/publicaciones/12256/mintransporte-destaca-cifra-historica-211-millones-de-pasajeros-se-han-movilizado-por-los-aeropuertos-de-colombia-en-lo-corrido-del-gobierno-del-cambio/?utm_source=chatgpt.com

De cara a 2030, los principales espacios de desarrollo se encuentran en la expansión de la conectividad, infraestructura aeroportuaria, transporte de carga, mantenimiento aeronáutico, turismo, digitalización y combustibles sostenibles.

Al mismo tiempo, la evolución del sector estará condicionada por variables como el precio del combustible, la tasa de cambio, los costos financieros, la regulación, la capacidad aeroportuaria y la situación económica internacional.

En síntesis, la aviación debe analizarse como una infraestructura económica transversal: no solamente transporta pasajeros y mercancías, sino que facilita el funcionamiento de otras actividades productivas y contribuye a la integración económica de Colombia.

FABRICANTES INTERNACIONALES

El sector colombiano depende además de grandes fabricantes internacionales de aeronaves y componentes.

Entre los principales actores globales relevantes para Colombia están:

Airbus.
Boeing.
Embraer.
ATR.
Fabricantes de motores como GE Aerospace, Pratt & Whitney y Rolls-Royce.

Esta dependencia internacional tiene una consecuencia económica importante: una parte significativa de las inversiones, repuestos, motores, componentes y servicios técnicos se encuentra vinculada a cadenas de suministro internacionales.

Por ello, las fluctuaciones del dólar y las interrupciones internacionales de suministro pueden afectar directamente los costos de las empresas colombianas.

Embraer y la oportunidad industrial colombiana

Un hecho particularmente importante para el futuro del sector es la cooperación entre **Embraer y la Corporación de la Industria Aeronáutica Colombiana (CIAC)**.

En abril de 2026 Embraer y CIAC firmaron un memorando de entendimiento para evaluar una ampliación de la cooperación técnica e industrial y la posible integración de CIAC en cadenas globales de producción de Embraer. El acuerdo contempla áreas relacionadas con plataformas como el **A-29 Super Tucano y KC-390 Millennium**.

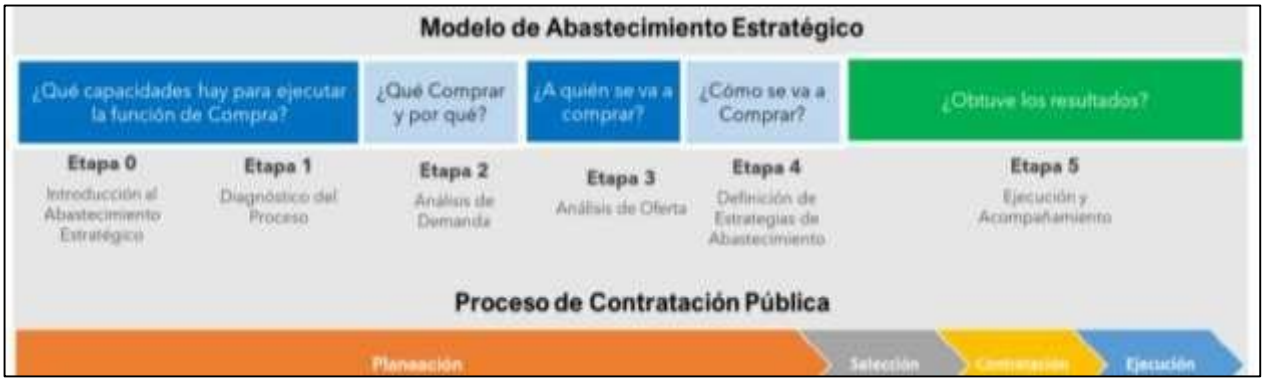
Fuente:
https://www.embraer.com/media-center/en/?detail=25325&mediatype=NEWS&utm_source=chatgpt.com

Desde el punto de vista económico, esto puede abrir oportunidades en:

- Ingeniería.
- Fabricación de componentes.
- Mantenimiento.
- Capacitación.
- Tecnología.
- Servicios especializados.
- Exportación de productos aeronáuticos.
- Integración de proveedores colombianos en cadenas internacionales.

MODELO DE ABASTECIMIENTO ESTRATEGICO

El Modelo de Abastecimiento Estratégico de la Agencia Nacional de Contratación Pública - Colombia Compra Eficiente es la adopción metodológica del abastecimiento estratégico en el proceso de compras públicas, con el objetivo de que las adquisiciones realizadas por las entidades estatales se realicen a través de buenas prácticas y herramientas que hagan un proceso eficiente, eficaz, transparente y de generación de valor por dinero.



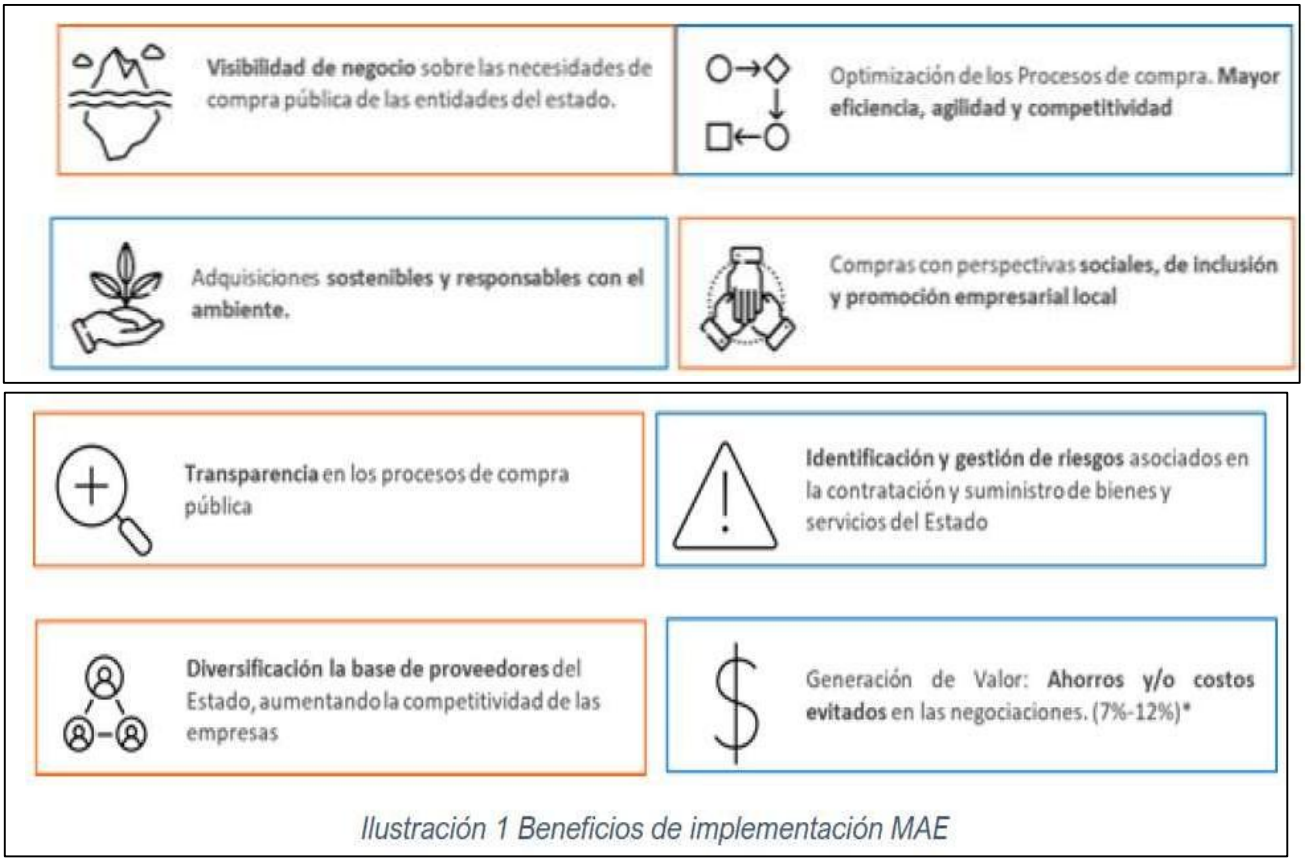
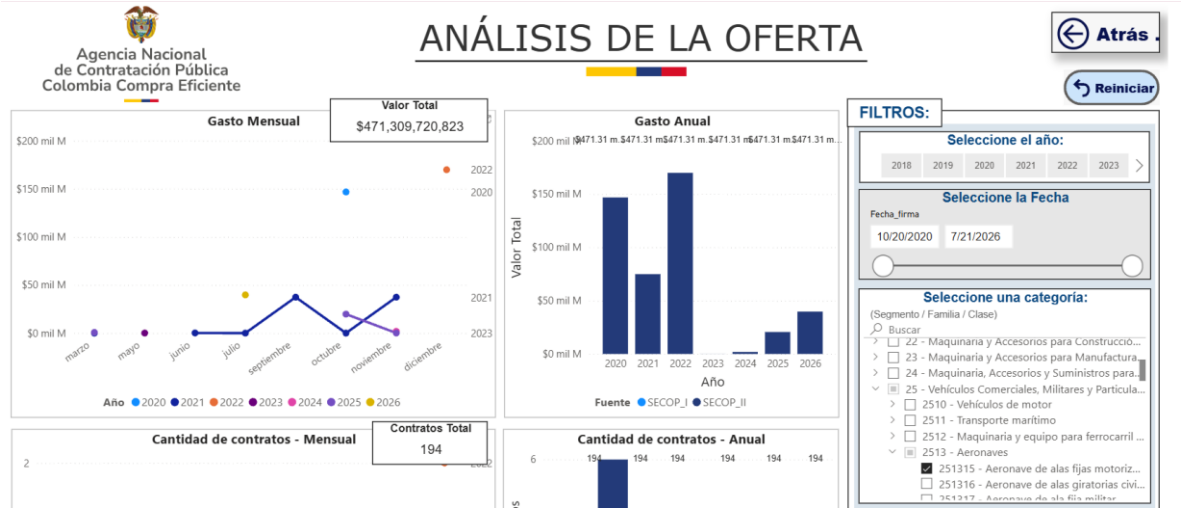


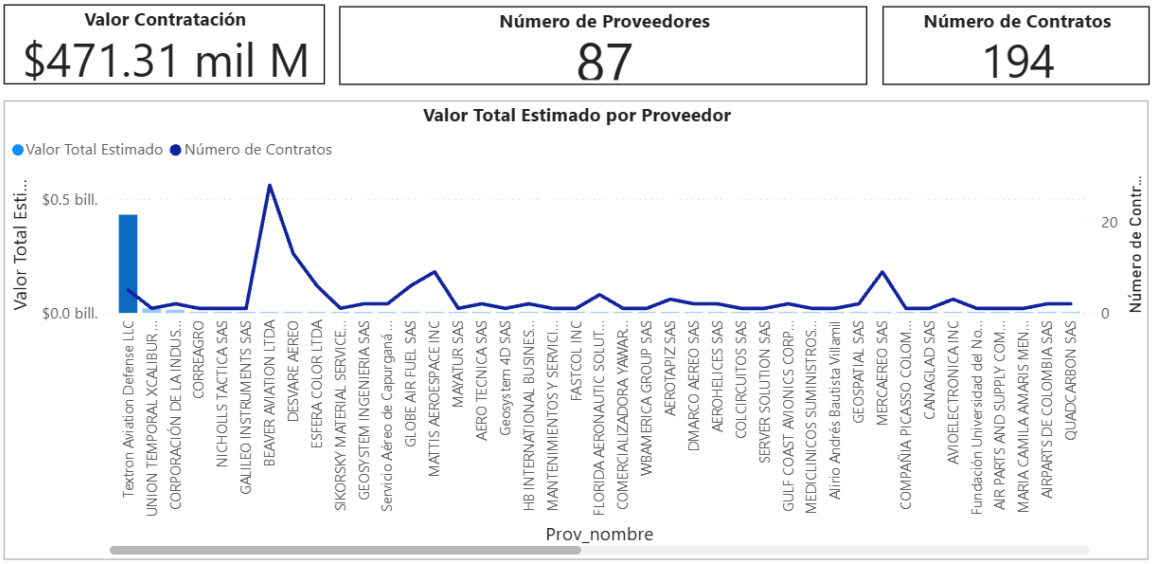
Ilustración 1 Beneficios de implementación MAE

Fuente: Modelo de Abastecimiento Estratégico CCE-EMAE-FM-02

De igual manera dando aplicación a lo establecido en la GUÍA DE ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE SECTOR – GEES, se realizó la consulta mediante página oficial de Colombia Compra Eficiente con relación al Modelo de Abastecimiento Estratégico en cuanto al Análisis de la Oferta conforme al Segmento 251315 Aeronave De Alas Fijas Motorizada:

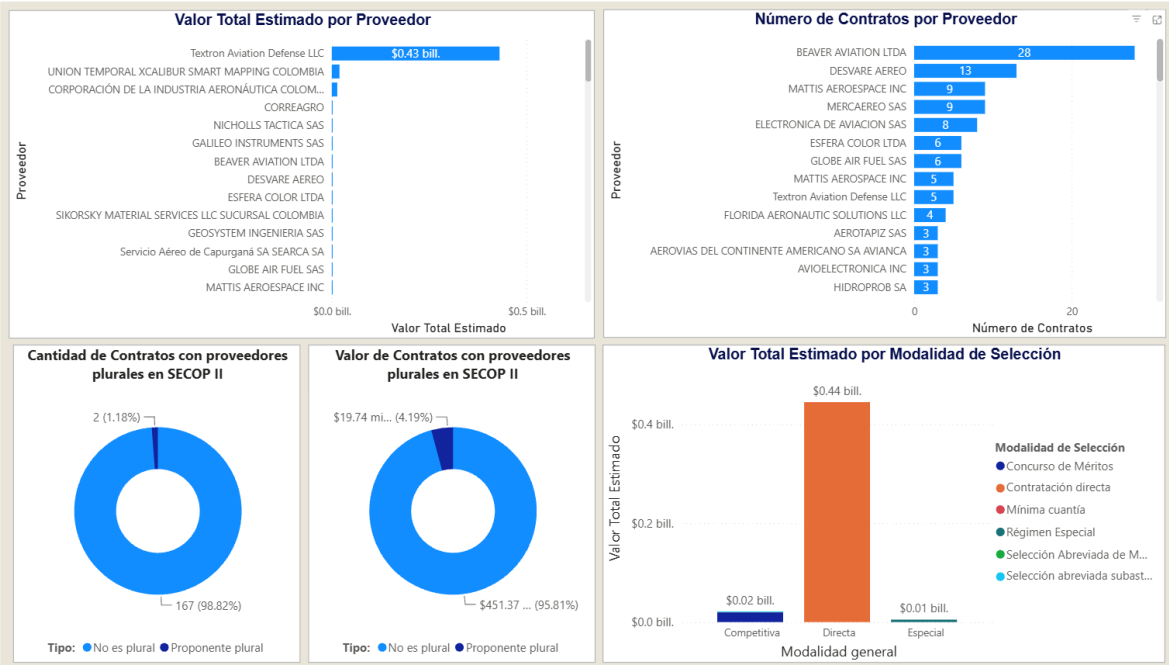


Fuente:https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiNjkwMzhkMjItNjZjZC00YzA3LWI1MDMtMGEyNzlmYWRjNDYxIiwidCI6IjdiMDkwNDFlLTI0NTEtNDlkMC04Y2IxLTc5ZDVlM2Q4YzFiZSIsImMiOjR9



Fuente:https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiNjkwMzhkMjItNjZjZC00YzA3LWI1MDMtMGEyNzlmYWRjNDYxIiwidCI6IjdiMDkwNDFlLTI0NTEtNDlkMC04Y2IxLTc5ZDVlM2Q4YzFiZSIsImMiOjR9

Dentro del registro del MAE, se identifica bajo esta clase un total de 87 proveedores, los cuales adicionalmente a la venta de aeronaves también se destacan en la venta de accesorios.



Fuente:https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiNjkwMzhkMjItNjZjZC00YzA3LWI1MDMtMGEyNzlmYWRjNDYxIiwidCI6IjdiMDkwNDFlLTI0NTEtNDlkMC04Y2IxLTc5ZDVlM2Q4YzFiZSIsImMiOjR9

Se destaca la participación de las empresas TEXTRON AVIATION DEFENSE LLC y BEAVER AVIATION LTDA, las cuales se destacan como la empresa que monetariamente ha suscrito la mas alta cifra adjudicada y la segunda la empresa que ha suscrito la mayor cantidad de contratos.

11.3. ANÁLISIS DE LA DEMANDA

¿CÓMO ADQUIEREN OTRAS ENTIDADES ESTATALES Y LAS EMPRESAS PRIVADAS ESTE BIEN, OBRA O SERVICIO?

Si bien dentro del registro del SECOP 2, se cuenta con procesos para adquisición de aeronaves y aeronaves no tripuladas, se indica que bajo la especificación y descripción técnica relacionada con los bienes objeto de este proceso no se encuentra proceso que se relacione, así mismo de acuerdo a lo reglamentado, estos son bienes que son utilizados por un número limitado de entidades particulares en el segmento de transporte aéreo de carga y pasajeros o del Estado puesto que por las condiciones técnicas, respecto a su tamaño y forma de movilizarse, conllevan a que la ventana de participantes sea un poco más limitada que frene a la adquisición de otro tipo de bienes.

Borrar busqueda

País	Entidad Estatal	Referencia	Descripción	Fase actual	Fecha de publicación	Fecha de presentación de ofertas	Cuantía	Estado
	COMANDO AEREO DE TRANSPORTE MILITAR	050-00-L-CATAM-GRUTE-2026 (Presentación de oferta)	Ejecutar la engisanación y disposición final del fuselaje de la aeronave HERCULES C-130 FAC 1001 previamente dado de baja, garantizando su destrucción técnica, aprovechamiento de materiales y cumplimie	Fase de ofertas	25/09/2026 4:55 PM (UTC -5 horas)	2/10/2026 10:00 AM (UTC -5 horas)	14.540.285,75 COP	Publicado
	FUERZA AEROESPACIAL COLOMBIANA	4600270616	SERVICIOS DE INSPECCIÓN, REPARACION, OVERHAUL Y/O EXCHANGE DE REPUESTOS, COMPONENTES Y ACCESORIOS AERONAUTICOS PARA LAS AERONAVES C-130	Presentación de oferta	25/09/2026 4:18 PM (UTC -5 horas)	-	191.575.000 COP	Publicado
	ALCALDIA MUNICIPIO DE DOSQUEBRADAS	LP-058-2026.	"ADQUIRIR VEHÍCULOS Y SISTEMA DE AERONAVES NO TRIPULADAS (SIART), JUNTO CON LOS BIENES, EQUIPOS, ACCESORIOS, SOFTWARE Y SERVICIOS NECESARIOS PARA SU OPERACIÓN Y SOPORTE TÉCNICO, DESTINADOS AL	Clarification submission	25/09/2026 4:22 AM (UTC -5 horas)	28/10/2026 7:00 AM (UTC -5 horas)	1.700.000.000 COP	Publicado
	CENAC AVIACION	SAMC-214-CENACAVIACION-2026 (Manifestación de interés (Menor Cuantía))	PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE ENTRENAMIENTO EN SIMULADOR RECURRENTE PARA AERONAVES DE ALA FIJA DE FABRICACIÓN AMERICANA (B200 BEECHCRAFT G-1000) (Manifestación de interés (Menor Cuantía))	Manifestación de interés (Menor Cuantía)	24/09/2026 6:57 PM (UTC -5 horas)	7/10/2026 10:00 AM (UTC -5 horas)	888.215.000 COP	Publicado
	FUERZA AEROESPACIAL COLOMBIANA	4600270384	ADQUISICIÓN DE REPUESTOS, COMPONENTES Y ACCESORIOS AERONÁUTICOS PARA LA AERONAVE T-27 FAC 2253	Presentación de oferta	23/09/2026 9:39 AM (UTC -5 horas)	-	31.007.500 COP	Publicado
	FUERZA AEROESPACIAL COLOMBIANA	4600270367	ADQUISICIÓN DE REPUESTOS, COMPONENTES Y ACCESORIOS AERONÁUTICOS PARA LA AERONAVE T-27 FAC 2253	Presentación de oferta	23/09/2026 9:32 AM (UTC -5 horas)	-	17.182.500 COP	Publicado
	GOBERNACIÓN DEPARTAMENTO DEL PUTUMAYO	SGD-SASI-024-2026	CONTRATO DE SUMINISTRO - EQUIPOS TECONOLOGICOS AERONAVES NO TRIPULADAS	Presentación de observaciones	17/09/2026 9:10 PM (UTC -5 horas)	1/10/2026 8:00 AM (UTC -5 horas)	749.785.536 COP	Publicado
	FUERZA AEROESPACIAL COLOMBIANA	4600267251	SUCOM - SUMINISTRO COMBUSTIBLE AVIACIÓN AERONAVES DE LA FAC Y DE OTRAS FUERZAS / SERVICIOS AEROPORTUARIOS AERONAVES DE LA FAC Y DE OTRAS FUERZAS	Presentación de oferta	17/09/2026 1:09 PM (UTC -5 horas)	-	9.498.009.386,95 COP	Publicado
	FUERZA AEROESPACIAL COLOMBIANA	4600267009	SUMAN- SUSCRIPCIÓN AL SOPORTE MSG-3 MPD Y TASK CARDS PARA LAS AERONAVES BOEING DE LA FAC	Presentación de oferta	17/09/2026 11:29 AM (UTC -5 horas)	-	129.527.600 COP	Publicado
	FUERZA AEROESPACIAL COLOMBIANA	4600267180	SUMAN- SUSCRIPCIÓN NAV DATA APLICABLE A LAS AERONAVES B-300/350 Y C-90 DE LA FAC	Presentación de oferta	17/09/2026 11:14 AM (UTC -5 horas)	-	351.387.227,27 COP	Publicado
	CENAC AVIACION	SAMC-203-CENACAVIACION2026 (Manifestación de interés (Menor Cuantía)) (Presentación de oferta)	SERVICIO DE EXCHANGE - OVERHAUL PARA APU (UNIDAD AUXILIAR DE POTENCIA) DE LAS AERONAVES ANTONOV-32 DEL EJÉRCITO NACIONAL (Manifestación de interés (Menor Cuantía)) (Presentación de oferta)	Presentación de oferta	16/09/2026 6:24 PM (UTC -5 horas)	24/09/2026 9:00 AM (UTC -5 horas)	659.977.000 COP	Proceso en eva observaciones
	ALCALDIA MUNICIPAL SAN CARLOS	CMC-032-2026	ADQUISICION E IMPLEMENTACION DE UN SISTEMA DE AERONAVE NO TRIPULADA (UAS-DRON), ORIENTADO AL FORTALECIMIENTO DE LAS CAPACIDADES TECNOLOGICAS Y OPERATIVAS DEL BATALLON ESPECIAL ENERGETICO Y VIAL N°4 EN	Presentación de oferta	16/09/2026 6:16 PM (UTC -5 horas)	18/09/2026 5:00 PM (UTC -5 horas)	40.000.000 COP	Proceso adjudi celebrado
	SERVICIO AEREO A TERRITORIOS NACIONALES S.A.	OC 011 2026	Prestación del servicio de OPERADOR DE ESCALA O GROUND HANDLING (apoyo logístico en tierra) para las aeronaves y pasajeros de SATENA en el aeropuerto ALFONSO LOPEZ PUMAREJO	Presentación de oferta	16/09/2026 8:03 AM (UTC -5 horas)	-	29.509.229 COP	Publicado
	FUERZA AEROESPACIAL COLOMBIANA	4600267602	SUMAN- SUSCRIPCIÓN NAV DATA JEPPESEN APLICABLE A LAS AERONAVES DE LA FAC	Presentación de oferta	15/09/2026 11:17 AM (UTC -5 horas)	-	2.524.987.831,52 COP	Publicado
	FUERZA AEROESPACIAL COLOMBIANA	4600268768	SUBAR - ADQUISICIÓN DE CARTUCHOS DE EYECCIÓN DE CARGAS EXTERNAS PARA LAS AERONAVES DE LA FAC	Presentación de oferta	15/09/2026 11:05 AM (UTC -5 horas)	-	789.819.386,5 COP	Publicado
	FUERZA AEROESPACIAL COLOMBIANA	4600268926	SUMAN- ADQUISICIÓN AERONAVE JET PESADA TIPO B737-700	Presentación de oferta	15/09/2026 10:42 AM (UTC -5 horas)	-	110.600.000.000 COP	Publicado
	FUERZA AEROESPACIAL COLOMBIANA	022-DICOP-2026	SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE DE AVIACIÓN PARA LAS AERONAVES DE LA FUERZA PÚBLICA, DEL ESTADO Y DEMÁS ENTIDADES CON LAS CUALES SE TENGAN CONVENIOS, CONTRATOS, ACUERDOS O QUE PRESTEN SUS SERVICIOS O ESTE	Estimate Phase	14/09/2026 8:45 PM (UTC -5 horas)	30/09/2026 4:00 PM (UTC -5 horas)	Sin documento	Publicado
	FUERZA AEROESPACIAL COLOMBIANA	4600269970	SUMAN - ADQUISICIÓN AERONAVE JET MEDIANA TIPO ERJ-145	Presentación de oferta	14/09/2026 1:43 PM (UTC -5 horas)	-	34.562.500.000 COP	Publicado
	FUERZA AEROESPACIAL COLOMBIANA	244-00-A-COFAC-CODAF-2026	SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE DE AVIACIÓN PARA LAS AERONAVES DE LA FUERZA PÚBLICA, DEL ESTADO Y DEMÁS ENTIDADES CON LAS CUALES SE TENGAN CONVENIOS, CONTRATOS, ACUERDOS O QUE PRESTEN SUS SERVICIOS O ESTEN	Presentación de observaciones	14/09/2026 11:58 AM (UTC -5 horas)	28/09/2026 2:00 PM (UTC -5 horas)	46.590.820.422 COP	Proceso en eva observaciones
	FUERZA AEROESPACIAL COLOMBIANA	4600266458	ADQUISICIÓN DE REPUESTOS, COMPONENTES Y ACCESORIOS AERONÁUTICOS DE LAS AERONAVES	Presentación de oferta	14/09/2026 11:31 AM (UTC -5 horas)	-	3.097.459.650 COP	Publicado

Ver más Ver menos

Cambiar el

	FUERZA AEROESPACIAL COLOMBIANA	4600266011	SUMAN- SUSCRIPCIÓN AL SOPORTE P2F PARA LAS AERONAVES BOEING DE LA FAC	Presentación de oferta	14/09/2026 9:05 AM (UTC -5 horas)	-	2.249.558.176,86 COP	Publicado
	FUERZA AEROESPACIAL COLOMBIANA	4600268773	SUMAN- SUSCRIPCIÓN PUBLICACIONES TÉCNICAS APLICABLES A LAS AERONAVES BOEING DE LA FAC	Presentación de oferta	13/09/2026 6:35 PM (UTC -5 horas)	-	987.500.000 COP	Publicado
	FUERZA AEROESPACIAL COLOMBIANA	4600269093	SUMAN- SUSCRIPCIÓN PUBLICACIONES TÉCNICAS APLICABLE A LAS AERONAVES AC-47T DE LA FAC	Fase de ofertas	13/09/2026 6:13 PM (UTC -5 horas)	-	7.900.000 COP	Publicado
	FUERZA AEROESPACIAL COLOMBIANA	4600266706	ADQUISICIÓN DE REPUESTOS COMPONENTES Y ACCESORIOS AERONÁUTICOS PARA LAS AERONAVES FAC.	Presentación de oferta	11/09/2026 6:10 PM (UTC -5 horas)	-	2.488.500.000 COP	Publicado
	FUERZA AEROESPACIAL COLOMBIANA	4600266416	ADQUISICIÓN DE REPUESTOS Y COMPONENTES PARA LOS SISTEMAS DE EYECCIÓN DE LAS AERONAVES DE LA FAC	Presentación de oferta	11/09/2026 4:34 PM (UTC -5 horas)	-	2.834.123.420 COP	Publicado
	EJERCITO DIRECCION DE ADQUISICIONES	AERONAVE DE ALA ROTATORIA CONPES 2	Adquisición de aeronaves de ala rotatoria, incluido entrenamiento, soporte logístico y equipo asociado para su operación, de acuerdo con especificaciones técnicas destinadas al fortalecimiento de las	Presentación de oferta	11/09/2026 11:44 AM (UTC -5 horas)	14/09/2026 5:00 PM (UTC -5 horas)	Sin documento	Proceso en e observacione
	DISTRITO ESPECIAL DE CIENCIA TECNOLOGIA E INNOVACION DE MEDELLIN	9016048	Suministrar combustible de aviación para la aeronave de la Policía Nacional con asiento en el Distrito de Medellín	Presentación de oferta	10/09/2026 6:11 PM (UTC -5 horas)	22/09/2026 8:00 AM (UTC -5 horas)	107.989.290 COP	Proceso en e observacione
	CENAC AVIACION	SASD-220-CENACAVIACIÓN-2026	ADQUISICIÓN AERONAVES NO TRIPULADAS CLASE I, CATEGORÍA 1A PELOTÓN	Presentación de observaciones	9/09/2026 3:49 PM (UTC -5 horas)	2/10/2026 9:00 AM (UTC -5 horas)	4.625.886.599 COP	Publicado
	EMPRESA DE ENERGIA DE PEREIRA SA ESP	OCC 5610 DE 2026	Suministro de sistema de aeronave no tripulada (Drone)	Presentación de oferta	9/09/2026 2:44 PM (UTC -5 horas)	-	41.525.050 COP	Publicado
	FUERZA AEROESPACIAL COLOMBIANA	4600262320	SUMAN- SERVICIO DE MANTENIMIENTO NO RUTINA A LA AERONAVE DE LA FUERZA AEROESPACIAL COLOMBIANA LEGACY 600 FAC 1215, DE ACUERDO CON ANEXO TÉCNICO	Presentación de oferta	9/09/2026 10:40 AM (UTC -5 horas)	-	840.000.000 COP	Publicado
	SERVICIO AEREO A TERRITORIOS NACIONALES S.A.	CTO 028 2026	Compra de equipo especial UNIDAD DE AIRE ACONDICIONADO para el soporte de las aeronaves de la flota ATR operada por SATENA.	Presentación de oferta	7/09/2026 4:37 AM (UTC -5 horas)	-	790.308.900 COP	Publicado
	SERVICIO AEREO A TERRITORIOS NACIONALES S.A.	CTO 027 2026	Suministro de químicos de alta rotación para el servicio de mantenimiento que se presta a las aeronaves operadas por SATENA	Presentación de oferta	7/09/2026 4:19 AM (UTC -5 horas)	-	97.956.540 COP	Publicado
	SERVICIO AEREO A TERRITORIOS NACIONALES S.A.	CTO 034 2026	Contratar el suministro de combustible para el parque automotor, las plantas operativas y los equipos destinados al apoyo en tierra de las aeronaves.	Fase de ofertas	7/09/2026 4:06 AM (UTC -5 horas)	-	73.675.056 COP	Publicado
	SERVICIO AEREO A TERRITORIOS NACIONALES S.A.	CTO 035 2026	Contratar el suministro de combustible para el parque automotor, las plantas operativas y los equipos destinados al apoyo en tierra de las aeronaves	Presentación de oferta	7/09/2026 4:01 AM (UTC -5 horas)	-	17.403.540 COP	Publicado
	SERVICIO AEREO A TERRITORIOS NACIONALES S.A.	CTO 036 2026	Contratar el suministro de combustible para el parque automotor, las plantas operativas y los equipos destinados al apoyo en tierra de las aeronaveS	Presentación de oferta	7/09/2026 3:56 AM (UTC -5 horas)	-	236.796.000 COP	Publicado
	SERVICIO AEREO A TERRITORIOS NACIONALES S.A.	CTO 037 2026	Prestación del servicio de traslado en modalidad de vuelo ferry de la aeronave ATR-72-600 - MSN1725, desde el Aeropuerto Internacional Toulouse Blagnac (LFBO) en Toulouse, Francia, hasta el Hangar de	Fase de ofertas	7/09/2026 3:51 AM (UTC -5 horas)	-	548.392.680 COP	Publicado
	SERVICIO AEREO A TERRITORIOS NACIONALES S.A.	CTO 038 2026	Suministro de llantas nuevas para el mantenimiento y alistamiento de la flota de aeronaves operadas por SATENA.	Presentación de oferta	7/09/2026 3:44 AM (UTC -5 horas)	-	4.500.000.000 COP	Publicado
	SERVICIO AEREO A TERRITORIOS NACIONALES S.A.	CTO 041 2026	Servicio de agente de proceso (Process Agent) de SATENA para el contrato de leasing (Lease Agreement) de la aeronave MSN1725.	Presentación de oferta	7/09/2026 3:32 AM (UTC -5 horas)	-	9.436.500 COP	Publicado
	SERVICIO AEREO A TERRITORIOS NACIONALES S.A.	CTO 048 2026	Prestación de servicios de calibración, mantenimiento y/o reparación de herramientas y/o equipos utilizados para el mantenimiento de las aeronaves asistidas a través de la OMA de SATENA (SATENA M.R.O.	Fase de ofertas	7/09/2026 2:37 AM (UTC -5 horas)	-	114.246.521 COP	Publicado
	SERVICIO AEREO A TERRITORIOS NACIONALES S.A.	CTO 049 2026	Prestación de servicios de calibración, mantenimiento y/o reparación de herramientas y/o equipos utilizados para el mantenimiento de las aeronaves asistidas a través de la OMA de SATENA (SATENA M.R.O.	Presentación de oferta	7/09/2026 2:30 AM (UTC -5 horas)	-	111.762.704 COP	Publicado

Ver más Ver menos

Cambiar

Fuente:https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/ContractNoticeManagement/Index?currentLanguage=es-CO&Page=login&Country=CO&SkinName=CCE

El sector aeronáutico colombiano constituye una infraestructura económica estratégica para el país. Su importancia no se limita al transporte de pasajeros: integra mercados regionales, facilita el comercio exterior, moviliza mercancías de alto valor, impulsa el turismo y genera actividad en sectores como hotelería, restaurantes, logística, mantenimiento, servicios tecnológicos y construcción.

La evolución reciente confirma una expansión de la conectividad. En 2025 Colombia movilizó 57,5 millones de pasajeros, mientras que la red de rutas nacionales e internacionales continuó ampliándose. La IATA también identifica una expansión de la conectividad regional: entre 2015 y 2025 el número total de rutas en Colombia aumentó 37%, hasta 387 rutas.

Fuente:https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/regional-air-connectivity-in-colombia/?utm_source=chatgpt.com

El sector aeronáutico constituye una actividad estratégica para la economía colombiana debido a su capacidad para conectar regiones, facilitar el comercio nacional e internacional, impulsar el turismo, generar empleo y atraer inversión.

Colombia cuenta con una posición geográfica favorable para desarrollar conexiones aéreas entre Sudamérica, Centroamérica, Norteamérica y Europa. Esta condición, combinada con el crecimiento de la demanda de transporte aéreo, ha permitido que la aviación tenga una importancia creciente dentro de la estructura económica del país.

La actividad aeronáutica genera efectos directos, indirectos e inducidos sobre aeropuertos, servicios de navegación aérea, mantenimiento de aeronaves, logística, comercio, turismo, hotelería, restaurantes, agencias de viajes, infraestructura y empleo.

En 2025 el mercado continuó creciendo. Durante el primer cuatrimestre se movilizaron 18,223 millones de pasajeros, un aumento del 3,4 % frente al mismo período de 2024. La carga y el correo alcanzaron 326.046 toneladas, con un crecimiento del 3,1 %

MERCADO DE PASAJEROS

El mercado colombiano presenta una combinación de transporte doméstico e internacional.

Las rutas domésticas son fundamentales para la integración económica de Colombia debido a las grandes distancias, la geografía montañosa y las dificultades de conexión terrestre entre determinadas regiones.

Bogotá constituye el principal centro de conectividad, mientras que ciudades como Medellín, Cali, Cartagena, Barranquilla, San Andrés y otras ciudades tienen una importancia creciente dentro de la red.

Desde el punto de vista económico, el crecimiento de pasajeros internacionales tiene efectos adicionales sobre:

- Turismo receptor.
- Hotelería.
- Comercio.

- Inversión extranjera.
- Exportación de servicios.
- Generación de divisas.
- Infraestructura aeroportuaria

La infraestructura constituye uno de los principales factores económicos que condicionan el crecimiento del sector.

- El desarrollo aeroportuario requiere inversiones significativas en:
- Pistas.
- Plataformas.
- Terminales.
- Torres de control.
- Sistemas de navegación.
- Seguridad.
- Equipos de manejo de equipaje.
- Terminales de carga.
- Sistemas tecnológicos.

Una infraestructura insuficiente puede generar congestión, demoras y mayores costos operativos.

Por el contrario, la ampliación y modernización aeroportuaria puede aumentar la capacidad del sistema y mejorar la productividad.

EMPLEO

La actividad aeronáutica genera empleo altamente especializado y también una cantidad considerable de puestos de trabajo indirectos.

Entre las principales ocupaciones se encuentran:

- Pilotos.
- Tripulantes de cabina.
- Técnicos de mantenimiento.
- Ingenieros aeronáuticos.
- Controladores de tránsito aéreo.
- Personal aeroportuario.
- Personal de seguridad.
- Técnicos especializados.
- Personal administrativo.
- Servicios de atención al pasajero.
- Logística y carga.

ACTIVIDAD COMERCIAL CIIU REV.4 A.C

La Clasificación industrial internacional uniforme de todas las actividades económicas (CIIU), es una clasificación de actividades económicas por procesos productivos que clasifica unidades estadísticas con base en su actividad económica principal. Su propósito es ofrecer un conjunto de categorías de actividades que se pueda utilizar para la reunión, análisis y presentación de estadísticas de acuerdo con esas actividades.

Las actividades económicas se clasifican a través del código CIIU, que es la clasificación industrial internacional uniforme de todas las actividades económicas, la cual tiene como objetivo concentrar o reunir las actividades similares por categorías para facilitar el manejo de la información para los análisis estadísticos e indicadores económicos del país. Estas actividades económicas se agrupan en los siguientes sectores económicos:

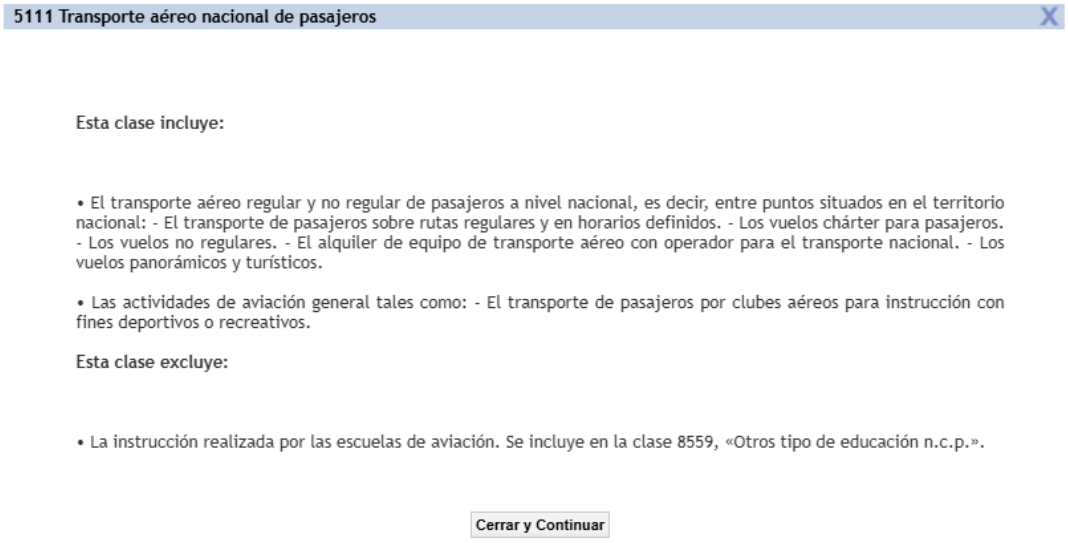
CÓDIGO	DESCRIPCIÓN
3030	**Fabricación de aeronaves, naves espaciales y de maquinaria conexa**

3030 Fabricación de aeronaves, naves espaciales y de maquinaria conexa

Esta clase incluye:

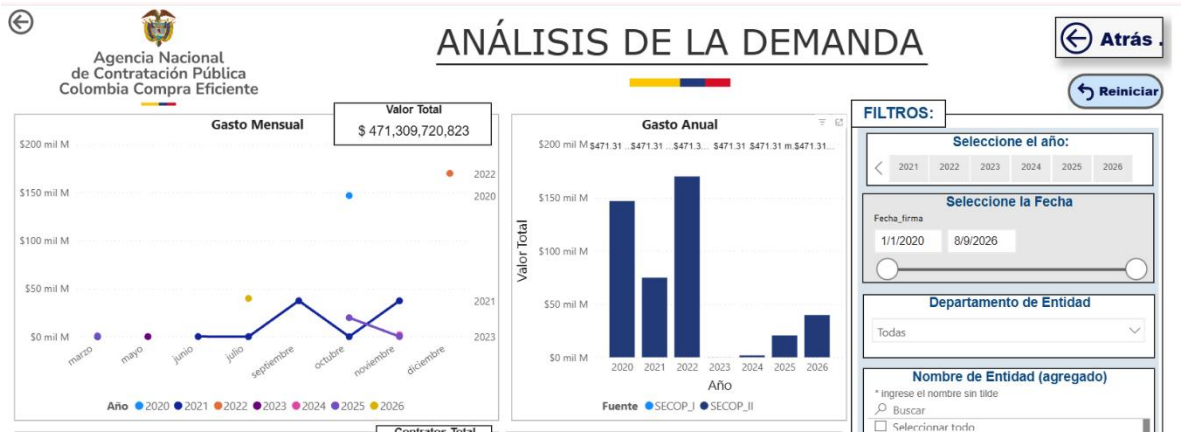
- La fabricación de vehículos aéreos más pesados que el aire, motorizados o no, aparatos de volar más livianos que el aire, globos, naves espaciales y vehículos para el lanzamiento de naves espaciales.
- La fabricación de vehículos aéreos de ala fija y de manejo por tripulaciones, utilizados para el transporte de mercancías o pasajeros, para uso militar, para el deporte u otros fines.
- La fabricación de aeronaves de ala giratoria, para todo uso.
- La fabricación de planeadores, alas delta y otras aeronaves sin motor.
- La fabricación de dirigibles, globos utilizados en aeronáutica y meteorología.
- La fabricación de naves espaciales equipadas o no, para la vida en el espacio.
- La fabricación de vehículos de lanzamiento de naves espaciales.
- La fabricación de aparatos de entrenamiento de vuelo en tierra.
- La fabricación de artefactos y dispositivos para el aterrizaje sobre cubierta y dispositivos similares.
- La fabricación de partes, piezas y accesorios de los productos antes mencionados; principales ensamblajes tales como fuselajes, alas, puertas, paneles de mando, trenes de aterrizaje, incluso flotadores de hidroavión, depósitos de combustibles, góndolas, entre otros.
- La fabricación de partes especiales de ensamblajes principales, diseñadas para su instalación en aeronaves; partes de globos y dirigibles y partes de naves espaciales y de vehículos de lanzamiento.

De otra parte se encuentra el código CIIU 5111, relacionado con el transporte aéreo de pasajeros, sin embargo no guarda una relación directa con el proceso:

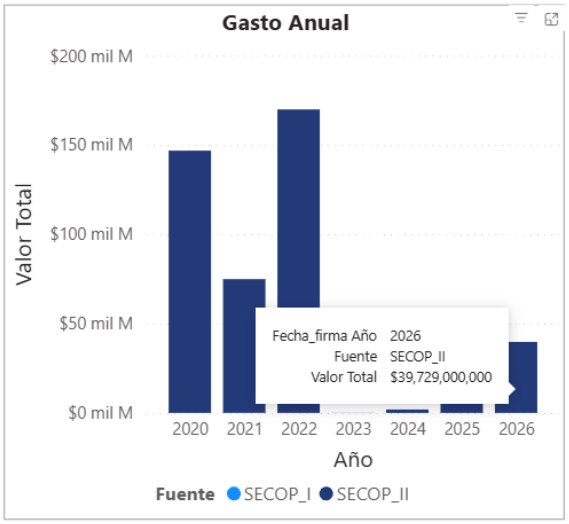


Sea la oportunidad para indicar que si bien se cuenta con un código CIIU para la fabricación de aeronaves, se ha identificado como consta en la solicitud de cotizaciones, así como en el análisis técnico, que el tipo de aeronave que requiere el Ejercito Nacional, corresponde a una fabricación de carácter extranjero. Adicionalmente bajo la clasificación UNSPSC, de acuerdo con la consulta realizada en el modelo de abastecimiento estratégico diseñado por la Agencia de Contratación Pública Colombia Compra Eficiente. Resaltando por lo obtenido en la solicitud de cotizaciones que son bienes de origen extranjero, a pesar de identificar empresas de orden nacional, que podrán finalmente ser comercializadores.

MODELO DE ABASTECIMIENTO ESTRATEGICO

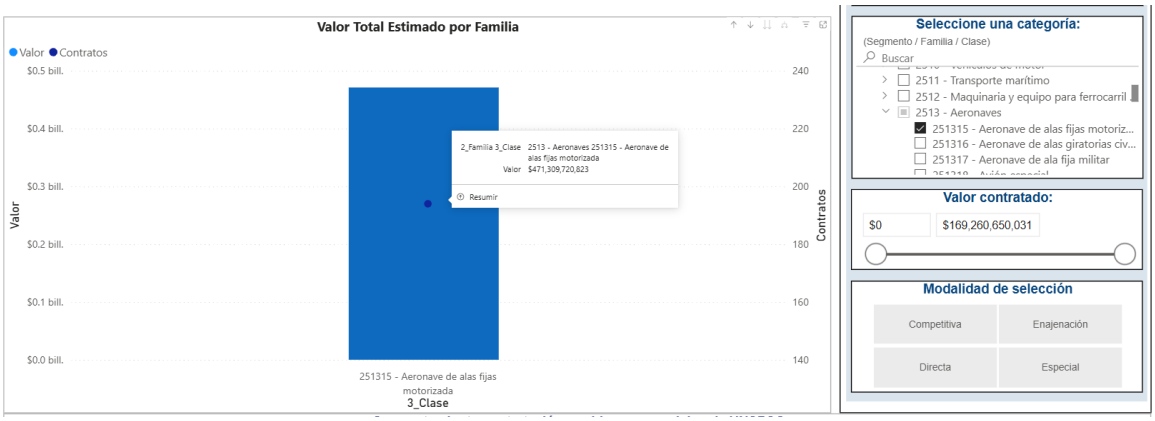


Fuente:https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiNjkwMzhkMjItNjZjZC00YzA3LWI1MDMtMGEyNzlmYWRjNDYxIiwidCI6IjdiMDkwNDFlLTI0NTEtNDlkMC04Y2IxLTc5ZDVlM2Q4YzFiZSIsImMiOjR9



Fuente:https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiNjkwMzhkMjItNjZjZC00YzA3LWI1MDMtMGEyNzlmYWRjNDYxIiwidCI6IjdiMDkwNDFlLTI0NTEtNDlkMC04Y2IxLTc5ZDVlM2Q4YzFiZSIsImMiOjR9

Como se cuenta con el registro del numeral 1.1 antecedentes, la demanda de este tipo de bienes es reducida y acorde a los planes de renovación de este tipo de maquinaria en las entidades publicas. En lo que respecta a la demanda de este año se ubica en un monto de $39.729.000.000.



Fuente:https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiNjkwMzhkMjItNjZjZC00YzA3LWI1MDMtMGEyNzlmYWRjNDYxIiwidCI6IjdiMDkwNDFlLTI0NTEtNDlkMC04Y2IxLTc5ZDVlM2Q4YzFiZSIsImMiOjR9

11.4. COMPORTAMIENTO FINANCIERO DEL SECTOR

Dentro de los lineamientos generales contenidos para la selección de contratistas, está la de velar por la salud financiera del proceso, favoreciendo el recurso publico ejecutado por la administración, pero al mismo tiempo exigiendo indicadores que se encuentren enmarcados dentro de las tendencias financieras del sector, por lo anterior se realiza el análisis de los INDICADORES FINANCIEROS por el comité económico estructurador.

De conformidad con lo establecido en el artículo 2.2.1.1.1.5.3 del Decreto 1082 de 2015, El MDN. - Ejército Nacional – DIRECCIÓN DE ADQUISICIONES verificará directamente el cumplimiento de los siguientes Indicadores Financieros.

El comité Económico realiza un estudio con el fin de establecer los indicadores financieros y de Capacidad Organizacional, para el presente proceso, tomando una muestra de 04 empresas a nivel Nacional de acuerdo con el registro en el SISTEMA INTEGRADO DE INFORMACIÓN SOCIETARIA POR PARTE DE LA SUPERINTENDENCIA DE SOCIEDADES, con corte a Diciembre 31 de 2025, la muestra se estructuró de acuerdo a las siguientes actividades económicas reportadas, las cuales guardan relación con el objeto del proceso:

C3030 - Fabricación de aeronaves, naves espaciales y de maquinaria conexa

Así mismo de acuerdo con la solicitud de cotización, evento en el cual se solicitó información financiera a las empresas cotizantes, se proyectara la información de las siguientes empresas:

1. AIRCRAFT INDUSTRIES AS.
2. DRACA SAS
3. HELIOS T&I S.A.S

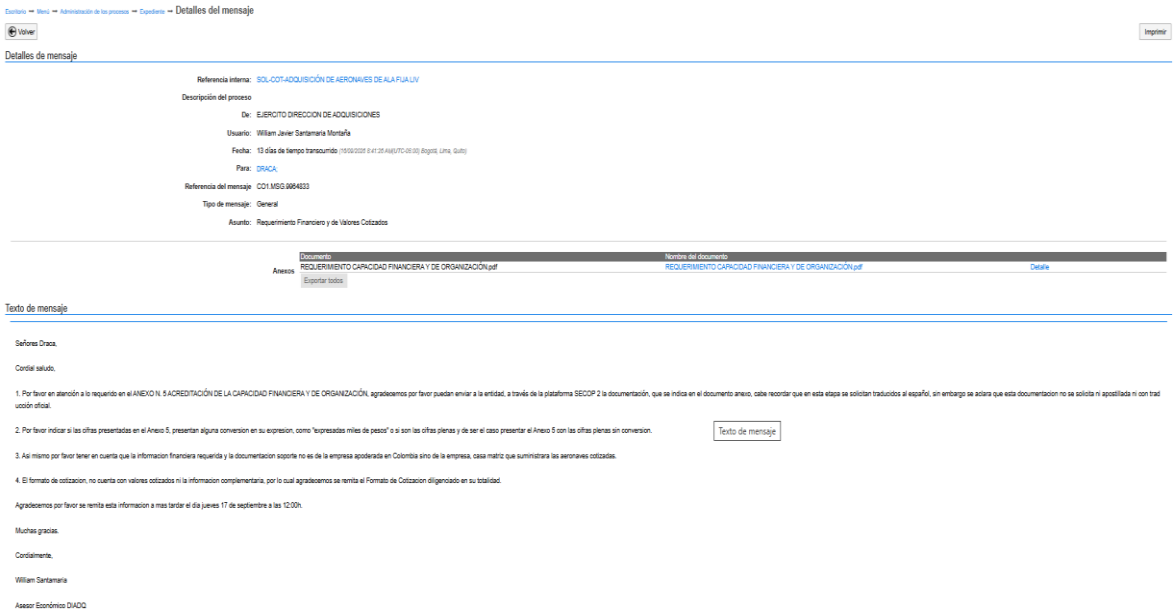
Sin embargo, en atención a que es una muestra de pocas empresas, se procedió a realizar la verificación en el directorio de proveedores del SECOP 2, la información financiera reportada en el perfil de las siguientes empresas:

4. TEXTRON INC
5. EMBRAER

El criterio anterior busca obtener la mayor muestra de información financiera frente a este mercado reducido, recordando que se busca la adquisición de aeronaves, cuyas fabricas directamente no se encuentran en Colombia.

Respecto a las empresas cotizantes se les hizo el requerimiento para que allegaran información financiera para verificar su capital de trabajo y validar la información financiera:

- **DRACA SAS**



Escritorio → Menú → Administración de los procesos → Expediente → Detalles del mensaje

Volver

Imprimir

Detalles de mensaje

Referencia interna: SOL-COT-ADQUISICIÓN DE AERONAVES DE ALA FIJA UIV

Descripción del proceso

De: EJERCITO DIRECCION DE ADQUISICIONES

Usuario: William Javier Santamaría Montaña

Fecha: 13 días de tiempo transcurrido (16/09/2025 8:41:25 AM(UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito)

Para: DRACA;

Referencia del mensaje CO1.MSG.9964833

Tipo de mensaje: General

Asunto: Requerimiento Financiero y de Valores Cotizados

Anexos

Documento	Nombre del documento	
REQUERIMIENTO CAPACIDAD FINANCIERA Y DE ORGANIZACIÓN.pdf	REQUERIMIENTO CAPACIDAD FINANCIERA Y DE ORGANIZACIÓN.pdf	Detalle

Exportar todos

Texto de mensaje

Señores Draca,

Cordial saludo,

1. Por favor en atención a lo requerido en el ANEXO N. 5 ACREDITACIÓN DE LA CAPACIDAD FINANCIERA Y DE ORGANIZACIÓN, agradecemos por favor puedan enviar a la entidad, a través de la plataforma SECOP 2 la documentación, que se indica en el documento anexo, cabe recordar que en esta etapa se solicitan traducidos al español, sin embargo se aclara que esta documentacion no se solicita ni apostillada ni con trad ucción oficial.

2. Por favor indicar si las cifras presentadas en el Anexo 5, presentan alguna conversion en su expresion, como "expresadas miles de pesos" o si son las cifras plenas y de ser el caso presentar el Anexo 5 con las cifras plenas sin conversion.

Texto de mensaje

3. Asi mismo por favor tener en cuenta que la informacion financiera requerida y la documentacion soporte no es de la empresa apoderada en Colombia sino de la empresa, casa matriz que suministrara las aeronaves cotizadas.

4. El formato de cotizacion, no cuenta con valores cotizados ni la informacion complementaria, por lo cual agradecemos se remita el Formato de Cotizacion diligenciado en su totalidad.

Agradecemos por favor se remita esta informacion a mas tardar el dia jueves 17 de septiembre a las 12:00h.

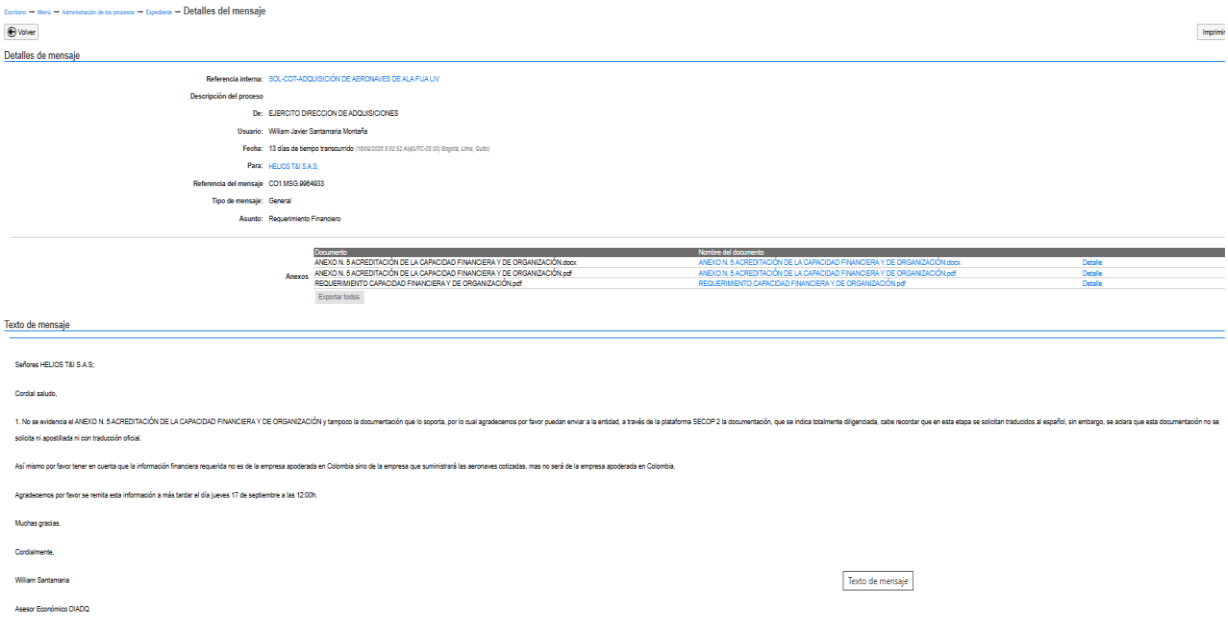
Muchas gracias.

Cordialmente,

William Santamaria

Asesor Económico DIADQ

- **HELIOS T&I S.A.S;**



Escritorio → Menú → Administración de los procesos → Expediente → Detalles del mensaje

Volver

Imprimir

Detalles de mensaje

Referencia interna: SOL-COT-ADQUISICIÓN DE AERONAVES DE ALA FIJA UIV

Descripción del proceso

De: EJERCITO DIRECCION DE ADQUISICIONES

Usuario: William Javier Santamaría Montaña

Fecha: 13 días de tiempo transcurrido (16/09/2025 8:52:52 AM(UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito)

Para: HELIOS T&I S.A.S;

Referencia del mensaje CO1.MSG.9964933

Tipo de mensaje: General

Asunto: Requerimiento Financiero

Anexos

Documento	Nombre del documento	
ANEXO N. 5 ACREDITACIÓN DE LA CAPACIDAD FINANCIERA Y DE ORGANIZACIÓN.docx	ANEXO N. 5 ACREDITACIÓN DE LA CAPACIDAD FINANCIERA Y DE ORGANIZACIÓN.docx	Detalle
ANEXO N. 5 ACREDITACIÓN DE LA CAPACIDAD FINANCIERA Y DE ORGANIZACIÓN.pdf	ANEXO N. 5 ACREDITACIÓN DE LA CAPACIDAD FINANCIERA Y DE ORGANIZACIÓN.pdf	Detalle
REQUERIMIENTO CAPACIDAD FINANCIERA Y DE ORGANIZACIÓN.pdf	REQUERIMIENTO CAPACIDAD FINANCIERA Y DE ORGANIZACIÓN.pdf	Detalle

Exportar todos

Texto de mensaje

Señores HELIOS T&I S.A.S;

Cordial saludo,

1. No se evidencia el ANEXO N. 5 ACREDITACIÓN DE LA CAPACIDAD FINANCIERA Y DE ORGANIZACIÓN y tampoco la documentación que lo soporta, por lo cual agradecemos por favor puedan enviar a la entidad, a través de la plataforma SECOP 2 la documentación, que se indica totalmente diligenciada, cabe recordar que en esta etapa se solicitan traducidos al español, sin embargo, se aclara que esta documentación no se solicita ni apostillada ni con traducción oficial.

Así mismo por favor tener en cuenta que la información financiera requerida no es de la empresa apoderada en Colombia sino de la empresa que suministrará las aeronaves cotizadas, mas no será de la empresa apoderada en Colombia.

Agradecemos por favor se remita esta información a más tardar el día jueves 17 de septiembre a las 12:00h.

Muchas gracias.

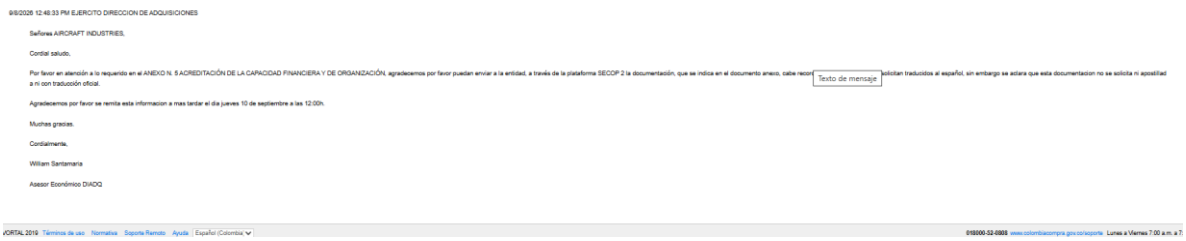
Cordialmente,

William Santamaria

Texto de mensaje

Asesor Económico DIADQ

- **AIRCRAFT INDUSTRIES:**



9/8/2026 12:48:33 PM EJERCITO DIRECCION DE ADQUISICIONES

Señores AIRCRAFT INDUSTRIES,

Cordial saludo,

Por favor en atención a lo requerido en el ANEXO N. 5 ACREDITACIÓN DE LA CAPACIDAD FINANCIERA Y DE ORGANIZACIÓN, agradecemos por favor puedan enviar a la entidad, a través de la plataforma SECOP 2 la documentación, que se indica en el documento anexo, cabe recor Texto de mensaje solicitan traducidos al español, sin embargo se aclara que esta documentacion no se solicita ni apostillad a ni con traducción oficial.

Agradecemos por favor se remita esta informacion a mas tardar el dia jueves 10 de septiembre a las 12:00h.

Muchas gracias.

Cordialmente,

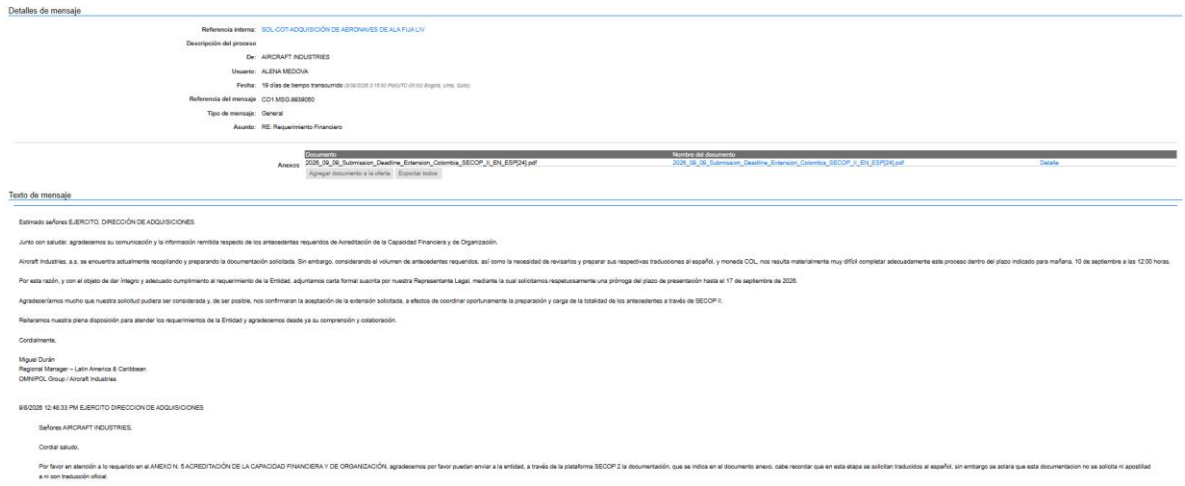
William Santamaria

Asesor Económico DIADQ

VORTAL 2019 Términos de uso Normativa Soporte Remoto Ayuda Español (Colombia) 018000-52-0808 www.colombiacompra.gov.co/soporte Lunes a Viernes 7:00 a.m. a 7:

Ante lo cual se encuentra que la empresa AIRCRAFT INDUSTRIES AS, responde con una posible fecha de entrega de la información pero finalmente no respondió el requerimiento, la empresa DRACA SAS, tampoco responde el requerimiento y por parte de la empresa HELIOS T&I S.A.S, indica la siguiente respuesta:

- **HELIOS T&I S.A.S**



Detalles de mensaje

Referencia interna: SOL-COT-ADQUISICIÓN DE AERONAVES DE ALA FIJA LIV

Descripción del proceso

De: AIRCRAFT INDUSTRIES

Usuario: ALENA MEDOVA

Fecha: 19 días de tiempo transcurrido (9/09/2026 2:18:50 PM(UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito)

Referencia del mensaje: CO1.MSG.9839050

Tipo de mensaje: General

Asunto: RE: Requerimiento Financiero

Anexos	Documento	Nombre del documento	
	2026_09_09_Submission_Deadline_Extension_Colombia_SECOP_II_EN_ESP[24].pdf	2026_09_09_Submission_Deadline_Extension_Colombia_SECOP_II_EN_ESP[24].pdf	Detalle

Agregar documento a la oferta Exportar todos

Texto de mensaje

Estimado señores EJERCITO, DIRECCIÓN DE ADQUISICIONES.

Junto con saludar, agradecemos su comunicación y la información remitida respecto de los antecedentes requeridos de Acreditación de la Capacidad Financiera y de Organización.

Aircraft Industries, a.s. se encuentra actualmente recopilando y preparando la documentación solicitada. Sin embargo, considerando el volumen de antecedentes requeridos, así como la necesidad de revisarlos y preparar sus respectivas traducciones al español, y moneda COL, nos resulta materialmente muy difícil completar adecuadamente este proceso dentro del plazo indicado para mañana, 10 de septiembre a las 12:00 horas.

Por esta razón, y con el objeto de dar íntegro y adecuado cumplimiento al requerimiento de la Entidad, adjuntamos carta formal suscrita por nuestra Representante Legal, mediante la cual solicitamos respetuosamente una prórroga del plazo de presentación hasta el 17 de septiembre de 2026.

Agradeceríamos mucho que nuestra solicitud pudiera ser considerada y, de ser posible, nos confirmaran la aceptación de la extensión solicitada, a efectos de coordinar oportunamente la preparación y carga de la totalidad de los antecedentes a través de SECOP II.

Reiteramos nuestra plena disposición para atender los requerimientos de la Entidad y agradecemos desde ya su comprensión y colaboración.

Cordialmente,

Miguel Durán
Regional Manager – Latin America & Caribbean
OMNIPOL Group / Aircraft Industries

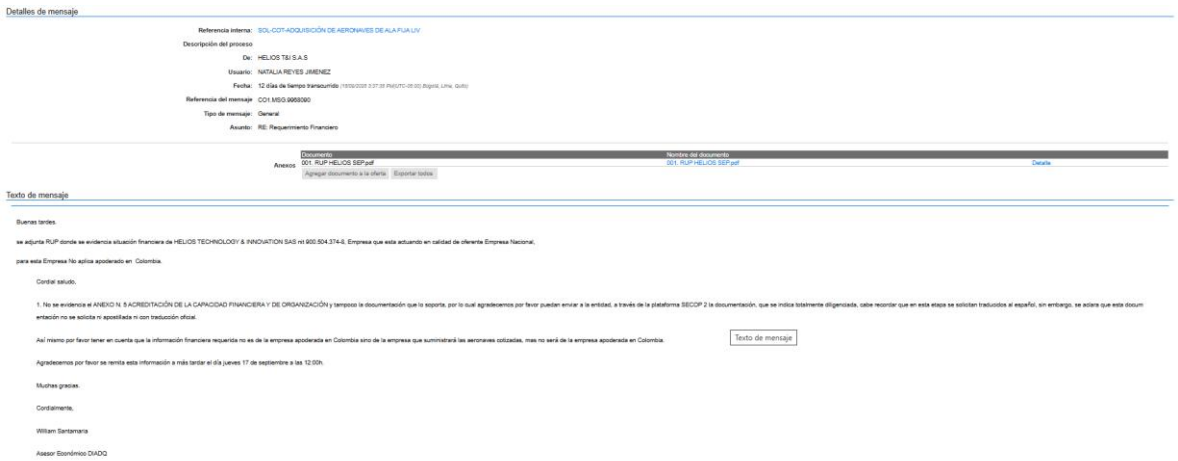
9/8/2026 12:48:33 PM EJERCITO DIRECCION DE ADQUISICIONES

Señores AIRCRAFT INDUSTRIES,

Cordial saludo,

Por favor en atención a lo requerido en el ANEXO N. 5 ACREDITACIÓN DE LA CAPACIDAD FINANCIERA Y DE ORGANIZACIÓN, agradecemos por favor puedan enviar a la entidad, a través de la plataforma SECOP 2 la documentación, que se indica en el documento anexo, cabe recordar que en esta etapa se solicitan traducidos al español, sin embargo se aclara que esta documentacion no se solicita ni apostillad a ni con traducción oficial.

- **HELIOS T&I S.A.S**


Detalles de mensaje

Referencia interna: SOL-COT-ADQUISICIÓN DE AERONAVES DE ALA FIJA UAV

Descripción del proceso

De: HELIOS T&I S.A.S

Usuario: NATALIA REYES JIMENEZ

Fecha: 12 días de tiempo transcurrido

Referencia del mensaje: COT.MSG.9068090

Tipo de mensaje: General

Asunto: RE: Requerimiento Financiero

Anexos: 001. RUP-HELIOS SEP.pdf

Agregar documento a la oferta | Exportar todos

Texto de mensaje

Buenas tardes.

se adjunta RUP donde se evidencia situación financiera de HELIOS TECHNOLOGY & INNOVATION SAS nit 900.504.374-8, Empresa que esta actuando en calidad de oferente Empresa Nacional,

para esta Empresa No aplica apoderado en Colombia.

Cordial saludo,

1. No se evidencia el ANEXO N. 5 ACREDITACIÓN DE LA CAPACIDAD FINANCIERA Y DE ORGANIZACIÓN y tampoco la documentación que lo soporta, por lo cual agradecemos por favor puedan enviar a la entidad, a través de la plataforma SECOP 2 la documentación, que se indica totalmente diligenciada, cabe recordar que en esta etapa se solicitan traducidos al español, sin embargo, se aclara que esta docum entación no se solicita ni apostillada ni con traducción oficial.

Así mismo por favor tener en cuenta que la información financiera requerida no es de la empresa apoderada en Colombia sino de la empresa que suministrará las aeronaves cotizadas, mas no será de la empresa apoderada en Colombia.

Texto de mensaje

Agradeceremos por favor se remita esta información a más tardar el día jueves 17 de septiembre a las 12:00h.

Muchas gracias.

Cordialmente,

William Santamaria

Asesor Económico DIADQ

De acuerdo a la información obtenida de las fuentes ya citadas, el comité económico utiliza las medias de análisis estadístico descritas en el Manual para determinar y verificar los Requisitos Habilitantes en los procesos de contratación con las cuales se analizaron los indicadores financieros a establecer para el presente proceso, con el fin de analizar el comportamiento financiero del sector y permitir establecer unos niveles adecuados de estabilidad financiera pero también la pluralidad de oferentes para el proceso, los cuales garanticen financieramente una buena ejecución contractual por parte de los posibles proponentes. Para mayor claridad a continuación se relacionan las empresas con su correspondiente información financiera así:

	AIRCRAFT INDUSTRIES AS.	DRACA SAS	HELIOS	TEXTRON INC	EMBRAER	GLASS AIRCRAFT DE COLOMBIA LTDA	ELECTRICOS INTERNACIONAL SAS	Bell Textron Technical Services INC. sucursal colombia	SIKORSKY MATERIAL SERVICES LLC SUCURSAL COLOMBIA
INDICADORES FINANCIEROS									
Índice De Liquidez	1,80	45,97	1,84	1,82	1,50	0,17	2,44	1,13	21,91
Endeudamiento	58%	2%	59%	57%	70%	119%	45%	88%	5%
Cobertura De Intereses	0,642	4,149	3,013	9,020	1,920	(41,767)	1,543	60,298	(6,934)
Capital De Trabajo	$ 140.568.987,00	$ 12.637.537,00	$ 4.367.584.484,00			$ (111.768.000,00)	$ 3.962.994.000,00	438.329.000,00 USD	$ 40.720.427.000,00
Indicadores De Capacidad Organizacional									
Rentabilidad Del Patrimonio	0,020	0,321	0,326	0,170	0,159	3,271	0,177	0,469	-0,012
Rentabilidad Del Activo	0,007	0,314	0,134	0,080	0,047	-0,632	0,097	0,055	-0,011

	MAYOR VALOR	PROMEDIO	MEDIANA	MEDIA GEOMÉTRICA	DESVIACIÓN ESTÁNDAR	DISPERSIÓN
INDICADORES FINANCIEROS						

Índice de Liquidez	45,97	8,73	1,82	2,53	15,52	12%
Endeudamiento	1,19	0,56	0,58	0,34	0,37	156%
Cobertura de Intereses	60,30	3,54	1,92	3,87	26,05	7%
Capital de Trabajo	$ 40.720.427.000,00	$ 7.075.824.715,43	$ 438.329.000,00	$ 422.594.049,83	$ 14.959.321.322,91	3%
INDICADORES DE CAPACIDAD ORGANIZACIONAL						
RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO	3,27	0,54	0,18	0,25	1,03	17%
RENTABILIDAD DEL ACTIVO	0,31	0,01	0,05	0,07	0,26	21%

INDICADORES FINANCIEROS	**CRITERIO**	**VALOR A ESTABLECER**
Índice de Liquidez	MEDIANA VALORES	1,82
Endeudamiento	MEDIANA VALORES	0,58
Cobertura de Intereses	MEDIANA VALORES	1,92
Capital de Trabajo	CRITERIO COMITÉ ECONÓMICO ESTRUCTURADOR	20% VTPA
INDICADORES DE CAPACIDAD ORGANIZACIONAL		
RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO	MEDIANA VALORES COTIZADOS	0,18
RENTABILIDAD DEL ACTIVO	MEDIANA VALORES COTIZADOS	0,05

11.4.1. CAPACIDAD FINANCIERA (CF):

De acuerdo con el análisis realizado, en el punto anterior, se puede determinar que los siguientes indicadores, permiten reflejar una adecuada condición financiera y organizacional, de acuerdo a la modalidad al encontrarse

en el nivel adecuado de cada indicador, se puede estimar una condición favorable para el desarrollo del proceso contractual y del contrato.

SE INFORMA QUE PARA EL CASO DE PROPONENTES PLURALES (UNIONES TEMPORALES, CONSORCIOS O PROMESAS DE SOCIEDAD FUTURA), EL MÉTODO DE EVALUACIÓN, PARA TODOS LOS INDICADORES, EXPUESTOS EN ESTE DOCUMENTO, SERÁ LA SUMATORIA DE LOS COMPONENTES DE LOS INDICADORES DE LOS INTEGRANTES DE LA UNION TEMPORAL, CONSORCIO O PROMESA DE SOCIEDAD FUTURA, MODALIDAD AMPARADA POR COLOMBIA COMPRA EFICIENTE MEDIANTE VERSION M-DVRHPC-05:

3. Suma de los componentes de los indicadores

En esta opción cada uno de los integrantes del oferente aporta al valor total de cada componente del indicador en la misma proporción. En los indicadores que se calculan por medio de una división, los componentes son el numerador y el denominador de la operación, como se muestra en la siguiente expresión:

$$Indicador = \frac{Numerador_1 + \cdots + Numerador_n}{Denominador_1 + \cdots + Denominador_n} = \frac{\sum_{i=1}^{n} Numerador_i}{\sum_{i=1}^{n} Denominador_i}$$

Donde i representa a una empresa que conforma el oferente plural y n es el número total de empresas integrantes del oferente plural (unión temporal o consorcio).

A. INDICADOR DE LIQUIDEZ:

El indicador de liquidez requerido para la oferta se calculará teniendo en cuenta la siguiente fórmula:

INDICE DE LIQUIDEZ=	*ACTIVO CORRIENTE* / *PASIVO CORRIENTE*

LIQUIDEZ >= 1,82

Determina la capacidad que tiene un proponente para cumplir con sus obligaciones de corto plazo. A mayor índice de liquidez, menor es la probabilidad de que el proponente incumpla sus obligaciones de corto plazo.

EN CASO DE QUE EL PASIVO CORRIENTE DEL PROPONENTE SEA CERO (0 o indeterminado, originado por el valor CERO ($0) únicamente en los pasivos corrientes, EL PROPONENTE SERÁ HABILITADO, TODA VEZ QUE LA EMPRESA NO PRESENTARÍA COMPROMISOS A CORTO PLAZO.

NIVEL DE ENDEUDAMIENTO:

Determina el grado de endeudamiento en la estructura de financiación (pasivos y patrimonio) del proponente. A mayor índice de endeudamiento, mayor es la probabilidad del proponente de no poder cumplir con sus pasivos.

El nivel de endeudamiento requerido para la oferta se calculará teniendo en cuenta la siguiente fórmula:

NIVEL DE ENDEUDAMIENTO =	$\frac{\textbf{PASIVO TOTAL}}{\textbf{ACTIVO TOTAL}}$

El nivel de endeudamiento acreditado por el oferente deber ser menor o igual a **<=58%.**

RAZÓN DE COBERTURA DE INTERESES:

Refleja la capacidad del proponente de cumplir con sus obligaciones financieras. A mayor cobertura de intereses, menor es la probabilidad de que el proponente incumpla sus obligaciones financieras.

Refleja la capacidad del proponente de cumplir con sus obligaciones financieras:

RAZÓN COBERTURA DE INTERESES	**=**	$\frac{\textbf{UTILIDAD OPERACIONAL}}{\textbf{GASTOS DE INTERESES}}$

La razón de cobertura de intereses acreditada por el oferente debe ser **≥ 1,92**

Nota: Si al realizar la verificación de la razón de cobertura de interés, el oferente no presenta obligaciones financieras, registrando el saldo de su cuenta de Gastos por Interés en cero ($0); (Arrojando una Razón de cobertura indeterminada) se establecerá como CUMPLE para el caso del indicador en mención.

- **INDICADORES DE CAPACIDAD ORGANIZACIONAL**

Los indicadores de capacidad organizacional contenidos en el artículo 2.2.1.1.1.5.3 del Decreto 1082 de 2015, son los siguientes

RENTABILIDAD SOBRE EL PATRIMONIO

Determina la rentabilidad del patrimonio del proponente, es decir, la capacidad de generación de utilidad operacional por cada peso invertido en el patrimonio. A mayor rentabilidad sobre el patrimonio, mayor es la rentabilidad de los accionistas y mejor la capacidad organizacional del proponente.

RENTABILIDAD SOBRE EL PATRIMONIO	**=**	**UTILIDAD OPERACIONAL / PATRIMONIO**

La rentabilidad sobre el patrimonio, acreditada por el oferente debe ser **≥ 0,18.**

RENTABILIDAD SOBRE EL ACTIVO

Determina la rentabilidad de los activos del proponente, es decir, la capacidad de generación de utilidad operacional por cada peso invertido en el activo. A mayor rentabilidad sobre activos, mayor es la rentabilidad del negocio y mejor la capacidad organizacional del proponente. Este indicador debe ser siempre menor o igual que el de rentabilidad sobre patrimonio.

RENTABILIDAD SOBRE EL ACTIVO	**=**	**UTILIDAD OPERACIONAL / ACTIVO TOTAL**

La rentabilidad sobre el activo total, acreditada por el oferente debe ser **≥ 0,05.**

NOTAS A LOS ASPECTOS FINANCIEROS OBJETO DE VERIFICACIÓN:

Los consorcios o uniones temporales deberán presentar los documentos financieros exigidos, de cada uno de los integrantes por separado.

- **INDICADORES ADICIONALES DE CAPACIDAD FINANCIERA**

Dentro de este proceso, se considera la información establecida en el MANUAL PARA DETERMINAR Y VERIFICAR LOS REQUISITOS HABILITANTES EN LOS PROCESOS DE CONTRATACIÓN, emitido por Colombia Compra Eficiente, el cual indica:

"La capacidad financiera requerida en un Proceso de Contratación debe ser adecuada y proporcional a la naturaleza y al valor del contrato. En consecuencia, la Entidad Estatal debe establecer los requisitos de capacidad financiera con base en su conocimiento del sector relativo al objeto del Proceso de Contratación y de los posibles oferentes"

Considerando la información anterior, el comité económico estructurador ha definido los Indicadores de capacidad financiera contenidos en el artículo 2.2.1.1.1.5.3 del Decreto 1082 de 2015 y como se indica en el manual dentro de los siguientes numerales:

- IV Capacidad Financiera "A. Indicadores de capacidad financiera"
- V Capacidad Organizacional "A. Indicadores de capacidad organizacional"

Una vez atendidos los requisitos financieros obligatorios, este comité indica que considerando la situación actual del país y la coyuntura económica, como se ha evidenciado en cabeza del gobierno nacional, por medio de los decretos que reflejan el objetivo de la reactivación económica bajo aspectos controlados, como facultad de la administración, se establece dentro del presente proceso como indicador Adicional de Capacidad Financiera, únicamente el **Capital De Trabajo**, requerimiento que se soporta en el MANUAL PARA DETERMINAR Y VERIFICAR LOS REQUISITOS HABILITANTES EN LOS PROCESOS DE CONTRATACIÓN, en su literal B. del numeral IV Capacidad Financiera, el cual indica:

"*Las Entidades Estatales pueden establecer indicadores adicionales a los establecidos en el numeral 3 del artículo 2.2.1.1.1.5.3 del Decreto 1082 de 2015, solo en aquellos casos en que sea necesario por las características del objeto a contratar, la naturaleza o complejidad del Proceso de Contratación.*"

Lo anterior como búsqueda de un nivel financiero que garantice la ejecución a satisfacción del contrato, considerando que el nivel presupuestal es coherente para hacer una convocatoria bajo estas condiciones, salvaguardando a la entidad y sus recursos, adicionalmente es con la importancia de este proceso y las condiciones de desarrollo del mismo, con la finalidad de una adecuada y racional previsión financiera, ligada a la voluntad gubernamental, se establece el indicador de capacidad financiera referenciado, al margen indicado, permitiendo garantizar condiciones de mayor participación, respaldando el objetivo económico del gobierno y así mismo lograr una mayor pluralidad dentro del desarrollo del proceso.

Igualmente la administración en aras de obtener una mayor estabilidad contractual del proceso, financieramente y con el fin de coadyuvar a la mitigación de los riesgos, pero a niveles razonables y correlacionados con la particularidad del proceso se exigirá únicamente en sus pliegos de condiciones el siguiente indicador adicional:

MONEDA	INDICADOR FINANCIERO	INDICADOR DE REFERENCIA
PESOS	**VTPA = (COP) $ 273.535.838.169,00**	**20% VTP ASIGNADO** **20% VTPA= (COP) $54.707.167.633,80**
DOLARES	**VTPA EN USD = USD 69.039.549,57** **En consideración a la CIRCULAR N. C20260902000573 de fecha 02 de Septiembre de 2026 donde se establece proyección del dólar frente al peso para la vigencia 2026, 2027, 2028, 2029 y 2030**	**20% VTP ASIGNADO** **20% VTPA = 13.807.909,91 USD**

AÑO	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
VALOR COP	$3.800	$4.000	$4.150	$4.050	$4.150	$4.250	$4.350	$4.450	$4.500

A. CAPITAL DE TRABAJO:

Este indicador representa la liquidez operativa del proponente, es decir el remanente del proponente luego de liquidar sus activos corrientes (convertirlos en efectivo) y pagar el pasivo de corto plazo. Un capital de trabajo positivo contribuye con el desarrollo eficiente de la actividad económica del proponente. Es recomendable su uso cuando la Entidad Estatal requiere analizar el nivel de liquidez en términos absolutos.

El capital de trabajo requerido para la oferta se calculará teniendo en cuenta la siguiente fórmula:

CAPITAL DE TRABAJO =	**ACTIVO CORRIENTE**	-	**PASIVO CORRIENTE**

Donde:

CT: Capital de trabajo
VTPA: Valor total del presupuesto ASIGNADO (CDP) COP $273.535.838.169,00 EQUIVALENTE A USD69.039.549,57.

EL CAPITAL DE TRABAJO ACREDITADO POR EL OFERENTE DEBE SER MAYOR O IGUAL AL 20% DEL VALOR TOTAL DEL PRESUPUESTO ASIGNADO, Presupuesto asignado que corresponde al valor total de $273.535.838.169,00 EQUIVALENTE 69.039.549,57 USD.

20% VTPA= (COP) $ 54.707.167.633,80

20% VTPA= (USD) 13.807.909,91 USD

Este indicador corresponde a la exigencia para la presentación de la oferta, sin embargo como se indicara en el METODO DE CONTROL DEL FUTURO CONTRATISTA EN LA EJECUCION POR PARTE DE LA

SUPERVISION, el oferente deberá garantizar la mejor salud financiera a lo largo de la ejecución del contrato con la finalidad de preservar su calidad de contratista del futuro contrato derivado del presente proceso.

Con todo lo expuesto es necesario resaltar que los niveles establecidos por cada indicador permitirán desde el aspecto financiero, una amplia ventana respecto a la pluralidad de oferentes para este tipo de proceso.

NOTA: Los consorcios o uniones temporales deberán presentar los documentos financieros exigidos, de cada uno de los integrantes por separado

11.5. ASPECTOS TÉCNICOS RELEVANTES

11.6. ASPECTOS AMBIENTALES

12.4.1 Consideraciones generales

La adquisición de aeronaves de ala fija livianas constituye la incorporación de un sistema aeronáutico que, además de la aeronave propiamente dicha, comprende motores, hélices, sistemas de combustible, lubricantes, baterías, componentes aeronáuticos, equipos de apoyo en tierra, herramientas especiales, consumibles, repuestos, sistemas de aviónica y demás elementos necesarios para su operación, mantenimiento y sostenimiento.

En consecuencia, desde la perspectiva ambiental, los efectos asociados a la adquisición y posterior operación de las aeronaves no se limitan a las emisiones producidas durante el vuelo, sino que comprenden las diferentes etapas del ciclo de vida de la capacidad: fabricación, transporte, recepción, puesta en operación, utilización, mantenimiento, reparación, almacenamiento de sustancias, sustitución de componentes y disposición o aprovechamiento de los elementos que culminen su vida útil.

Por lo anterior, el análisis ambiental del sector debe considerar de manera integral los principales aspectos e impactos asociados a la solución aeronáutica, procurando que los requerimientos técnicos y las condiciones de sostenimiento permitan prevenir, minimizar, controlar y, cuando corresponda, gestionar adecuadamente los impactos ambientales derivados de la actividad.

Este enfoque resulta concordante con el marco ambiental colombiano, que reconoce la protección del ambiente, la prevención del deterioro ambiental y el desarrollo sostenible como elementos de la gestión pública ambiental. La Ley 99 de 1993 mantiene vigente el Sistema Nacional Ambiental – SINA y asigna al Estado competencias para establecer criterios ambientales que deben incorporarse en la planificación sectorial.

12.4.2 Emisiones atmosféricas y gases de efecto invernadero

La operación de aeronaves propulsadas mediante motores de turbina constituye una fuente de emisiones atmosféricas asociadas principalmente al consumo de combustible de aviación. Entre los productos de combustión se encuentran gases y contaminantes atmosféricos, dentro de los cuales adquieren especial

relevancia las emisiones de dióxido de carbono (CO_2), óxidos de nitrógeno (NOx), monóxido de carbono (CO), hidrocarburos no quemados y material particulado, de acuerdo con las características del motor, combustible, régimen de operación y condiciones de vuelo.

En consecuencia, desde la perspectiva técnica del sector, el consumo específico de combustible constituye una variable ambientalmente relevante, debido a su relación directa con el consumo energético de la aeronave y con las emisiones de CO_2 asociadas a la operación. No obstante, para efectos de comparación entre aeronaves, el consumo de combustible no deberá analizarse de manera aislada, puesto que las diferencias de capacidad de pasajeros, carga útil, alcance, velocidad y perfil de misión pueden modificar sustancialmente el resultado. Por esta razón, cuando exista información técnicamente comparable, podrán analizarse indicadores normalizados tales como:

- Consumo de combustible por hora de vuelo
- Consumo asociado a una distancia determinada
- Consumo por pasajero transportado
- Consumo por unidad de carga transportada
- Emisiones estimadas de co_2 asociadas a un perfil de misión.

Estos indicadores deberán utilizarse como variables técnicas de análisis del sector, y no como requisitos restrictivos de participación, salvo que exista una justificación técnica, operacional y metodológica que permita establecer un límite objetivo y verificable.

En el ámbito internacional, la OACI estructura la protección ambiental de la aviación mediante el Anexo 16 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, que comprende normas y métodos relativos al ruido de aeronaves, emisiones de motores y emisiones de CO_2 de aeronaves, además del esquema CORSIA para determinadas operaciones de aviación civil internacional. La edición actualmente publicada del Anexo 16 incluye, entre otros, el Volumen II sobre emisiones de motores y el Volumen III sobre emisiones de CO_2, ambos con actualizaciones de 2026.

Para el presente proceso debe diferenciarse este marco internacional de la aplicación específica del régimen CORSIA. La OACI establece que los vuelos internacionales de aeronaves militares, policiales, aduaneras y estatales se encuentran excluidos del ámbito de aplicación del sistema CORSIA, por lo que no corresponde trasladar automáticamente obligaciones propias de dicho mecanismo a la Aviación de Estado.

En consecuencia, para las aeronaves objeto del presente proceso, la consideración ambiental relacionada con emisiones deberá enfocarse principalmente en la eficiencia energética de la plataforma, características del sistema propulsivo, consumo de combustible, condiciones de operación, mantenimiento del motor y cumplimiento del régimen aeronáutico aplicable a la Aviación de Estado, sin establecer obligaciones de CORSIA que no resulten jurídicamente aplicables.

12.4.3 Huella de carbono

La huella de carbono constituye un indicador de las emisiones de gases de efecto invernadero asociadas a una actividad, organización, producto o servicio. En el caso de una aeronave, una de las principales fuentes de emisiones operacionales corresponde al consumo de combustible durante los diferentes perfiles de misión.

Colombia cuenta con una política nacional orientada a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y al desarrollo bajo en carbono. La Ley 2169 de 2021 estableció metas nacionales de mitigación, entre ellas la reducción de emisiones de GEI y el objetivo de alcanzar la carbono-neutralidad en 2050.

De igual manera, la Resolución 1447 de 2018 reglamentó el Sistema de Monitoreo, Reporte y Verificación de las acciones de mitigación a nivel nacional. Su ámbito debe aplicarse de acuerdo con las condiciones específicas previstas en la propia regulación y no debe interpretarse como una obligación general de certificación de huella de carbono para toda adquisición de bienes. Para efectos del presente proceso, la huella de carbono deberá ser entendida principalmente como un criterio de análisis técnico y de sostenibilidad del ciclo de vida, particularmente para la comparación de alternativas en términos de consumo de combustible, eficiencia operacional y características de la planta motriz.

En este sentido, cuando exista información técnica homogénea y verificable, la Entidad podrá considerar las características de consumo de combustible y desempeño energético de las diferentes alternativas como elementos de comparación técnica, evitando utilizar valores no homogéneos o provenientes de perfiles de misión diferentes.

La comparación deberá tener en cuenta, como mínimo, que una menor cantidad de combustible consumida por hora no necesariamente representa una menor huella por misión si la aeronave presenta diferencias sustanciales en carga útil, pasajeros, alcance o tiempo requerido para desarrollar la misma tarea.

12.4.4 Ruido aeronáutico

El ruido aeronáutico constituye otro aspecto ambiental asociado a la operación de las aeronaves, especialmente durante las fases de despegue, aproximación, aterrizaje, pruebas de motor y determinadas actividades de mantenimiento en tierra. La OACI contempla dentro del Anexo 16, Volumen I, estándares y métodos relacionados con la certificación de ruido de aeronaves. La documentación vigente del Anexo 16 registra actualizaciones recientes sobre este componente ambiental.

Para la presente adquisición, los aspectos relacionados con ruido deberán analizarse conforme al régimen aeronáutico y ambiental que resulte aplicable a la Aviación de Estado, considerando las características técnicas de la aeronave y de sus motores, así como las condiciones de operación de los aeródromos y unidades donde se proyecte su utilización.

No se considera técnicamente conveniente establecer en esta etapa un límite acústico aislado que no esté relacionado con una norma de certificación aplicable o con una condición operacional concreta.

12.4.5 Sustancias químicas, combustibles y residuos peligrosos

La operación y mantenimiento de aeronaves genera diferentes corrientes de residuos que pueden adquirir la condición de residuos peligrosos dependiendo de sus características de peligrosidad y de la forma como sean generados y manejados.

Entre ellos se pueden encontrar aceites y lubricantes usados, filtros contaminados, solventes, combustibles o mezclas contaminadas, materiales absorbentes utilizados en atención de derrames, baterías, componentes contaminados y otros residuos derivados de las actividades de mantenimiento.

El Decreto 1076 de 2015, en su Título 6 sobre residuos peligrosos, establece obligaciones para los generadores y señala que los servicios de almacenamiento, aprovechamiento, recuperación, tratamiento o disposición final deben contratarse con instalaciones que cuenten con las autorizaciones, permisos, licencias o instrumentos de manejo ambiental correspondientes. Asimismo, establece responsabilidad integral del generador por los residuos peligrosos generados y por los efectos que estos ocasionen sobre la salud humana y el ambiente.

Por tanto, la adquisición de las aeronaves deberá contemplar, dentro del sostenimiento y de los procedimientos institucionales aplicables, mecanismos que permitan garantizar la segregación, identificación, almacenamiento, transporte, aprovechamiento, tratamiento y disposición final de los residuos generados durante la operación y mantenimiento.

12.4.6 Disposición final y aprovechamiento de materiales y componentes

La disposición final de materiales y componentes deberá diferenciar entre aquellos elementos que conservan posibilidades de utilización, reparación, recuperación o aprovechamiento y aquellos que, debido a su condición técnica, estructural, de seguridad o de vida límite, deban ser retirados definitivamente del sistema.

En concordancia con los procedimientos institucionales de mantenimiento y logística de Aviación aplicables, los componentes podrán gestionarse, según corresponda, mediante:

a. Componentes reutilizables o recuperables: elementos que, previa inspección y cumplimiento de los requisitos técnicos aplicables, puedan reincorporarse al sistema.

b. Componentes reparables o rotables: elementos susceptibles de reparación, overhaul, reconstrucción o recuperación en organizaciones autorizadas, siempre que exista respaldo técnico, trazabilidad y cumplimiento de los procedimientos aeronáuticos aplicables.

c. Componentes fuera de servicio o no reparables: elementos que, por alcanzar límites de vida, presentar daños no recuperables, obsolescencia o cualquier otra condición técnica establecida, deban retirarse definitivamente.

d. Residuos peligrosos: materiales que presenten características de peligrosidad y que deban ser gestionados mediante los mecanismos previstos en la normativa ambiental aplicable.

Cuando se trate de elementos aeronáuticos sujetos a controles de seguridad, propiedad o trazabilidad institucional, las actuaciones de desmilitarización, inutilización o destrucción que correspondan deberán realizarse conforme a los procedimientos institucionales aplicables, sin perjuicio de las obligaciones ambientales asociadas a los residuos resultantes.

Es importante precisar que la clasificación de un componente como fuera de servicio, por sí sola, no determina automáticamente su condición de residuo peligroso. La clasificación ambiental deberá efectuarse atendiendo a las características del material y a la normativa ambiental aplicable.

11.7. PERSPECTIVA LEGAL

Desde la perspectiva legal, los aspectos ambientales asociados al presente proceso constituyen obligaciones transversales que deberán ser observadas durante las diferentes etapas relacionadas con la adquisición, entrega, puesta en operación, mantenimiento y disposición final de las aeronaves y sus componentes.

La obligación de protección ambiental tiene fundamento constitucional. Los artículos 8, 79 y 80 de la Constitución Política establecen deberes relacionados con la protección de las riquezas naturales, el derecho a un ambiente sano y la planificación del manejo y aprovechamiento de los recursos naturales, así como la prevención y control de los factores de deterioro ambiental. Estos mandatos constituyen el fundamento superior de la regulación ambiental colombiana.

La Ley 99 de 1993 desarrolla estos principios y estructura el Sistema Nacional Ambiental – SINA, dentro del cual intervienen las autoridades ambientales nacionales, regionales y urbanas de acuerdo con sus respectivas competencias.

En consecuencia, la adquisición de las aeronaves deberá ejecutarse respetando las obligaciones ambientales que resulten aplicables a las actividades efectivamente desarrolladas, particularmente aquellas relacionadas con:

1. Gestión de residuos.

   Los residuos generados durante actividades de operación o mantenimiento deberán ser identificados y gestionados de acuerdo con su naturaleza y características de peligrosidad.

2. Gestión de residuos peligrosos.

   Cuando se generen residuos peligrosos, deberán observarse las obligaciones previstas en el régimen aplicable, incluyendo las relacionadas con almacenamiento, manejo, transporte, entrega a gestores autorizados, trazabilidad y disposición final. La Ley 1252 de 2008 mantiene vigente el régimen prohibitivo y de protección relacionado con residuos y desechos peligrosos.

3. Gestores autorizados

   Cuando corresponda contratar actividades de almacenamiento, tratamiento, aprovechamiento o disposición final de residuos peligrosos, deberá verificarse que el gestor cuente con los instrumentos ambientales exigibles para la actividad que desarrolla.

4. Sustancias y combustibles.

   Las actividades relacionadas con combustibles de aviación deberán ejecutarse conforme al régimen aeronáutico y ambiental aplicable, incluidos los procedimientos destinados a prevenir y atender derrames y gestionar adecuadamente los residuos derivados. El RACAE 34, Combustibles de Aviación contiene expresamente el capítulo denominado "Disposición final de residuos de combustible y residuos peligrosos", mediante el cual se establece que cada ente de Aviación de Estado deberá adoptar las medidas correspondientes para dar cumplimiento a la normativa ambiental colombiana vigente sobre protección y preservación del medio ambiente.

5. Prevención de contaminación de suelo y agua.

Las actividades de mantenimiento, abastecimiento y almacenamiento deberán desarrollarse bajo mecanismos de prevención de derrames, fugas y descargas no autorizadas.

6. Cumplimiento de autorizaciones ambientales.

   Cuando alguna actividad conexa requiera permiso, autorización, licencia o instrumento de manejo y control ambiental, deberá verificarse su existencia y vigencia de acuerdo con la naturaleza, ubicación y alcance de la actividad.

7. Responsabilidad ambiental.

   El cumplimiento de las obligaciones ambientales no se extingue por la entrega física de la aeronave. Las obligaciones deberán analizarse según la etapa y el sujeto que genere, posea, transporte, trate, aproveche o disponga los materiales y residuos.

Desde la perspectiva contractual, lo anterior debe traducirse en obligaciones claras y verificables, evitando cláusulas genéricas que no permitan determinar qué obligación debe cumplir cada parte. Por ello, en los documentos contractuales que correspondan deberá definirse, según el alcance de la contratación, la responsabilidad sobre:

- Suministro y características ambientales de sustancias y consumibles
- Entrega de fichas de seguridad y documentación técnica aplicable
- Manejo de residuos generados durante actividades ejecutadas por el contratista
- Retiro y disposición de elementos sustituidos cuando contractualmente corresponda
- Gestión de embalajes y materiales de transporte
- Control de derrames durante actividades desarrolladas por el contratista
- Entrega de certificaciones o manifiestos de gestión de residuos cuando resulten legalmente exigibles
- Cumplimiento de las autorizaciones ambientales correspondientes.

De esta manera, el componente ambiental deja de ser una declaración general y se convierte en un conjunto de obligaciones determinadas, verificables y asignables.

11.8. MARCO LEGAL AMBIENTAL

El marco jurídico ambiental aplicable al proceso deberá entenderse como un conjunto de disposiciones de carácter constitucional, legal, reglamentario, administrativo y aeronáutico que regulan los impactos y actividades asociados a la operación, mantenimiento, abastecimiento y disposición de materiales y residuos derivados de la capacidad aeronáutica. Para efectos del presente análisis se identifican como principales referentes los siguientes:

a. Constitución Política de Colombia

Los artículos 8, 79 y 80 constituyen el fundamento constitucional de la protección ambiental, incluyendo el deber de proteger las riquezas naturales, garantizar el derecho colectivo a gozar de un ambiente sano, planificar el aprovechamiento de los recursos naturales y prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental.

b. Ley 99 de 1993

Por medio de la Ley 99 de 1993 se crea el Ministerio del Medio Ambiente, se organiza el Sistema Nacional Ambiental – SINA y se establecen las bases institucionales y principios generales de la gestión ambiental colombiana. La norma permanece vigente.

c. Decreto 1076 de 2015

El Decreto 1076 de 2015 constituye el Decreto Único Reglamentario del Sector Ambiente y Desarrollo Sostenible y compila, entre otras materias, disposiciones relativas a la gestión de residuos peligrosos.

Para el presente proceso resulta particularmente relevante el Título 6, relativo a residuos peligrosos, que establece obligaciones para los generadores y contempla, entre otros aspectos, condiciones para almacenamiento y entrega a instalaciones autorizadas.

El régimen establece que el almacenamiento de residuos peligrosos en las instalaciones del generador no podrá superar, como regla general, doce (12) meses, sin perjuicio de la posibilidad de solicitar una extensión debidamente sustentada ante la autoridad ambiental competente.

d. Ley 1252 de 2008

La Ley 1252 de 2008 establece normas prohibitivas en materia ambiental relacionadas con residuos y desechos peligrosos y permanece vigente. Su aplicación debe articularse con el régimen reglamentario contenido en el Decreto 1076 de 2015.

e. Resolución 063 de 2024

La Resolución 063 de 2024 adoptó métodos de muestreo y ensayo para determinar características de peligrosidad de los residuos y derogó la Resolución 0062 de 2007. Esta actualización resulta relevante para la correcta clasificación técnica de residuos cuando exista incertidumbre sobre su condición de peligrosidad.

f. Resolución 1362 de 2007

La Resolución 1362 de 2007 establece requisitos y procedimientos relacionados con el Registro de Generadores de Residuos o Desechos Peligrosos. Su aplicación deberá determinarse según la condición de generador, cantidades y demás criterios establecidos en la regulación vigente.

g. Gestión de baterías usadas de plomo-ácido

Este punto requiere especial actualización frente a documentos anteriores.

La Resolución 0799 de 2025 reglamentó los Sistemas de Recolección y Gestión de Baterías Usadas de Plomo Ácido – BUPA y entró en vigencia el 1.º de enero de 2026, fecha desde la cual quedaron derogadas las Resoluciones 372 de 2009, 503 de 2009, 1738 de 2010 y 361 de 2011 en los términos establecidos por la nueva regulación.

Por tanto, para una adquisición estructurada en 2026 no recomiendo citar como norma principal la Resolución 372 de 2009, salvo que se haga únicamente como antecedente histórico. La referencia vigente debe ser la

Resolución 0799 de 2025 cuando el tipo de batería y la actividad desarrollada se encuentren dentro de su ámbito de aplicación.

h. Pilas y acumuladores

Para las pilas y acumuladores sujetos a los sistemas de recolección y gestión correspondientes, el Ministerio de Ambiente mantiene como referencia la Resolución 1297 de 2010, modificada por la Resolución 2246 de 2017. Su aplicación debe verificarse según el tipo específico de pila o acumulador y el ámbito de la regulación.

i. Separación y gestión de residuos sólidos

La Resolución 2184 de 2019 estableció el código nacional de colores para la separación de residuos en la fuente, diferenciando residuos orgánicos aprovechables, residuos aprovechables y residuos no aprovechables. Su aplicación deberá armonizarse con los sistemas institucionales de gestión de residuos y con la naturaleza particular de los residuos aeronáuticos y peligrosos.

j. Cambio climático y gases de efecto invernadero

La Ley 2169 de 2021 establece metas nacionales relacionadas con mitigación de gases de efecto invernadero, desarrollo bajo en carbono y carbono-neutralidad, incluyendo la meta nacional de carbono-neutralidad para 2050.

La Resolución 1447 de 2018 reglamenta el sistema nacional de monitoreo, reporte y verificación de acciones de mitigación. Su aplicabilidad concreta dependerá del tipo de iniciativa o actividad y de las condiciones establecidas en la regulación, por lo que no deberá utilizarse para afirmar automáticamente que la entidad debe registrar o certificar la huella de carbono de la flota adquirida.

k. Normativa aeronáutica de Aviación de Estado

La regulación aeronáutica específica para el objeto del presente proceso corresponde al Reglamento Aeronáutico Colombiano de Aviación de Estado – RACAE, expedido por la Autoridad Aeronáutica de Aviación de Estado en ejercicio de las competencias establecidas en el Decreto 2937 de 2010. La AAAES mantiene publicados, entre otros, los RACAE 21 sobre certificación de productos aeronáuticos, RACAE 34 sobre combustibles de aviación y RACAE 43 sobre mantenimiento.

De manera particular, el RACAE 34 resulta directamente pertinente porque contiene disposiciones específicas sobre la disposición final de residuos de combustible y residuos peligrosos y exige a los entes de Aviación de Estado adoptar las medidas correspondientes para cumplir la normativa ambiental colombiana vigente.

l. Referentes internacionales de protección ambiental de la aviación

El Anexo 16 de la OACI – Protección del Medio Ambiente constituye el principal referente internacional técnico en materia ambiental aeronáutica y contiene disposiciones relacionadas con:

- Ruido de aeronaves
- Emisiones de motores
- Emisiones de CO_2 de aeronaves
- CORSIA para determinadas operaciones de aviación civil internacional.

Estos estándares internacionales deberán considerarse como referencias técnicas en aquello que resulte aplicable al proceso, sin desplazar el régimen jurídico colombiano ni la regulación específica expedida por la Autoridad Aeronáutica de Aviación de Estado.

m. Criterio de aplicabilidad normativa al proceso

Para efectos de evitar interpretaciones extensivas o la incorporación de obligaciones que no correspondan al objeto contractual, la normativa ambiental deberá aplicarse bajo el siguiente criterio:

La existencia de una norma ambiental no implica automáticamente que todas sus obligaciones resulten exigibles a la adquisición de aeronaves. La aplicabilidad deberá determinarse según la actividad desarrollada, el tipo de material o residuo, el sujeto responsable, la etapa del ciclo de vida y el ámbito material de cada disposición.

En consecuencia, durante la estructuración contractual deberán diferenciarse:

a. Obligaciones directamente relacionadas con la adquisición: documentación ambiental, características de sustancias y consumibles, embalajes, transporte, entrega y demás obligaciones expresamente asociadas al suministro.

b. Obligaciones relacionadas con la operación y mantenimiento: aquellas que correspondan al Ejército Nacional como operador, mantenedor o generador de residuos.

c. Obligaciones del contratista: aquellas relacionadas con actividades que este ejecute directamente durante fabricación, transporte, entrega, instalación, asistencia técnica, entrenamiento, puesta en servicio, mantenimiento o soporte contratado.

d. Obligaciones de terceros gestores: aquellas correspondientes al transporte, aprovechamiento, tratamiento o disposición final de residuos cuando estas actividades sean realizadas por gestores autorizados.

Este criterio permite evitar dos riesgos opuestos: omitir obligaciones ambientales aplicables o imponer al proceso obligaciones que jurídicamente corresponden a otra etapa, sujeto o actividad.

12. DESCRIPCIÓN DEL OBJETO A CONTRATAR CON LAS ESPECIFICACIONES Y LA IDENTIFICACIÓN DEL CONTRATO A CELEBRAR.

Los documentos técnicos objeto de verificación para la habilitación de la oferta y los aspectos técnicos de evaluación son todos aquellos que por sus características especiales requieren de una exigencia particular de cumplimiento que no pueden obviarse y, por lo tanto, son de carácter obligatorio y serán evaluados como CUMPLE O NO CUMPLE.

12.1. CUMPLIMIENTO DE ESPECIFICACIONES TÉCNICAS.

El proponente deberá acreditar que los bienes objeto de su oferta cumplen con las normas, requisitos y especificaciones técnicas de obligatorio cumplimiento establecidos por la Entidad para cada uno de los componentes e ítems objeto del presente proceso. Para tal efecto, deberá diligenciar en su

integridad y suscribir por parte del Representante Legal los apartados denominados "Especificaciones Técnicas de Obligatorio Cumplimiento" y "Especificaciones Técnicas Adicionales de Obligatorio Cumplimiento", según corresponda.

Así mismo, deberá adjuntar la documentación técnica y demás soportes documentales exigidos en cada especificación, cuando aplique, que permitan verificar y corroborar objetivamente el cumplimiento de los requisitos establecidos para cada ítem.

La información consignada por el proponente deberá corresponder a la aeronave, variante, configuración y equipos efectivamente ofertados. La Entidad podrá verificar la información y documentación aportada durante la evaluación y, cuando corresponda, durante la recepción y aceptación de los bienes.

12.2. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO

ITEM	DESCRIPCIÓN	ESPECIFICACIÓN TÉCNICA MÍNIMA	Cumple	No Cumple
1	Tipo de aeronave	Aeronave de transporte aéreo liviano multipropósito de ala fija, bimotor turbohélice.		
2	Estado aeronave, componentes y fabricación	El oferente debe garantizar que cada aeronave deberá ser cien por ciento (100 %) nueva de fábrica y contar con una fecha de fabricación cuya antigüedad no supere ocho (8) meses al momento de su entrega efectiva a la Entidad, para verificar el ítem deberá presentar junto con su oferta, por cada aeronave, los registros de almacenamiento, conservación y preservación desde su fabricación; los soportes de sus condiciones técnicas y de aeronavegabilidad; la información sobre vigencia e inicio de las garantías; y una declaración del fabricante o respaldada por este que certifique que no ha tenido uso operacional distinto de fabricación, pruebas y vuelo de traslado. Las horas registradas deberán estar debidamente soportadas y ser consistentes con dichas actividades.		
3	Dimensiones de Cabina (Útil)	Aeronave dimensiones internas mínimas de cabina de 1,50 metros de ancho, y 1,50 metros de alto.		
4	Vida útil estructural	Aeronave conforme a los límites estructurales certificados por el fabricante y respaldados por el programa de mantenimiento aprobado. "mínimo 30 años de vida útil de la aeronave".		
5	Peso Máximo de Despegue (MTOW)	El oferente deberá garantizar que la aeronave cuente con un MTOW en un rango mínimo de 5.500 kg (12.100 lb) y máximo de 11.500 kg (25.300 lb).		
6	Alcance máximo	El oferente deberá garantizar que la aeronave debe estar diseñada para brindar un alcance igual o superior a 1.574 km (850 NM), contemplando reserva de combustible para un alterno determinado a 100NM y un sostenimiento de 45 minutos.		
7	Velocidad de crucero	El oferente deberá garantizar que la aeronave cuente con una velocidad igual o superior a 170 KTAS.		
8	Techo de servicio	El oferente deberá garantizar que la aeronave cuente con un techo operacional certificado igual o superior a 20.000 pies.		
9	Motores	El oferente deberá garantizar que cada aeronave cuente con dos (2) motores turbohélice y sus componentes en condición nueva de fábrica.		
		Potencia Mínima 715 SHP (caballos de potencia al eje)		

ITEM	DESCRIPCIÓN	ESPECIFICACIÓN TÉCNICA MÍNIMA	Cumple	No Cumple
10	Hélices	El oferente deberá garantizar que cada aeronave cuente con dos (2) Hélices, y sus componentes en condición nueva fabricada bajo certificado tipo, de velocidad constante, paso variable y reversible.		
11	Tren de aterrizaje	El oferente deberá garantizar que el tren de aterrizaje (fijo o retráctil) estén diseñados para operaciones en pistas preparadas, semipreparadas y no preparadas (gravilla, tierra compactada, recebo, gramilla o superficies equivalentes).		
12	Sistema de abastecimiento combustible.	El oferente deberá garantizar que cada aeronave cuente con sistema de tanqueo de combustible por gravedad (condición mínima) que permita el uso de la aeronave en aeródromos con infraestructura limitada y procedimientos de abastecimiento en campo.		
13	Sistema de oxigeno	Cada aeronave deberá contar con un sistema de oxígeno diseñado en la aeronave de fabrica para garantizar un suministro seguro, continuo y regulado de oxígeno a la tripulación y la totalidad de pasajeros en condiciones normales y de emergencia. Debe contar con cilindros o generadores de oxígeno certificados, válvulas de control de presión, reguladores automáticos y máscaras de fácil acceso, para tripulación y pasajeros distribuidas estratégicamente en cabina y compartimentos. Asimismo, el sistema debe incluir indicadores de nivel y presión visibles para la tripulación, mecanismos de respaldo redundantes y cumplir con las normas internacionales de aeronavegabilidad y seguridad.		
14	Sistema de aire acondicionado	Cada aeronave deberá contar con un sistema de aire acondicionado para cabina de tripulación y pasajeros en su totalidad		
15	Sistema de protección de hielo	El oferente deberá garantizar que cada aeronave cumpla con todos los sistemas de protección contra el hielo (Anti-ice y De-ice) para la aeronave.		
16	Componentes Aviónica	El oferente deberá entregar cada aeronave con la configuración de aviónica aprobada y certificada para la variante ofertada, vigente a la fecha de entrega, y con las versiones de hardware y software necesarias para cumplir las especificaciones técnicas. Deberán incorporarse las directivas de aeronavegabilidad obligatorias y las actualizaciones, modificaciones y boletines de servicio exigibles conforme a la normativa aplicable.		
		Un (1) sistema de gestión de vuelo (Flight Management System – FMS) con capacidad dual, que garantice la redundancia funcional y la independencia requeridas. Esta capacidad podrá implementarse mediante unidades o canales funcionalmente independientes, o mediante una arquitectura integrada aprobada, siempre que el fabricante original (OEM) acredite documentalmente el cumplimiento de las funciones y condiciones de redundancia exigidas.		
		Un (1) sistema de piloto automático integrado al sistema de aviónica de la aeronave, conforme a la configuración aprobada por el fabricante.		
		Dos (2) equipos o receptores GNSS/GPS funcionalmente independientes, con sus respectivas antenas, que proporcionen la capacidad de navegación requerida.		
		Un (1) transmisor localizador de emergencia ELT (Emergency Locator Transmitter), conforme a los requisitos de certificación aplicables.		
		Un (1) Radioaltimetro		
		Dos (2) equipos o canales funcionalmente independientes de medición de distancia DME (Distance Measuring Equipment).		
		Dos (2) equipos o canales funcionalmente independientes de navegación VOR/LOC/ILS.		
		Dos (2) computadores de datos de aire independientes ADC (Air Data Computer).		
		Dos (2) transpondedores, conforme a la configuración certificada de la aeronave y a los requisitos operacionales aplicables.		
		Dos (2) sistemas o fuentes funcionalmente independientes de referencia de rumbo y actitud AHRS (Attitude and Heading Reference System).		
		Un (1) sistema de radar meteorológico integrado al sistema de aviónica o interoperable con este, que permita la detección y presentación de información meteorológica relevante para la operación segura de la aeronave.		

ITEM	DESCRIPCIÓN	ESPECIFICACIÓN TÉCNICA MÍNIMA	Cumple	No Cumple
		Un (1) sistema de detección y advertencia de actividad eléctrica atmosférica (Lightning Detection System), destinado a proporcionar información sobre actividad eléctrica asociada a fenómenos meteorológicos. Se admitirán soluciones de cualquier fabricante que cumplan esta función y cuenten con la documentación técnica y certificación aplicables.		
		Un (1) sistema de alerta de proximidad al terreno (Terrain Awareness and Warning System – TAWS), con capacidad mínima Clase B y las funciones adicionales de advertencia mejorada de proximidad al terreno. Estas funciones podrán estar integradas en una única arquitectura certificada, sin exigir un equipo EGPWS físicamente independiente. El oferente deberá acreditar su cumplimiento mediante documentación técnica oficial del fabricante y las certificaciones o aprobaciones aeronáuticas aplicables.		
		Un (1) sistema anticolisión de a bordo TCAS II (Traffic Collision Avoidance System) y que se incorpore en la aeronave ADS-B OUT o ADS-B IN & OUT (Automatic Dependent Surveillance–Broadcast In/Out).		
		El sistema de aviónica deberá permitir la ejecución de los procedimientos y operaciones de navegación PBN/RNAV/RNP/APCH/LNAV/VNAV que resulten aplicables a la configuración certificada de la aeronave.		
		Las denominaciones de los sistemas contenidas en este numeral describen las funciones y capacidades técnicas requeridas y no imponen, por sí solas, una marca comercial ni una distribución física determinada de los equipos. Por consiguiente, se admitirán arquitecturas de aviónica integradas y soluciones técnicamente equivalentes cuando el oferente demuestre, mediante documentación técnica oficial del fabricante original (OEM), manuales o fichas técnicas aplicables y certificación aeronáutica pertinente, que la solución propuesta cumple integralmente las funciones, capacidades de navegación, redundancia, independencia funcional, presentación de información y condiciones de seguridad operacional exigidas en este numeral. La aceptación de arquitecturas integradas o soluciones técnicamente equivalentes no reducirá las capacidades ni los niveles de redundancia exigidos. Cuando se requieran expresamente dos (2) equipos independientes, deberán acreditarse dos unidades independientes; cuando el requisito permita equipos o canales funcionalmente independientes, se admitirán canales integrados en una misma arquitectura, siempre que el fabricante original demuestre documentalmente su independencia funcional y el cumplimiento de las capacidades requeridas. La integración no podrá generar un punto único de falla que comprometa la redundancia expresamente exigida. Adicional a lo anteriormente mencionado los fabricantes de las aeronaves dentro de su diseño de fábrica establecen un tipo de arquitectura de aviónica que va a ser incluida para la fabricación de la aeronave, si este diseño supera los requisitos mínimos mencionados se deberá entregar la aeronave sin remover ningún equipo que se encuentre previamente establecido.		
		El oferente deberá garantizar que cada aeronave cuente con la actualización de software y base de datos de navegación, adicional a esto debe garantizar la actualización sin costo adicional para la entidad durante dos (2) años posteriores a la entrega.		
17	Software y Base de datos de navegación	El oferente deberá garantizar que cada aeronave cuente con la actualización de software y base de datos de navegación, adicional a esto debe garantizar la actualización sin costo adicional para la entidad durante dos (2) años posteriores a la entrega.		
18	Registro de datos de vuelo	El oferente deberá garantizar que cada aeronave cuente con un sistema de registro de datos de vuelo (Flight data recorder FDR).		
		El oferente deberá garantizar que la aeronave cuente con un sistema de registro de voz en cabina (Cockpit Voice Recorder CVR).		
19	Comunicaciones	El oferente deberá garantizar que cada aeronave cuente como mínimo con el equipo dual independiente de comunicación VHF y dual de audio.		
		El oferente deberá proveer mínimo tres (3) auriculares aeronáuticos de última generación (headset/headphone) con ANC (cancelación de ruido incorporado) por cada aeronave.		
20	Acreditación documental	**Certificado Tipo** La aeronave y sus componentes clase I (Aeronave, motor y hélices) deberán contar con su certificado tipo aprobado por la autoridad aeronáutica competente tales como FAA, EASA o su equivalente, en el cual se relacione las capacidades y configuraciones certificadas de la aeronave.		

ITEM	DESCRIPCIÓN	ESPECIFICACIÓN TÉCNICA MÍNIMA	Cumple	No Cumple
		Certificado de producción El fabricante de la aeronave deberá suministrar con un Certificado de Producción (Production Certificate) vigente, emitido por la autoridad aeronáutica competente, tales como la FAA, EASA o su equivalente, mediante el cual se evidencie que dispone del diseño y producción aprobada que garantiza que las aeronaves fabricadas son conformes al diseño aprobado en el Certificado Tipo y cumplen con los requisitos de aeronavegabilidad aplicables. Dicho Certificado de Producción deberá ser anexado al momento de presentar la oferta.		
21	Certificación de navegación	El oferente deberá entregar la aeronave con Certificación para vuelos IFR/ VFR / diurno, nocturno y condiciones de hielo.		
22	Configuración operacional de la aeronave	**TRANSPORTE DE PASAJEROS** El oferente deberá garantizar que cada aeronave cuente con una configuración para transporte de pasajeros con capacidad mínima de diecinueve (19) y máxima de veinticinco (25) pasajeros, excluyendo la tripulación contemplada en (02 Pilotos, 01 Tripulante de Vuelo/Técnico), debidamente aprobado. Nota: El oferente deberá suministrar todos los componentes y elementos necesarios para esta configuración; las sillas deben ser en tapicería en cuero sintético o similar para pasajeros.		
		CASEVAC El oferente deberá garantizar que cada aeronave sea entregada con una configuración para realizar evacuación médica tipo (CASEVAC), con capacidad mínima para transportar dos (2) camillas y una (01) persona de asistencia médica, el cual deberá estar aprobado y/o debidamente especificado en alguno de los siguientes documentos soportes; Certificado Tipo (TC) y/o Certificado Tipo Suplementario (STC), suplementos al AFM, documentación técnica aprobada o datos de ingeniería legalmente aprobados por la autoridad aeronáutica competente (FAA, EASA o autoridad militar correspondiente). El oferente deberá suministrar todos los componentes y elementos necesarios para esta configuración (camillas, puntos de anclaje de la camilla, correas de sujeción del paciente, y demás elementos que sean necesarios).		
		PARACAIDISMO El oferente deberá garantizar que cada aeronave sea entregada con una configuración para realizar lanzamiento de quince (15) paracaidistas por (Línea estática y Salto libre), el cual deberá estar aprobado y/o debidamente especificado en alguno de los siguientes documentos soportes; Certificado Tipo (TC) y/o Certificado Tipo Suplementario (STC) Nota: El oferente deberá suministrar todos los componentes y elementos necesarios para esta configuración (puntos de anclaje, línea de salto, puerta de salto, configuración de asientos, y demás elementos que sean necesarios).		
		TRANSPORTE DE CARGA. El oferente deberá garantizar que cada aeronave cuente con una configuración para el transporte de carga con una capacidad de carga paga (Pay load) superior a 1900 kg o (4180 lbs) y un máximo de 3.500 kg o (7700 lbs) Nota: El oferente deberá suministrar todos los componentes y elementos necesarios para esta configuración (puerta y/o rampa de carga trasera o lateral, redes/mallas de sujeción, punto de anclaje, correas, y demás elementos que sean necesarios).		
		TRANSPORTE DE PALAS UH60 PAQUETE DE ANCLAJE Y SUJECIÓN PARA TRANSPORTE DE PALAS DE ROTOR PRINCIPAL DE UH 60 El oferente deberá garantizar que la aeronave cuente con la capacidad mínima de transporte de dos (02) palas del rotor principal del helicóptero UH-60 Black Hawk, de manera segura y sin obstruir las salidas de emergencia.		

<table>
<tr><th>ITEM</th><th>DESCRIPCIÓN</th><th>ESPECIFICACIÓN TÉCNICA MÍNIMA</th><th>Cumple</th><th>No Cumple</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td>La aeronave deberá permitir el transporte adecuado de las palas, que garantice su protección y cuidado, El trasporte de las palas debe ser efectuado en el contenedor o guacal diseñado por el fabricante de la pala, de no ser posible por su tamaño, la aeronave deberá disponer de las condiciones y elementos necesarios para garantizar el adecuado transporte, y conservación de las palas durante la operación. En caso de ser necesario, el oferente deberá suministrar los soportes, dispositivos o sistemas de sujeción requeridos para asegurar su transporte.

Nota: Las dimensiones de las palas del roto principal del Helicóptero UH-60 son las siguiente:

1. Medidas Palas Rotor Principal

<table><tr><td colspan="4">DIMENSIONES DE LA PALA ROTOR PRINCIPAL</td></tr><tr><td>ITEM</td><td>LARGO</td><td>ANCHO</td><td>ALTO</td></tr><tr><td>PALA UH-60L</td><td>7,5 mts</td><td>58 cm</td><td>21 cm</td></tr><tr><td>PALA S70-i</td><td>7,7 mts</td><td>67 cm</td><td>21 cm</td></tr></table>
2. Medidas contenedor de transporte

<table><tr><td colspan="4">CONTENEDOR DE TRANSPORTE</td></tr><tr><td>ITEM</td><td>LARGO</td><td>ANCHO</td><td>ALTO</td></tr><tr><td>PALA UH-60L</td><td>7,8 mts</td><td>100 cm</td><td>40 cm</td></tr><tr><td>PALA S70-i</td><td>8,0 mts</td><td>102 cm</td><td>49 cm</td></tr></table></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>Cumplimiento protocolo transporte de palas rotor principal helicóptero UH60

El oferente deberá demostrar que las dimensiones y configuración interna de la cabina permiten el ingreso, acomodación y transporte seguro de las dos (2) palas. Adicionalmente, deberá proporcionar los elementos de soporte y fijación necesarios para garantizar que estas permanezcan debidamente aseguradas durante el vuelo, evitando desplazamientos o movimientos que puedan afectar su integridad, la seguridad de la aeronave o de la tripulación, y garantizando su adecuada fijación a la estructura o piso de la aeronave.

Lo anterior será validado de acuerdo con el protocolo establecido para verificación de la capacidad de la aeronave del trasporte de las palas del rotor principal de los helicópteros UH60, dicho protocolo se encuentra para verificación al final de las presentes Condiciones Técnicas de Obligatorio Cumplimiento y deberá ser allegado al momento de la oferta.</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>23</td><td>Capacidades STOL (Short & take off landing)</td><td>Longitud mínima requerida para el despegue (Take off field lenght):

El oferente deberá garantizar que la aeronave cuente con la capacidad para operaciones en pistas cortas, semipreparadas y no preparadas con una longitud máxima de pista de 1000 metros de acuerdo con las limitaciones certificadas por el fabricante,para lo cual se deberá contemplar las siguientes consideraciones:

-Superficie de pista preparada, seca, nivelada

-Componente de viento 0kt (knots)

-Contemplando la liberación de un obstáculo de 35 ft para el despegue

-Temperatura estándar (ISA) y a nivel medio del mar (MSL).

-MTOW (Max Take Off Weight) incluyendo (02 Pilotos, 01 Tripulante de Vuelo/Técnico)</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>Distancia de aterrizaje.

El oferente deberá garantizar que la aeronave cuente con la capacidad para operaciones en pistas cortas, semipreparadas y no preparadas con una longitud máxima de pista de 1000 metros, de acuerdo con las limitaciones certificadas por el fabricante.

-Superficie de pista preparada, seca, nivelada

-Componente de viento 0kt (knots)

-Contemplando la liberación de un obstáculo de 50 ft para el aterrizaje</td><td></td><td></td></tr>
</table>

ITEM	DESCRIPCIÓN	ESPECIFICACIÓN TÉCNICA MÍNIMA	Cumple	No Cumple
		-Temperatura estándar (ISA) y a nivel medio del mar (MSL). - MLW (Max Landing Weight) incluyendo (02 Pilotos, 01 Tripulante de Vuelo/Técnico)		

2. MANTENIMIENTO Y SOPORTE LOGÍSTICO INICIAL

MANTENIMIENTO

ÍTEM	DESCRIPCIÓN	ESPECIFICACIÓN TÉCNICA MÍNIMA	Cumple	No Cumple
24	Disponibilidad logística, soporte técnico y servicio postventa	El oferente deberá presentar junto con su oferta certificación de que contará con representación y soporte técnico en Colombia debidamente constituido, como mínimo a partir de la entrega física de la primera aeronave, conforme a la normatividad vigente establecida en el Código de Comercio Colombiano. El oferente deberá soportar en la oferta mediante documento independiente que el fabricante de la aeronave posee un sistema digital que permita a través internet buscar los componentes en fabrica mediante el Parte Número del elemento, este sistema deberá permitir consultar de manera verificable en tiempo real la disponibilidad de los repuestos, la condición del elemento en fabrica (nuevo, reparado, overhauled) cantidad de componentes stock o disponibles y el costo de adquisición de cada elemento. El oferente deberá entregar junto con la oferta la certificación de que en caso de ser adjudicatario que entregará a la entidad el usuario y acceso del buscador de partes antes mencionado para su uso durante dos años sin costos para la entidad con la entrega de la aeronave. El oferente deberá acreditar que dispone de un servicio posventa integral para el modelo ofertado, el cual deberá comprender, como mínimo, la atención de garantías, soporte técnico especializado, suministro y disponibilidad de repuestos y componentes, gestión de reparaciones y componentes rotables, actualización de la documentación técnica, emisión y gestión de boletines de servicio (Service Bulletins) y demás información técnica aplicable, soporte para la incorporación de modificaciones y actualizaciones del fabricante, así como la disponibilidad de canales de atención para soporte técnico durante la vida útil de la aeronave. Estas capacidades deberán ser prestadas directamente por el fabricante o a través de representantes o centros de servicio autorizados por este.		
25	Programa de mantenimiento de la aeronave y componentes mayores	El oferente deberá comprometerse a entregar junto con la aeronave la biblioteca técnica digital o manuales digitales (opcional papel) del equipo, incluyendo el Manual de Mantenimiento de la Aeronave (AMM), el Documento de Planeación (MPD) y los manuales específicos para la totalidad de los componentes rotables de seguimiento crítico en idioma ingles y/o español. El oferente deberá certificar y garantizar el servicio de suscripción técnica que asegure la entrega ininterrumpida de las actualizaciones, revisiones y boletines emitidos por el OEM aplicables a dichos manuales y programas de mantenimiento. Este servicio de soporte documental deberá mantener vigencia por un término de dos (2) años calendario, iniciando a partir de la del recibo a satisfacción de la aeronave. Se deberá incluir los manuales ilustrativo de partes,(IPC) manual de motores, manual de hélices, manual de reparaciones estructurales (SRM), manual de diagramas eléctrico o cableado (WDM).		
26	Boletines e información regulatoria de servicio	El contratista deberá suministrar sin costo alguno para la Entidad la totalidad de las actualizaciones referentes a la Información Regulatoria de Servicio (*Airworthiness Directives* - AD's, *Service Bulletins* - SB's, *Service Letters* - SL's y notas de ingeniería) durante un periodo ininterrumpido de veinticuatro (24) meses, contados a partir de la firma del Acta de Recibo a Satisfacción. Adicionalmente, la ejecución técnica y el cumplimiento de cualquier Directiva de Aeronavegabilidad o Boletín de Servicio o carta de servicio emitido por el fabricante del equipo original (OEM) o la autoridad aeronáutica de origen durante este periodo, será asumido por el fabricante del componente afectado. Esta cobertura total obliga al contratista a proveer todos los repuestos, consumibles, conjuntos rotables y kits de modificación requeridos para el cumplimiento del documento garantizando la aeronavegabilidad continuada sin generar erogaciones presupuestales adicionales para la Institución.		

ÍTEM	DESCRIPCIÓN	ESPECIFICACIÓN TÉCNICA MÍNIMA	Cumple	No Cumple
		Lo anterior, aplicará única y exclusivamente para aquellos documentos de cumplimiento obligatorio/mandatorio, tales como Directivas de Aeronavegabilidad (AD) y Boletines de Servicio en categoría de Alerta o Mandatorios (Alert/Mandatory SB) expedidos por el Fabricante del Equipo Original (OEM) o la Autoridad Aeronáutica de Origen durante el periodo estipulado. Los boletines, cartas de servicio o notas de ingeniería de carácter opcional o recomendado no serán de obligatorio cumplimiento técnico ni económico por parte del contratista sin costo para la Entidad, salvo que sea expresamente requerido y autorizado por esta.		
27	Documentación técnica y de mantenimiento	Documentación técnica de mantenimiento, control de la aeronave y sus componentes. El oferente debe suministrar los documentos técnicos al momento de la entrega de la aeronave que sean aplicables al modelo de aeronave de acuerdo con la entidad de aviación reguladora (FAA/EASA y/o su equivalente) en idioma ingles y/o español así: 1. Libro de registro de la aeronave (Aircraft Logbook) 2. Libro de registro de motores 3. Libro de registro de hélices 4. Certificado de aeronavegabilidad 5. Certificado de matrícula o documento equivalente para transferencia 6. Certificado de conformidad de fábrica 7. Registro de peso y balance 8. Certificado de aceptación en fábrica (Factory Acceptance Test) 9. Historial de cumplimiento de Directivas de Aeronavegabilidad (AD) 10. Historial de cumplimiento de Boletines de Servicio (SB) aplicables 11. Registro de configuración de la aeronave 12. Certificados de equipos de aviónica instalados o suplementos 13. Certificado de pruebas funcionales en tierra 14. Certificado de vuelo de aceptación 15. Registro inicial del FDR (Flight Data Recorder) si es aplicable 16. Registro inicial del CVR (Cockpit Voice Recorder)		
		Documentación operativa El oferente debe suministrar todos los documentos técnicos al momento de la entrega de la aeronave que sean aplicables al modelo de aeronave de acuerdo con la entidad de aviación reguladora (FAA/EASA y/o su equivalente), los cuales deberán contemplar como mínimo los siguientes aspectos en idioma ingles y/o español así: 1. Manual de Vuelo de la Aeronave (AFM) que incluya todos los sistemas de la aeronave 2. Quick Reference Handbook (QRH) 3. Master Minimum Equipment List (MMEL) 4. Illustrated Parts Catalog (IPC) 5. Structural Repair Manual (SRM) 6. Wiring Diagram Manual (WDM) 7. Flight Crew Operating Manual (FCOM), si aplica 8. Pilot Operating Handbook (POH), que incluya procedimientos Normales, Anormles y de Emergencia, performance, limitations 9. Weight and Balance Manual 10. Ground Handling Manual 11. Configuración de carga y estiba 12. Configuración CASEVAC 13. Operación de sistema de aviónica, sistemas de navegación y sus componentes (TAWS, TCAS, ADSB, EGPWS,Radar meteorológico y demás requeridos) 14. Boletines operacionales vigentes emitidos por el fabricante 15. Manuales de equipos electrónicos o adicionales que sean entregados con la aeronave.		
28	Paquete de repuestos	El oferente deberá suministrar bajo un modelo de Soporte Logístico Integrado (ILS) la totalidad de las partes, repuestos, componentes rotables y consumibles aeronáuticos exigidos para la estricta ejecución del Mantenimiento Programado para cada aeronave. Esta cobertura de aprovisionamiento logístico inicial abarcará integralmente la aeronave, los motores y las hélices, asegurando la aeronavegabilidad continuada del equipo por un periodo de veinticuatro (24) meses calendario (dos años) o hasta alcanzar las ochocientas (800) horas de tiempo en servicio de la aeronave, la condición que ocurra primero. Dichos bienes deberán ser entregados junto con la entrega de cada aeronave en el territorio de la República de Colombia, debidamente identificados y acompañados de la totalidad de la documentación técnica, (FAA Forma 8130-3 "o" EASA Form 1) comercial y aduanera requerida para adelantar su correspondiente proceso de importación y nacionalización, de conformidad con el		

<table>
<tr><th>ÍTEM</th><th>DESCRIPCIÓN</th><th>ESPECIFICACIÓN TÉCNICA MÍNIMA</th><th>Cumple</th><th>No Cumple</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td>Concepto de Comercio Exterior que hace parte integral del presente proceso. El contratista asumirá los costos, riesgos y responsabilidades que contractualmente le correspondan por el suministro, transporte y demás actividades a su cargo, hasta la entrega en el lugar convenido, sin perjuicio de las formalidades de importación y nacionalización que correspondan al Ejército Nacional en calidad de comprador/importador.

Nota: La obligación comprende el suministro oportuno de todos los elementos necesarios para garantizar la ejecución continua del mantenimiento programado, sin que proceda el reconocimiento de pagos adicionales por concepto de transporte, seguros, intermediación, almacenamiento, manipulación o cualquier otro costo que, de conformidad con el contrato, el Incoterm aplicable y el Concepto de Comercio Exterior, se encuentre a cargo del contratista, salvo disposición legal expresa en contrario.</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>29</td><td>Control de componentes</td><td>Durante la recepción técnica de la aeronave y material, el contratista deberá garantizar su compromiso de entrega, esto mediante un Inventario de Configuración y Equipamiento detallando la totalidad de los conjuntos, subconjuntos, componentes y accesorios instalados en la aeronave, motores, hélices y aviónica. Este documento físico y digital debe asegurar la trazabilidad individual mediante la relación exacta de Número de Parte (P/N - Part Number) y Número de Serie (S/N - Serial Number), NSN (National Stock Number), Estado de Componentes Históricos consolidado en las bitácoras (Logbooks), el cual debe contener el control actualizado y proyectado de las Partes de Vida Límite (LLP - Life Limited Parts), el seguimiento preciso de los Tiempos entre Reparación Mayor (TBO - Time Between Overhaul), así como la gestión estructurada de los elementos sujetos a reemplazo obligatorio por Tiempo Controlado (Hard Time) y aquellos inspeccionados por Condición (OC - On-Condition) o bajo Monitoreo de Condición (CM - Condition Monitoring).</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>30</td><td>Equipo de soporte en tierra (GSE) para la totalidad de las aeronaves.</td><td>Equipo de soporte en tierra (GSE) para labores de mantenimiento

El oferente se compromete a garantizar la entrega del Equipo Soporte en Tierra (GSE) requeridos por el fabricante para los niveles de mantenimiento organizacional, intermedio y mayor que permita desarrollar las inspecciones programadas y mayores a las que haya lugar dentro de un periodo de las primeras cinco mil (5.000) horas o diez (10) años de la aeronave y sus componentes conforme a lo establecido en los Manuales de Mantenimiento de la Aeronave (AMM), Manuales de Componentes (CMM), Manuales de Reparación Estructural (SRM), Instrucciones para la Aeronavegabilidad Continuada (ICA) y demás documentación técnica aplicable.

Adicionalmente deberá suministrar la lista completa identificando como mínimo: número de parte (Part Number), descripción, aplicabilidad, cantidad recomendada por aeronave y para la flota, carácter obligatorio o recomendado por el fabricante, precio unitario, precio total por ítem y plazo de entrega.

La información deberá permitir determinar la totalidad de los equipos requeridos para garantizar la operación y sostenimiento de la aeronave durante su ciclo de vida, conforme a las recomendaciones del fabricante (OEM).

A continuación, se presenta la tabla mediante la cual se deberá suministrar la información:

<table>
<tr><th>Ítem</th><th>Descripción del Equipo/ Herramienta</th><th>Número de Parte (P/N)</th><th>Aplicabilidad (Sistema o Aeronave)</th><th>Obligatorio (Sí/No)</th><th>Cantidad Recomendada por Aeronave</th><th>Precio Unitario (USD)</th><th>Precio Total (USD)</th></tr>
<tr><td>1</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>2</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>3</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>4</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
</table></td><td></td><td></td></tr>
</table>

<table>
<tr><th>ÍTEM</th><th>DESCRIPCIÓN</th><th>ESPECIFICACIÓN TÉCNICA MÍNIMA</th><th>Cumple</th><th>No Cumple</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td><u>Nota: La propuesta debe considerar la cantidad óptima de cada equipo según su capacidad de uso, es decir:</u>

- <u>Si un equipo puede dar servicio a las dos aeronaves, incluir únicamente la cantidad necesaria (por ejemplo, una unidad si es suficiente).</u>
- <u>Si un equipo requiere una unidad por cada aeronave o una cantidad específica para la operación simultánea, incluir la cantidad correspondiente y justificarla, de ser necesario.</u></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>31</td><td>Herramientas especiales de mantenimiento (para la totalidad de las aeronaves).</td><td>El oferente deberá entregar y ofertar, como parte integral de la propuesta, la totalidad de las herramientas especiales (Special Tools), equipos de prueba (Test Equipment), adaptadores, dispositivos y utillajes específicos requeridos por el fabricante para la ejecución de las tareas de mantenimiento programado y no programado de la aeronave que permita desarrollar las inspecciones de mantenimiento organizacional e intermedio que el operador esté autorizado a realizar directamente en sus instalaciones para las tareas e inspecciones programadas y que haya lugar dentro de un periodo de las primeras cinco mil (5.000) horas o diez (10) años de la aeronave y sus componentes conforme a lo establecido en los Manuales de Mantenimiento de la Aeronave (AMM), Manuales de Componentes (CMM), Manuales de Reparación Estructural (SRM), Instrucciones para la Aeronavegabilidad Continuada (ICA) y demás documentación técnica aplicable. Dichas herramientas deberán corresponder a las recomendadas o aprobadas por el fabricante (OEM), o ser equivalentes técnicamente aceptadas por este y por la autoridad aeronáutica competente.

Se precisa que se excluyen aquellas herramientas especiales destinadas exclusivamente a trabajos de mantenimiento mayor o especializado (tales como overhauls de motor, hélice u otros componentes mayores) que, por disposición del OEM y la normativa aplicable, deban ejecutarse necesariamente en talleres externos autorizados ajenos al operador. El listado que debe ofertar el oferente se limitará estrictamente a los ítems requeridos para la capacidad de mantenimiento asignada al operador en este proceso.

Adicionalmente deberá suministrar la lista completa de las herramientas especiales mencionadas anteriormente, identificando como mínimo: número de parte (Part Number), descripción, aplicabilidad, cantidad recomendada por aeronave y para la flota, carácter obligatorio o recomendado por el fabricante, precio unitario, precio total por ítem. La información deberá permitir determinar la totalidad de los equipos requeridos para garantizar la operación y sostenimiento de la aeronave durante este ciclo de vida, conforme a las recomendaciones del fabricante (OEM).

A continuación, se presenta la tabla mediante la cual se deberá suministrar la información:

<table><tr><th>Ítem</th><th>Descripción del Equipo/Herramienta</th><th>Número de Parte (P/N)</th><th>Aplicabilidad (Sistema o Aeronave o tarea de mantenimiento</th><th>Obligatorio (Sí/No)</th><th>Cantidad Recomendada por Aeronave</th><th>Precio Unitario (USD)</th><th>Precio Total (USD)</th></tr><tr><td>1</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>2</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>3</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>
Nota: La propuesta debe considerar la cantidad óptima de cada equipo según su capacidad de uso, es decir:

- Si un equipo puede dar servicio a las cinco aeronaves, incluir únicamente la cantidad necesaria (por ejemplo, una unidad si es suficiente).
- Si un equipo requiere una unidad por cada aeronave o una cantidad específica para la operación simultánea, incluir la cantidad correspondiente y justificarla, de ser necesario.</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>32</td><td>Equipo a bordo de la aeronave</td><td>El oferente deberá certificar que entregará junto con la aeronave el equipo que debe ir a bordo con el fin de garantizar la autonomía operacional y el despliegue de la aeronave, el oferente deberá suministrar el Kit de Despliegue Operacional. Este equipamiento deberá incluir, como mínimo: dos juegos de calzos de rueda, seguros de superficies de control (Gust Locks), pines de seguridad del tren de aterrizaje con banderines, tapones de motor (Inlet/Exhaust plugs), protectores de tubos pitot y puertos estáticos, un kit completo de amarre (Tie-Down Kit), un cable de polo a tierra y una barra de remolque colapsable (Collapsible Tow Bar) compatible con los puntos de anclaje de la aeronave.</td><td></td><td></td></tr>
</table>

ÍTEM	DESCRIPCIÓN	ESPECIFICACIÓN TÉCNICA MÍNIMA	Cumple	No Cumple
		Todo el equipo deberá contar con su respectivo estuche que permita su transporte en los compartimientos de carga sin afectar el centro de gravedad de la aeronave.		
33	Pintura Aeronave y marcas	El oferente deberá comprometerse a entregar cada aeronave con el esquema de pintura de acuerdo con lo establecido en las especificaciones técnicas requeridas las cuales serán entregadas posterior a la adjudicación del contrato y de acuerdo con la normatividad vigente aplicable.		
34	Entrenamiento pilotos	El contratista deberá proporcionar el entrenamiento inicial para dos 2 pilotos (01 Pilot in Command (PIC) y 01 Copiloto (CP)) por cada aeronave adquirida, el programa de entrenamiento para pilotos deberá corresponder al curso inicial aprobado por el fabricante (OEM) o por un Centro de Entrenamiento aprobado por la autoridad aeronáutica competente (FAA, EASA o su equivalente). El costo del entrenamiento deberá estar incluido en el valor total del contrato, sin generar costos adicionales para la Entidad. El programa de entrenamiento deber estar dirigido para que el personal de pilotos sea autónomo en la operación de la aeronave y como mínimo debe contemplar; instrucción teórica y práctica, orientada a la transición al modelo de aeronave ofertado, incluyendo el conocimiento de los sistemas de la aeronave, limitaciones, procedimientos normales, anormales y de emergencia, planificación operacional y demás competencias necesarias para garantizar una operación segura y eficiente de la aeronave. Como mínimo, el programa deberá incluir: - Instrucción teórica (Ground School). - Entrenamiento en un dispositivo de vuelo Full Flight Simulator (FFS) Nivel D aprobado por la autoridad aeronáutica competente y autorizado por el fabricante para el modelo ofertado. - Entrenamiento en aeronave, cuando el programa aprobado así lo contemple. - Evaluaciones teóricas y prácticas. - Emisión del certificado de finalización satisfactoria del curso donde especifique la habilitación en la aeronave. El oferente deberá adjuntar con su propuesta el programa oficial del curso expedido por el fabricante o el centro de entrenamiento autorizado, indicando la duración del entrenamiento, el número de horas por cada fase, el contenido programático y el tipo de dispositivo de entrenamiento empleado. El contratista deberá suministrar los materiales didácticos, acceso a la documentación técnica vigente, licencias de software requeridas durante el entrenamiento, evaluación de competencias y certificación de finalización para cada piloto participante. Cuando el entrenamiento sea impartido en un idioma diferente al español, deberá proporcionar un traductor técnico especializado durante la totalidad del programa de capacitación. Así mismo, el contratista asumirá la totalidad de los costos asociados al entrenamiento, incluyendo tiquetes aéreos, alojamiento, transporte, alimentación, seguros médicos y de viaje, viáticos, tasas, permisos y cualquier otro gasto requerido para la participación del personal designado por la Entidad, sin que ello genere costos adicionales para el Ejército Nacional.		
35	Entrenamiento técnicos de mantenimiento	El contratista deberá proporcionar el entrenamiento inicial para cuatro (4) técnicos de mantenimiento por cada aeronave adquirida, el cual deberá ser impartido en un Centro de Entrenamiento certificado o autorizado por la autoridad aeronáutica competente y reconocido por el fabricante de la aeronave ofertada. El costo del entrenamiento deberá estar incluido en el valor total del contrato, sin generar costos adicionales para la Entidad. El programa de entrenamiento deberá estar dirigido para que el personal adquiera la capacidad para ser autónomos en el mantenimiento de la aeronave y como mínimo debe contemplar hasta la inspección mayor de cinco mil (5000) horas de servicio de la aeronave; formación teórica y práctica orientada al mantenimiento del modelo de aeronave ofertado, incluyendo la familiarización con los sistemas de la aeronave, planta motriz, hélices, aviónica, inspecciones programadas, procedimientos de mantenimiento preventivo y correctivo, diagnóstico y solución de fallas, utilización de equipos de prueba, interpretación de la documentación técnica, aplicación de boletines de servicio y demás procedimientos establecidos por el fabricante para garantizar el mantenimiento seguro y la aeronavegabilidad de la aeronave. La instrucción práctica deberá desarrollarse sobre aeronaves, componentes, dispositivos de entrenamiento o medios autorizados por el fabricante o por la autoridad aeronáutica competente para el modelo ofertado, garantizando la adquisición de las competencias técnicas requeridas para su mantenimiento.		

ÍTEM	DESCRIPCIÓN	ESPECIFICACIÓN TÉCNICA MÍNIMA	Cumple	No Cumple
		El contratista deberá suministrar los materiales didácticos, acceso a la documentación técnica vigente, manuales de mantenimiento, catálogos ilustrados de partes, publicaciones técnicas, licencias de software requeridas durante el entrenamiento, evaluación de competencias y certificación de finalización para cada técnico participante. Cuando el entrenamiento sea impartido en un idioma diferente al español, deberá proporcionar un traductor técnico especializado durante la totalidad del programa de capacitación. Así mismo, el contratista asumirá la totalidad de los costos asociados al entrenamiento, incluyendo tiquetes aéreos, alojamiento, transporte, alimentación, seguros médicos y de viaje, viáticos, tasas, permisos y cualquier otro gasto requerido para la participación del personal designado por la Entidad, sin que ello genere costos adicionales para el Ejército Nacional.		
36	Clausula cooperación industrial y social OFFSET	El Oferente, con la presentación de su oferta, manifiesta conocer y aceptar la normativa, políticas, procedimientos y demás disposiciones vigentes en materia de Acuerdos de Cooperación Industrial y Social (OFFSET) aplicables a las adquisiciones de naturaleza militar y del Sector Defensa en Colombia. En caso de resultar adjudicatario, el CONTRATISTA se obliga a participar de buena fe y oportunamente en la negociación, estructuración, suscripción, implementación y cumplimiento de las obligaciones de OFFSET que resulten aplicables a la presente adquisición, de conformidad con los lineamientos establecidos por el Ministerio de Defensa Nacional y las demás autoridades competentes. Para estos efectos, deberá presentar las propuestas, proyectos, información y documentación que le sean requeridos, así como suscribir los convenios, acuerdos o instrumentos jurídicos correspondientes y atender las obligaciones de transferencia de tecnología, conocimiento, cooperación industrial y demás compensaciones que sean determinadas conforme al régimen aplicable. El Contratista deberá facilitar las actividades de seguimiento, verificación, evaluación y acreditación del cumplimiento de las obligaciones de OFFSET, en los términos y condiciones establecidos en los instrumentos que las regulen. La presentación de la oferta implica la aceptación expresa e irrevocable del compromiso de negociar y, cuando corresponda, suscribir, ejecutar y cumplir las obligaciones OFFSET, sin perjuicio de que su alcance, valor, proyectos, créditos, plazos, condiciones de ejecución y demás aspectos específicos sean definidos y formalizados de conformidad con la normativa, política sectorial, procedimientos y disposiciones vigentes que resulten aplicables.		
37	Aspectos de seguridad y embalaje	El Contratista se obliga a entregar los componentes perfectamente embalados en cajas individuales para su transporte, debidamente preservados, engrasados, e integrando los indicadores y absorbentes de humedad correspondientes, de acuerdo con las especificaciones técnicas y estándares de embalaje de la industria aeronáutica. Dichas medidas deberán garantizar la protección integral, conservación e inalterabilidad de las condiciones técnicas y de operabilidad de los repuestos, tanto para su almacenamiento prolongado como para su posterior uso por parte de la Aviación del Ejército.		

PROTOCOLO DE VERIFICACIÓN – TRANSPORTE DE PALAS DEL ROTOR PRINCIPAL UH-60

1. Objeto

Establecer el procedimiento para verificar que la aeronave ofertada cumple con el requisito de transportar como mínimo dos (2) palas del rotor principal del helicóptero UH-60, garantizando su adecuada acomodación, sujeción y seguridad durante el transporte, sin obstruir las salidas de emergencia de la aeronave.

2. Condición de verificación

El oferente realizará mediante una prueba física en la aeronave, utilizando dos (2) palas del rotor principal del UH-60 o, cuando sea técnicamente procedente, elementos representativos que reproduzcan sus dimensiones y características similares las originales.

Durante la prueba se deberá verificar que las palas puedan ser ingresadas, acomodadas y ubicadas dentro de la cabina de carga de la aeronave, sin interferir con las salidas de emergencia, accesos, sistemas de seguridad o demás elementos necesarios para la operación segura de la aeronave.

3. Procedimiento

La verificación comprenderá, como mínimo, las siguientes actividades:

a. Verificar las dimensiones y configuración interna del área destinada al transporte de carga.
b. Realizar el ingreso de las dos (2) palas del rotor principal UH-60 a la aeronave mediante los accesos previstos para carga.
c. Ubicar las dos (2) palas en la configuración propuesta por el oferente o fabricante de la aeronave para su transporte.
d. Verificar que la ubicación de las palas no obstruya las salidas de emergencia, accesos, pasillos o elementos necesarios para la seguridad y operación de la aeronave.
e. Verificar la disponibilidad e instalación de los soportes, elementos de protección y dispositivos de fijación requeridos para el transporte.
f. Comprobar que los sistemas de sujeción mantengan las palas firmemente aseguradas y eviten desplazamientos o movimientos durante el transporte.
g. Verificar que los elementos utilizados para la sujeción no ocasionen daños, deformaciones, rozamientos o afectaciones a la integridad de las palas ni a la estructura de la aeronave.
h. Verificar que la configuración de transporte propuesta sea compatible con las condiciones de seguridad y operación establecidas para la aeronave.

4. Criterios de aceptación

El requisito se considerará **CUMPLIDO** cuando se verifique simultáneamente que:

a. La aeronave permite el ingreso y acomodación de dos (2) palas del rotor principal UH-60.
b. Las palas pueden ser transportadas dentro de la cabina de manera segura.
c. Se dispone de los soportes y/o elementos de sujeción necesarios para su adecuado transporte.
d. Las palas quedan debidamente fijadas, sin posibilidad de desplazamientos que comprometan su integridad o la seguridad de la aeronave.
e. La configuración de transporte no obstruye las salidas de emergencia ni afecta los elementos necesarios para la operación segura de la aeronave.
f. Los elementos de soporte y sujeción garantizan la protección y conservación de las palas durante el transporte.

El requisito se considerará **NO CUMPLIDO** cuando no sea posible transportar simultáneamente las dos (2) palas, cuando estas no puedan ser aseguradas adecuadamente, cuando se requieran modificaciones no contempladas en la oferta o cuando su ubicación genere obstrucción de las salidas de emergencia o afecte las condiciones de seguridad de la aeronave.

Nota: El requisito también se considera **CUMPLIDO** si la aeronave permite el transporte de las (02) palas en los contendores diseñado para su trasporte.

5. Evidencia de la verificación

Como soporte del cumplimiento, el oferente deberá elaborar un documento o acta de verificación en la que se registren, como mínimo, la fecha de la prueba, identificación de la aeronave, configuración utilizada, elementos de sujeción empleados, resultado de cada una de las verificaciones y registro fotográfico de la prueba además de un registro fílmico.

13.3 ESPECIFICACIONES TÉCNICAS ADICIONALES DE OBIGATORIO CUMPLIMIENTO

ITEM	DESCRIPCIÓN	ESPECIFICACIÓN TÉCNICA	Cumple	No Cumple
1	Inspección Técnica de Conformidad de Fábrica	Previo al traslado internacional de la(s) aeronave(s), el oferente deberá certificar que permitirá y facilitar la realización de una Inspección Técnica de Conformidad en Fábrica en las instalaciones del fabricante. Dicha inspección será realizada por el Supervisor del Contrato, una vez designado por la Entidad, o por quien haga sus veces, acompañado del personal técnico o la comisión técnica designada por la Entidad, tres (3) personas, con el propósito de verificar el cumplimiento integral de las especificaciones técnicas establecidas en la presente convocatoria, la configuración ofertada, el funcionamiento de motores, hélices, aviónica, sistemas eléctricos, hidráulicos, combustible, piloto automático, equipos de comunicación, navegación y vigilancia, equipos de misión, equipos de emergencia, pintura, marcaciones, interiores, herramientas especiales, repuestos iniciales, publicaciones técnicas, software, licencias, documentación técnica, registros de fabricación, certificados de conformidad y demás bienes suministrados como parte de la oferta. El oferente deberá garantizar el acceso irrestricto a las instalaciones del fabricante, aeronaves, bancos de prueba, registros de producción, resultados de pruebas de fábrica, documentación técnica, personal especializado y cualquier otra información requerida para el desarrollo de la inspección. La totalidad de los costos derivados del desplazamiento, permanencia y ejecución de esta comisión oficial serán asumidos por el oferente, incluyendo tiquetes aéreos nacionales e internacionales, transporte terrestre, alojamiento, alimentación, viáticos, seguros de viaje, asistencia médica, trámites migratorios, acceso a las instalaciones y cualquier otro gasto necesario para el cumplimiento de la inspección, sin generar costo alguno para la Entidad. Como resultado de esta actividad, el Supervisor del Contrato o quien haga sus veces emitirá el concepto técnico correspondiente sobre la conformidad de la aeronave respecto de las especificaciones técnicas exigidas por la Entidad. Dicho concepto constituirá el soporte para autorizar el traslado internacional hacia Colombia, sin perjuicio de las verificaciones técnicas, documentales y funcionales que deban realizarse durante la recepción definitiva y el recibo a satisfacción de la(s) aeronave(s).		
2	Traslado internacional de la(s) aeronave(s)	El oferente o contratista deberá garantizar el traslado internacional de la(s) aeronave(s) desde las instalaciones del fabricante hasta el Aeropuerto Internacional El Dorado – Hangar B1, plataforma del Batallón de Aviación No. 1, Bogotá D.C., Colombia, en condiciones de aeronavegabilidad certificada y conforme a la normativa aeronáutica vigente del país de origen, de los Estados sobrevolados y de la República de Colombia. El servicio deberá comprender como mínimo la provisión de tripulación debidamente licenciada y habilitada para el modelo ofertado, planificación y ejecución del vuelo ferry, obtención de permisos de sobrevuelo y aterrizaje, gestión del plan de vuelo, combustible, lubricantes, tasas aeroportuarias, servicios de navegación aérea, seguros de casco y responsabilidad civil aeronáutica, inspección técnica previa al vuelo, inspección posterior al arribo y corrección de cualquier novedad técnica detectada antes de la entrega. La responsabilidad del contratista respecto del traslado, transporte, riesgos y actividades que se encuentren a su cargo se extenderá hasta la entrega de la aeronave en las condiciones y lugar establecidos contractualmente, de conformidad con el Incoterm aplicable y con las disposiciones del Concepto de Comercio Exterior.		

ITEM	DESCRIPCIÓN	ESPECIFICACIÓN TÉCNICA	Cumple	No Cumple
		La entrega se efectuará bajo los términos Incoterms 2020, modalidad DPU (Delivered at Place Unloaded), en el Aeropuerto Internacional El Dorado Hangar B1, plataforma del Batallón de Aviación No. 1, Bogotá D.C., Colombia. Las formalidades propias de importación y nacionalización serán atendidas por el Ejército Nacional en calidad de comprador/importador, correspondiendo al contratista suministrar oportunamente la documentación, información y asistencia requeridas para el desarrollo de dichos trámites, conforme al Concepto de Comercio Exterior. Todos los gastos asociados al traslado internacional de la(s) aeronave(s) y demás obligaciones a cargo del contratista conforme al Incoterm y al contrato serán asumidos por este, sin perjuicio de los costos y responsabilidades que legal y contractualmente correspondan a la Entidad. En caso de que la(s) aeronave(s) ingrese(n) al Territorio Aduanero Nacional por sus propios medios, el punto de ingreso será el Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá D.C., de conformidad con los lineamientos establecidos en el Concepto de Comercio Exterior. Atendiendo al volumen y naturaleza del bien, el ingreso podrá efectuarse mediante la modalidad de descargue directo, previa autorización de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales DIAN, cuando resulte aplicable. Para el efecto, el contratista deberá garantizar la disponibilidad de un Operador Aeroportuario debidamente constituido en Colombia y habilitado por la DIAN para el desarrollo de su actividad, quien deberá efectuarlas gestiones operativas y documentales requeridas ante la DIAN, Aerocivil y demás autoridades competentes, conforme a los lineamientos establecidos en el Concepto de Comercio Exterior. La contratación de dicho operador no exonerará al contratista de las responsabilidades que contractualmente se encuentren a su cargo.		
3	Nacionalización de la(s) aeronave(s)	El oferente certificar que suministrará la totalidad de la documentación técnica, aeronáutica, aduanera y comercial requerida para el proceso de importación y nacionalización de la(s) aeronave(s) en Colombia. Como mínimo deberá entregar el Certificado de Aeronavegabilidad para Exportación, Certificado de Exportación, factura comercial, lista de empaque cuando aplique, certificado de origen cuando corresponda, cancelación de matrícula del país de origen cuando aplique, certificados emitidos por el fabricante y toda la documentación exigida por las autoridades competentes para el registro, matrícula, certificación e incorporación de la aeronave en Colombia. Toda la documentación deberá entregarse vigente, completa, libre de inconsistencias y apta para adelantar los trámites administrativos y aeronáuticos correspondientes.		
4	Cobertura de gastos logísticos del personal a capacitar	El oferente deberá contemplar dentro de la elaboración y presentación de su oferta, la totalidad de los costos logísticos necesarios para el desarrollo de los programas de entrenamiento ofertados, sin generar costos adicionales para la Entidad. Como mínimo deberá contemplar tiquetes aéreos nacionales e internacionales, alojamiento, alimentación, transporte terrestre, seguros médicos internacionales, seguros de viaje, viáticos, entrega de documentación requerida para los trámites migratorios y visas cuando sean requeridos, acceso a simuladores, laboratorios, material académico, licencias temporales de software, elementos de protección personal cuando aplique y cualquier otro gasto indispensable para garantizar la ejecución integral de los programas de capacitación. Se deberá atender lo establecido en el **Numeral 34** que hace referencia al entrenamiento.		
5	Condiciones de	La(s) aeronave(s) deberán entregarse completamente ensambladas, nuevas de fábrica, configuradas conforme a las especificaciones técnicas requeridas por la Entidad y con la		

ITEM	DESCRIPCIÓN	ESPECIFICACIÓN TÉCNICA	Cumple	No Cumple
	entrega y recibo a satisfacción de la(s) aeronave(s)	totalidad de los equipos, sistemas, herramientas especiales, repuestos iniciales, publicaciones técnicas, software, licencias, accesorios y demás elementos incluidos en la oferta. La entrega deberá comprender igualmente todos los certificados de fabricación, conformidad, aceptación, aeronavegabilidad, configuración, garantía y demás documentos requeridos para su incorporación al servicio. La(s) aeronave(s) deberán encontrarse libres de gravámenes, limitaciones legales o restricciones técnicas que afecten su operación y únicamente podrán registrar las horas de vuelo correspondientes a fabricación, pruebas funcionales, aceptación en fábrica y traslado internacional. La configuración final deberá corresponder integralmente a la ofertada y permitir el inicio de los procesos de matrícula, certificación, incorporación administrativa y entrada en operación en el Ejército Nacional de Colombia. Para efectos del recibo a satisfacción del objeto contractual, el contratista deberá cumplir con lo siguiente: 1. Entrega de la documentación técnica y operativa establecida en las ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO 2. Copia de la póliza de seguro de casco o su equivalente, vigente y expedida por una compañía aseguradora legalmente autorizada, que ampare el bien objeto del contrato de conformidad con las condiciones establecidas en las especificaciones técnicas y contractuales. Nota: La documentación anteriormente relacionada deberá ser entregada en original con la traducción en idioma español o traducción, y en todo caso para los documentos que aplique, deberán aportar la legalización de los documentos con el apostille. 3. Una vez recibida dicha documentación, el Supervisor del Contrato, junto con el Comité Técnico Especializado designado por la Entidad, realizará las verificaciones e inspecciones correspondientes para constatar el cumplimiento de las especificaciones técnicas, la configuración de la aeronave, el estado de aeronavegabilidad, la integridad de los equipos, componentes, accesorios, herramientas, repuestos y demás elementos asociados 4. Posterior a la verificación anterior se realizará un **VUELO DE ACEPTACIÓN** de la(s) aeronave(s), que permita validar la condición técnica y operacional en vuelo de la aeronave y el funcionamiento correcto de todos sus sistemas, este vuelo de aceptación deberá ser efectuado por un (01) piloto certificado por la casa fabricante, acompañado por un (01) piloto y un representante técnico de la Aviación del Ejército. **Nota: Los costos asociados del vuelo de aceptación deben estar cubiertos por el oferente sin costo adicional para el Ejército Nacional.** La aceptación de la aeronave se realizará con base en una Lista de Verificación elaborada por el Supervisor del Contrato y validada por el Comité Técnico Especializado, en la cual se incluirán todos los aspectos técnicos, operacionales, logísticos, documentales y contractual objeto de verificación. El cumplimiento satisfactorio de la totalidad de los ítems contenidos en dicha lista constituirá el soporte para la culminación del procedimiento de recepción y la emisión del concepto favorable para la aceptación de la(s) aeronave(s). 5. En caso de identificarse observaciones, inconsistencias, novedades, incumplimientos o faltantes respecto de los requisitos contractuales, técnicos o documentales, estos serán consignados en el acta o informe		

ITEM	DESCRIPCIÓN	ESPECIFICACIÓN TÉCNICA	Cumple	No Cumple
		correspondiente y comunicados formalmente al contratista para su corrección o subsanación dentro de los plazos establecidos por la Entidad y el contrato. La aceptación definitiva de la(s) aeronave(s) estará condicionada al cierre satisfactorio de las observaciones formuladas y a la verificación de su cumplimiento por parte del Supervisor del Contrato y del Comité Técnico Especializado. Cumplido lo anterior, se procederá con la aceptación técnica de la(s) aeronave(s) y la suscripción del Acta de Recibo a Satisfacción por parte de la Entidad, dejando constancia de que dicha aceptación no implica por sí misma la culminación del proceso de importación y nacionalización ni la libre disposición de la aeronave. Una vez efectuado el arribo al Territorio Aduanero Nacional, el Ejército Nacional adelantará las formalidades de importación y nacionalización que correspondan, con la documentación e información suministrada oportunamente por el contratista, de conformidad con el Concepto de Comercio Exterior. La aeronave permanecerá sujeta a los controles y restricciones aduaneras aplicables y no podrá ser movilizada ni puesta a disposición para su operación fuera de los procedimientos autorizados por la autoridad competente hasta obtener la correspondiente autorización aduanera.		
6	Asistencia técnica en sitio durante la entrada en servicio (ÚNICAMENTE PARA LA PRIMERA AERONAVE)	El contratista deberá certificar que proporcionará asistencia técnica presencial en las instalaciones definidas por la Entidad durante la entrada en servicio de la aeronave, por un período mínimo de tres (3) meses contados a partir de la entrega y aceptación de la primera aeronave. Dicha asistencia deberá ser prestada por mínimo un (1) técnico autorizado por el fabricante en el modelo de la aeronave a adquirir y deberá realizar, como mínimo, las siguientes actividades: a. Acompañamiento técnico durante la recepción, inspección y puesta en servicio de las aeronaves. b. Asesoría y apoyo en la ejecución del mantenimiento preventivo, correctivo y no programado que se presente durante el período de asistencia. c. Diagnóstico, análisis y solución de fallas técnicas o discrepancias detectadas durante la operación inicial. d. Asistencia en la instalación, configuración, verificación funcional y calibración de sistemas, equipos y componentes cuando resulte aplicable. e. Acompañamiento en la ejecución de pruebas en tierra, pruebas funcionales y vuelos de comprobación posteriores al mantenimiento, cuando correspondan. f. Capacitación práctica (On-the-Job Training – OJT) al personal de mantenimiento, inspectores designados por la Entidad sobre la operación, inspección, diagnóstico de fallas y procedimientos de mantenimiento del modelo ofertado. g. Asesoría para la correcta aplicación de la documentación técnica vigente, incluyendo manuales de mantenimiento, Illustrated Parts Catalog (IPC), boletines de servicio (Service Bulletins), revisiones documentales y demás publicaciones técnicas emitidas por el fabricante. h. Asistencia en la identificación de repuestos, componentes y materiales requeridos para el mantenimiento y operación de la aeronave. i. Emisión de recomendaciones técnicas orientadas a garantizar la aeronavegabilidad, confiabilidad, disponibilidad y sostenibilidad logística de la flota durante su entrada en servicio. j. Elaboración de informes técnicos sobre las actividades ejecutadas, novedades presentadas, acciones correctivas implementadas y recomendaciones para la Entidad.		

ITEM	DESCRIPCIÓN	ESPECIFICACIÓN TÉCNICA	Cumple	No Cumple
		Todos los costos derivados de la prestación de esta asistencia operativa serán asumidos en su totalidad por el contratista, incluyendo, sin limitarse a, salarios, honorarios, viáticos, transporte nacional e internacional, alojamiento, alimentación, seguros médicos, seguros de accidentes, pólizas, permisos, visas, afiliaciones, impuestos, contribuciones y cualquier otro gasto requerido para la permanencia y el desempeño del personal durante el período de asistencia en Colombia, sin que ello genere costos adicionales o reconocimiento económico alguno por parte de la Entidad.		
7	Asistencia operativa en sitio (ÚNICAMENTE PARA LA PRIMERA AERONAVE)	El contratista deberá certificar que proporcionará asistencia operativa presencial durante la entrada en servicio de las aeronaves por un período mínimo de tres (3) meses, contados a partir de la llegada de la primera aeronave. Dicha asistencia deberá ser prestada por un (1) piloto autorizado por el fabricante, con experiencia comprobada en el modelo de aeronave ofertado, y realizar, como mínimo, las siguientes actividades: a. Acompañamiento operativo durante la incorporación de la aeronave al servicio de la Entidad. b. Asesoría en la aplicación de los procedimientos normales, anormales y de emergencia establecidos por el fabricante. c. Ejecución y acompañamiento de vuelos de familiarización, aceptación operacional y verificación funcional, cuando sean requeridos por la Entidad. d. Asistencia en la planificación, preparación y ejecución de las primeras misiones operacionales de la aeronave. e. Apoyo en la implementación de los procedimientos operacionales estándar (SOP), listas de chequeo y demás documentación operacional del modelo ofertado. f. Orientación a las tripulaciones de la Entidad en la utilización de los sistemas de aviónica, navegación, comunicaciones, gestión de vuelo y demás equipos instalados en la aeronave. g. Apoyo en la identificación, análisis y solución de novedades operacionales presentadas durante el período de entrada en servicio, en coordinación con el personal de mantenimiento cuando corresponda. h. Emisión de recomendaciones operacionales orientadas a optimizar la seguridad operacional, la disponibilidad de la aeronave y la eficiencia en su empleo. i. Elaboración de informes técnicos sobre las actividades desarrolladas, las novedades identificadas, las recomendaciones emitidas y las acciones implementadas durante el período de asistencia operativa. Todos los costos derivados de la prestación de esta asistencia operativa serán asumidos en su totalidad por el contratista, incluyendo, sin limitarse a, salarios, honorarios, viáticos, transporte nacional e internacional, alojamiento, alimentación, seguros médicos, seguros de accidentes, pólizas, permisos, visas, afiliaciones, impuestos, contribuciones y cualquier otro gasto requerido para la permanencia y el desempeño del personal durante el período de asistencia en Colombia, sin que ello genere costos adicionales o reconocimiento económico alguno por parte de la Entidad.		
8	Capacitación piloto instructor	El oferente garantizará que adicionalmente, del grupo de pilotos que reciben el entrenamiento inicial, un (01) piloto recibirá el entrenamiento adicional como Piloto Instructor de la aeronave ofertada. La capacitación complementaria estará orientada a la obtención de conocimientos de estandarización de procedimientos operacionales, aplicación de los procedimientos normales, anormales y de emergencia, evaluación de pilotos y las demás competencias necesarias que permitan desarrollar procesos de instrucción, entrenamiento y estandarización operacional al personal que en un futuro realizará la operación de las		

ITEM	DESCRIPCIÓN	ESPECIFICACIÓN TÉCNICA	Cumple	No Cumple
		aeronaves conforme a los procedimientos establecidos por el fabricante. **La CAPACITACIÓN DEL PILOTO INSTRUCTOR será requerida para la primera aeronave únicamente.**		
9	Cronograma de actividades	Todas las tareas que sean necesarias para la ejecución del contrato tales como traslados, programación de entrenamientos, asistencias y mantenimiento deberán obedecer a un cronograma de actividades el cual deberá ser consensuado entre el futuro contratista y el supervisor del contrato.		

13.4 CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN

El cronograma de ejecución deberá ser definido con el supervisor una vez iniciado el contrato y debe contener los siguientes hitos: se establecerán las fechas proyectadas para las principales actividades relacionadas, como la fabricación de la aeronave, integración, configuración, certificación, revisión crítica e inspección preentrega en fábrica, pruebas y certificación, exportación y ferry y recepción de las CINCO (05) aeronaves objeto del contrato. El cronograma deberá ser presentado de manera secuencial, individualizada, verificable y coherente, permitiendo identificar para cada aeronave las actividades previstas, los principales hitos de ejecución y la fecha proyectada de entrega.

La distribución de las entregas será la siguiente:

VIGENCIA	CANTIDAD
2026	02
2027	01
2029	01
2030	01
TOTAL	05

El cronograma deberá cumplir las siguientes condiciones:

1. La secuencia de actividades deberá ser técnicamente coherente y permitir la ejecución de la revisión pre entrega en fábrica antes del despacho.
2. Las fechas de entrega deberán corresponder a la distribución de vigencias establecida por la Entidad.
3. No se aceptarán expresiones tales como "por definir", "según disponibilidad", "sujeto a programación" o equivalentes.
4. El cronograma deberá ser consistente con la capacidad de fabricación, suministro, configuración y entrega declarada por el oferente.
5. Las actividades deberán poder ser acreditadas mediante documentos, registros, certificados, actas u otros soportes verificables.
6. El cronograma presentado por el oferente será utilizado por la Entidad como instrumento de seguimiento de la ejecución contractual.
7. Las fechas proyectadas por el oferente no podrán modificar las fechas máximas de entrega ni las demás condiciones establecidas por la Entidad.

Literal	ACTIVIDAD / HITO	FECHA INICIAL	FECHA FINAL / HITO	SOPORTE / ENTREGABLE
a	Fabricación de la aeronave	DD/MM/AAAA	DD/MM/AAAA	Reporte de fabricación
b	Pruebas y certificación	DD/MM/AAAA	DD/MM/AAAA	Registros/certificados
c	Revisión, Inspección y pre entrega en fábrica	DD/MM/AAAA	DD/MM/AAAA	Informe + visto bueno
d	Exportación y ferry	DD/MM/AAAA	DD/MM/AAAA	Documentos de exportación, seguros
e	Recepción y entrega de aeronave a satisfacción	DD/MM/AAAA	DD/MM/AAAA	Acta de recibo a satisfacción

a. Fabricación de la aeronave

Tiempo estimado de fabricación de la aeronave, se debe incluir la fecha de inicio y fin

b. Pruebas y certificación

Tiempo establecido que tendrá el fabricante para realizar las pruebas de la aeronave y obtener la certificación.

c. Revisión, inspección y pre entrega en fábrica

Antes del despacho de cada aeronave desde el lugar de fabricación, se realizará una Revisión e Inspección Pre entrega en Fábrica, previamente coordinada entre el contratista y la Entidad. La revisión será realizada por el supervisor del contrato, con el apoyo del personal técnico (3 personas) que la Entidad designe cuando sea necesario, y tendrá como finalidad verificar la conformidad de la aeronave con las especificaciones técnicas, configuración, equipos, documentación, certificaciones, resultados de pruebas y demás condiciones establecidas contractualmente.

Como resultado de la revisión se elaborará el Informe de Revisión, Inspección y Pre entrega en Fábrica, en la cual se dejarán consignados los aspectos verificados, las observaciones o hallazgos que se presenten y, cuando corresponda, las acciones requeridas para su cierre. Cuando se verifique la conformidad requerida para el despacho, el supervisor emitirá el visto bueno técnico para despacho. El visto bueno técnico para despacho no constituye por sí mismo la entrega, recibo ni aceptación definitiva de la aeronave, los cuales se formalizarán mediante el procedimiento y los documentos establecidos para la entrega contractual.

d. Exportación y ferry

El contratista deberá programar el transporte /Ferry de cada aeronave desde el lugar de origen hasta el Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá D.C., Hangar B1, plataforma del Batallón de Aviación No. 1, como lugar de destino convenido contractualmente. Dando cumplimiento a las condiciones de entrega en la modalidad DPU Incoterms 2020, el contratista asumirá las obligaciones correspondientes al transporte o ferry y descarga hasta el lugar de destino convenido, mientras que las formalidades de importación serán responsabilidad de la Entidad como comprador/importador.

e. Recepción y entrega de aeronave a satisfacción

La entrega y recepción física de la(s) aeronave(s) se efectuará en el Aeropuerto Internacional El Dorado en el Hangar B1, plataforma del Batallón de Aviación No. 1, Bogotá D.C., Colombia, de conformidad con las condiciones, requisitos y procedimientos establecidos en el contrato y en el Concepto de Comercio Exterior.
La recepción física de la aeronave no implicará, por sí misma, la culminación de las formalidades de importación y nacionalización ni la libre disposición de la aeronave. Estas actuaciones serán adelantadas por el Ejército Nacional, en calidad de comprador/importador, conforme al procedimiento establecido en el Concepto de Comercio Exterior y con la documentación suministrada por el contratista.

Una vez cumplidas las verificaciones técnicas, documentales y contractuales correspondientes y obtenidas las autorizaciones aduaneras que resulten necesarias para su movilización, se procederá con las actuaciones posteriores de traslado, incorporación y puesta en servicio de la aeronave, de acuerdo con lo establecido contractualmente.

En relación con los demás bienes asociados al objeto contractual que no sean transportados conjuntamente con la(s) aeronave(s), tales como repuestos, componentes, herramientas, equipos de apoyo en tierra, accesorios y demás elementos previstos en el contrato, su recepción se efectuará de manera independiente, de conformidad con las condiciones establecidas contractualmente y con el Concepto de Comercio Exterior. Estos bienes deberán ingresar acompañados de la correspondiente documentación técnica, comercial y aduanera, encontrarse debidamente identificados y corresponder exactamente con los elementos establecidos en el contrato y sus anexos.

El Ejército Nacional adelantará las formalidades de importación y nacionalización que correspondan, en calidad de comprador/importador, y una vez obtenida la autorización aduanera correspondiente, se procederá a su retiro, traslado y entrega en el lugar establecido contractualmente, previa verificación de cantidad, identificación, estado, especificaciones técnicas y documentación soporte por parte del supervisor y del personal designado por la Entidad.

13.5 VERIFICACIÓN DE LA EXPERIENCIA HABILITANTE DEL PROPONENTE

Para la acreditación de la experiencia se requerirá un número máximo de contratos y se determinará su valor mínimo en función del presupuesto oficial del proceso, con el propósito de verificar que la experiencia aportada resulte adecuada y proporcional a la magnitud económica y a las características del objeto que se pretende contratar.

Bajo este criterio, se reconoce que un proponente que haya ejecutado uno (1) o dos (2) contratos que, individualmente o sumados, alcancen un valor equivalente como mínimo al setenta y cinco por ciento (75 %) del presupuesto oficial, acredita haber participado en operaciones contractuales de una magnitud económica relevante frente al presente proceso. Por esta razón, no resulta necesario exigirle la presentación de un mayor número de contratos para demostrar su experiencia.

No obstante, cuando el proponente no acredita dicha magnitud económica mediante uno (1) o dos (2) contratos y requiere acudir a un mayor número de contratos para demostrar su experiencia, por lo tanto se considera razonable exigir una experiencia acumulada superior. En consecuencia, si la experiencia se acredita mediante tres (3) o cuatro (4) contratos, estos deberán representar en conjunto como mínimo el cien por ciento (100 %) del presupuesto oficial; y si para acreditar la experiencia se requiere aportar entre cinco (5) y seis (6) contratos,

su valor acumulado deberá corresponder como mínimo al ciento cincuenta por ciento (150 %) del presupuesto oficial.

Esta metodología busca que el incremento en el número de contratos aportados no produzca una disminución en el nivel de experiencia efectivamente exigido. Por el contrario, cuando la experiencia se encuentra distribuida en un mayor número de operaciones contractuales de menor magnitud individual, se exige una mayor experiencia acumulada, permitiendo verificar una trayectoria contractual reiterada y suficiente relacionada con la fabricación y/o comercialización o venta de aeronaves de ala fija.

De esta manera, la Entidad permite diferentes mecanismos para acreditar la experiencia, sin exigir que el proponente haya ejecutado previamente un único contrato equivalente al valor total del presente proceso, pero manteniendo una relación razonable entre el número de contratos aportados, su magnitud económica acumulada y la experiencia requerida para la ejecución del objeto contractual.

En este orden de ideas, de conformidad con el artículo 6 de la Ley 1150 de 2007 modificado por el artículo 221 del Decreto Ley 019 de 2012 y reglamentado por el artículo 2.2.1.1.1.5.3. del Decreto 1082 de 2015, el oferente debe acreditar su experiencia habilitante de acuerdo con los siguientes parámetros:

a) La información suministrada deberá corresponder a la información incluida en el REGISTRO ÚNICO DE PROPONENTES (RUP).

b) El Diligenciamiento del formulario No. 2 "EXPERIENCIA DEL PROPONENTE" debe estar debidamente firmado por el representante legal del proponente y/o suplente en el que identifique los contratos registrados en el Registro Único de Proponentes a tenerse en cuenta para el presente proceso de contratación.

c) Los interesados en participar en el presente proceso deberán acreditar la experiencia mediante la presentación de contratos y/o certificaciones y/o actas de liquidación con entidades públicas y/o privadas cuyo objeto sea similar al presente proceso es decir **FABRICACIÓN Y/O COMERCIALIZACIÓN/VENTA DE AERONAVES DE ALA FIJA de conformidad con la siguiente tabla**:

NÚMEROS DE CONTRATOS CON LOS CUALES EL OFERENTE CUMPLE CON LA EXPERIENCIA ACREDITADA	**VALOR MÍNIMO A CERTIFICAR (COMO % DEL PRESUPUESTO OFICIAL EXPRESADO EN SMMLV)**
De 1 hasta 2	75%
De 3 hasta 4	100%
De 5 hasta 6	150%

*El valor el presupuesto oficial del presente proceso de selección equivale a **156,225.40 SMMLV** de acuerdo con la legislación colombiana

a) En razón a que las especificaciones técnicas establecen condiciones especiales; por ello y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 2.2.1.2.5.3. Del Decreto 1082 de 2015, el proponente deberá tener actualizada la información en el RUP de acuerdo con el clasificador de bienes y servicios hasta el tercer nivel.

b) Los contratos aportados como experiencia y que estarán registrados en el RUP, deberán acreditar al menos 1 de los siguientes códigos establecidos en el clasificador de bienes y servicios en el tercer nivel, así:

CODIGO UNSPSC	DESCRIPCION
25131500	AERONAVE DE ALAS FIJA MOTORIZADA
25131700	AERONAVE DE ALA FIJA MILITAR

Nota 1: Únicamente se podrá acreditar la experiencia requerida cuando el oferente haya desarrollado de manera directa las actividades que constituyen tal experiencia para el presente proceso de selección.

Nota 2: Los contratos celebrados por consorcios, uniones temporales y sociedades en las cuales el interesado tenga o haya tenido participación, para cada uno de los bienes, obras y servicios que ofrecerá a las Entidades Estatales, se deberán acreditar con el Clasificador de Bienes y Servicios en el tercer nivel.

Nota 3: En el caso de que la experiencia acreditada en el presente proceso haya sido ejecutada en calidad de Consorcio o Unión Temporal, se tomará como experiencia de cada integrante el porcentaje de su participación en el Consorcio y/o Unión Temporal que ha ejecutado el contrato, para lo cual se deberá adjuntar copia del respectivo documento consorcial.

Nota 4: El Ministerio de Defensa Nacional Ejército Nacional se reserva el derecho de requerir y verificar la información registrada en el formulario No. 2.

13.6 ACREDITACIÓN DE LA EXPERIENCIA EN LA MODALIDAD DE CONSORCIO, UNIÓN TEMPORAL:

Cuando la propuesta sea presentada por un consorcio, unión temporal o promesa de sociedad futura, la experiencia habilitante podrá ser acreditada mediante la experiencia de uno o varios de sus integrantes, de conformidad con las reglas establecidas en el presente numeral.

En caso que la oferta se presente en unión temporal, consorcio o promesa de sociedad futura, i) Uno de los integrantes debe aportar como mínimo el treinta por ciento (30 %) de la experiencia solicitada la cual deberá corresponder además a los códigos UNSPSC señalado en el Anexo No. 1 "datos del proceso"; ii) los demás integrantes deben acreditar al menos el cinco por ciento (5 %) de la experiencia solicitada; y iii) sin perjuicio de lo anterior, solo uno (1) de los integrantes, si así lo considera pertinente, podrá no acreditar experiencia. En este último caso, el porcentaje de participación del integrante que no aporta experiencia en la estructura plural no podrá superar el diez por ciento (10 %)

La experiencia aportada deberá corresponder de manera directa, específica, verificable y técnicamente relacionada con el objeto del presente proceso, entendiendo como tal el suministro, venta, fabricación, integración o entrega de aeronaves de ala fija livianas, aeronaves utilitarias o aeronaves multipropósito de características técnicas comparables con las requeridas por la Entidad.

a) Experiencia acumulable del proponente plural

La experiencia aportada por los integrantes de la estructura plural podrá acumularse para efectos de acreditar el valor mínimo exigido por la Entidad, siempre que cada contrato presentado:

1. Corresponda a actividades directamente relacionadas con el objeto contractual.
2. Permita identificar claramente el objeto, valor, alcance y participación del integrante que lo aporta.
3. Se encuentre debidamente acreditado mediante los documentos exigidos en el presente proceso.
4. Cumpla los requisitos de clasificación y demás condiciones establecidos en el numeral de experiencia habilitante.

La experiencia de los integrantes se acumulará conforme a las reglas establecidas por la Entidad para la verificación de requisitos habilitantes de proponentes plurales.

b) Experiencia específica relacionada con aeronaves

Por tratarse de un proceso cuyo objeto corresponde a la adquisición e incorporación de una capacidad aeronáutica, por lo menos uno (1) de los integrantes de la estructura plural deberá acreditar experiencia directa en el suministro, venta, fabricación, integración o entrega de aeronaves de ala fija livianas, utilitarias o multipropósito de características técnicas comparables con las requeridas en el presente proceso.

Esta experiencia deberá encontrarse debidamente acreditada mediante contratos, certificaciones, actas de recibo a satisfacción, documentos equivalentes o los documentos registrados en el RUP cuando corresponda.

c) Experiencia obtenida como integrante de un proponente plural

Cuando un integrante pretenda acreditar experiencia derivada de un contrato que haya sido ejecutado anteriormente como miembro de un consorcio, unión temporal u otra estructura plural, se reconocerá únicamente la experiencia que legal y documentalmente pueda atribuirse al integrante, de acuerdo con su participación en la ejecución del contrato y las reglas de acreditación aplicables.

El porcentaje de participación deberá encontrarse debidamente acreditado mediante el documento de constitución de la estructura plural, certificación contractual, acta de liquidación, RUP o documento equivalente que permita verificarlo.

d) Unión temporal

Tratándose de una unión temporal, además de la experiencia aportada por cada integrante, la distribución de actividades establecida en el acuerdo de unión temporal deberá ser coherente con las obligaciones que se pretenden ejecutar dentro del contrato.

La Entidad verificará que exista correspondencia entre:

experiencia acreditada → actividad asignada al integrante → obligación contractual.

e) Experiencia directa

No se aceptará como experiencia habilitante aquella que corresponda exclusivamente a actividades de intermediación, representación comercial no acreditada, asesoría general, transporte, suministro de bienes no

aeronáuticos u otras actividades que no permitan demostrar una participación directa en el suministro, fabricación, integración o entrega de las aeronaves objeto o de aeronaves técnicamente comparables.

f) Verificación

La Entidad se reserva el derecho de verificar directamente la información aportada, incluyendo objeto contractual, valor, alcance, fechas de ejecución, participación del integrante, naturaleza de las actividades desarrolladas y demás elementos necesarios para determinar la validez de la experiencia.

Cuando la documentación presentada no permita establecer de manera objetiva el alcance de la experiencia, la Entidad podrá solicitar las aclaraciones o documentos correspondientes dentro de las reglas aplicables al proceso.

13.7 VERIFICACIÓN DE LA EXPERIENCIA HABILITANTE PARA LOS OFERENTES EXTRANJEROS SIN DOMICILIO EN COLOMBIA.

Los proponentes extranjeros que no tengan domicilio ni sucursal en Colombia y que, conforme al régimen aplicable, no se encuentren obligados a inscribirse en el Registro Único de Proponentes – RUP, deberán acreditar su experiencia habilitante directamente ante la Entidad, mediante los documentos establecidos en el presente numeral.

Los extranjeros sin domicilio en Colombia **no están obligados a inscribirse en el RUP**, por lo que corresponde a la Entidad verificar directamente su experiencia y los demás requisitos habilitantes que legalmente deban acreditarse.

a) Experiencia exigida

La experiencia acreditada deberá corresponder de manera directa, técnica y específica al objeto contractual, consistente en el suministro, venta, fabricación, integración o entrega de aeronaves de ala fija livianas, utilitarias o multipropósito de características técnicas similares con las requeridas por la Entidad.

b) Documentos de acreditación

El proponente extranjero deberá presentar, según corresponda:

- Contratos;
- Certificaciones de experiencia;
- Actas de recibo a satisfacción;
- Actas de terminación o liquidación;
- Documentos equivalentes expedidos por el cliente; o documentos comerciales y contractuales que permitan verificar objetivamente la experiencia.

Los documentos deberán permitir identificar como mínimo:

- Contratante

- Contratista
- Objeto
- Valor
- Fecha
- Alcance
- Aeronave(s) suministrada(s)
- Cantidad
- Estado de ejecución/terminación.

c) Documentación expedida en el exterior

Los documentos expedidos en el exterior deberán cumplir las formalidades aplicables de apostilla o legalización, cuando corresponda.

Los documentos en idioma diferente al castellano deberán presentarse conforme a las reglas previstas en los documentos del proceso para traducción. Colombia Compra Eficiente ha reiterado que pueden presentarse inicialmente con traducción simple y posteriormente aportar la traducción oficial dentro de las reglas de subsanación aplicables, cuando corresponda.

Conforme al Decreto 997 de 2026, las solicitudes de aclaración y subsanación se tramitarán mediante los mecanismos previstos en el SECOP II, respetando los límites de subsanabilidad establecidos en la Ley 1150 de 2007 y el Decreto 1082 de 2015

d) Conversión de moneda

Cuando el valor de los contratos aportados esté expresado en una moneda diferente al peso colombiano, la conversión a pesos colombianos y, cuando corresponda, a SMMLV, se efectuará conforme a la metodología de conversión expresamente definida en los documentos del proceso.

13.8 REQUISITOS FORMALES Y DE CONTENIDO DE LAS CERTIFICACIONES Y DOCUMENTOS

La documentación deberá ser presentada conforme a los protocolos legales aplicables a documentos expedidos en el exterior, y deberá contener, como mínimo, la siguiente información:

- Nombre o razón social de la entidad contratante (cliente).
- Nombre o razón social del oferente extranjero (contratista).
- Objeto del contrato o, en su defecto, descripción técnica detallada del producto (en caso de facturas comerciales).
- Año de celebración del contrato.
- Valor total del contrato expresado en su moneda original y, si es posible, en equivalente USD o EUR.
- Nombre, cargo y firma del funcionario que suscribe la certificación o contrato, así como un medio de contacto verificable (correo electrónico institucional o número telefónico con código de país).

La veracidad de la información aportada se entiende declarada bajo gravedad de juramento por parte del oferente extranjero. En consecuencia:

- No se aceptarán auto certificaciones ni documentos que no puedan ser verificados en su autenticidad o contenido.
- El Ministerio de Defensa Nacional – Ejército Nacional se reserva el derecho de verificar la información aportada mediante los canales diplomáticos, comerciales o institucionales pertinentes, y descartará cualquier experiencia que no pueda ser comprobada o que no guarde relación específica con el objeto contractual.

Nota 1: La documentación debe estar en idioma español o acompañada de una traducción oficial debidamente legalizada.

13.9 GARANTÍA TÉCNICA Y TÉRMINO DE RESPUESTA A LA GARANTÍA

13.9.1 GARANTÍA TÉCNICA

ITEM	DESCRIPCIÓN	ESPECIFICACIÓN TÉCNICA
1	Garantía integral de la aeronave, cobertura de la garantía y tiempos de respuesta.	La garantía deberá cubrir la reparación, ajuste, calibración, modificación, actualización o reemplazo de cualquier componente, sistema, equipo o subconjunto de la aeronave, que presente fallas atribuibles al diseño, fabricación, materiales, integración o instalación realizada por el fabricante u oferente, por un periodo de veinticuatro (24) meses u 800 horas de vuelo lo que ocurra primero. La cobertura deberá incluir el suministro de repuestos originales (OEM), mano de obra especializada, herramientas especiales, inspecciones, pruebas funcionales, certificaciones y todas las actividades necesarias para restablecer la condición de aeronavegabilidad y operación certificada de la aeronave, sin generar costos adicionales para la Entidad. El oferente se compromete en caso de ser el adjudicatario que asumirá la totalidad de los costos asociados a la ejecución de la garantía, incluyendo transporte nacional e internacional, exportación, importación, nacionalización, seguros, fletes, trámites aduaneros, instalación, pruebas y cualquier otro gasto requerido para la atención de la reclamación. El oferente deberá garantizar un tiempo máximo de cuarenta y ocho (48) horas para confirmar la recepción de cualquier reporte de falla realizado por la Entidad por parte del supervisor del contrato o su equivalente. El diagnóstico técnico preliminar deberá ser emitido en un plazo máximo de cinco (5) días hábiles, indicando como mínimo el sistema afectado, descripción de la falla, análisis de causa probable, clasificación de criticidad, condición de aeronavegabilidad, acciones recomendadas, necesidad de suministro de repuestos y tiempo estimado para la solución. Cuando la falla afecte la seguridad operacional o genere condición Aircraft on Ground (AOG), el caso deberá atenderse con prioridad y el diagnóstico preliminar deberá emitirse dentro de las primeras cuarenta y ocho (48) horas.

		La reposición de los elementos objetos por garantía se deberán realizar en un tiempo no mayor a veinte (20) días hábiles para elementos que ameriten exportación e importación y cinco (05) calendario para la solución de reportes por garantía que se presenten en la aeronave contados a partir de la notificación por escrito del contratista por parte del supervisor del contrato y entrega del elemento por parte de la Aviación del Ejército Nacional.
2	Cobertura económica integral	La garantía deberá cubrir la totalidad de los costos asociados a la atención de cualquier falla cubierta, incluyendo diagnóstico, inspección, desmontaje, reparación, reemplazo, instalación, calibración, pruebas funcionales, vuelos de comprobación cuando sean requeridos, certificaciones técnicas, consumibles, herramientas especiales, transporte nacional e internacional, seguros, embalajes, importación, exportación, nacionalización y demás actividades necesarias para restablecer la condición de aeronavegabilidad de la aeronave y sus componentes sin generar costos adicionales para la Entidad.
3	Atención de aeronave fuera de servicio (Aircraft on Ground - AOG)	El oferente deberá certificar que dispone de un procedimiento de atención prioritaria para eventos Aircraft on Ground (AOG) ocasionados por fallas cubiertas por garantía que impidan la operación segura de la aeronave. En estos casos deberá garantizar soporte técnico especializado, disponibilidad prioritaria de repuestos críticos y acompañamiento permanente del fabricante hasta restablecer la condición de aeronavegabilidad. El tiempo máximo para confirmar la clasificación AOG será de veinticuatro (24) horas posteriores al diagnóstico preliminar. El despacho de los repuestos disponibles en inventario no deberá superar los cinco (5) días hábiles, salvo que el componente requiera fabricación por parte del OEM, condición que deberá ser debidamente sustentada.
4	Soporte técnico especializado	Durante toda la vigencia de la garantía el oferente deberá garantizar soporte técnico en Colombia directamente por el fabricante o por un Centro de Servicio Autorizado u Organización de Mantenimiento Aprobada (OMA). El soporte deberá encontrarse disponible mediante correo electrónico, plataforma técnica o línea telefónica. Cuando la falla no pueda solucionarse de manera remota, el contratista deberá coordinar el desplazamiento del personal técnico especializado en un plazo máximo no mayor a dos (2) días hábiles. Para verificación deberá allegar junto con su oferta los siguientes documentos que acreditaran que contará con representación y soporte técnico en Colombia debidamente constituido. a. Copia vigente del Certificado OMA. b. La sección correspondiente de la Lista de Capacidades donde se evidencie el modelo exacto de la aeronave o componente objeto del contrato. c. Las licencias y certificaciones del personal técnico aeronáutico expedidas o convalidadas en Colombia que los habiliten específicamente para trabajar en ese tipo o modelo de aeronave.
5	Responsabilidad integral del contratista	El oferente o contratista será responsable de garantizar que la totalidad de las garantías ofrecidas por los diferentes fabricantes OEM que integran la aeronave sean efectivamente aplicables a la configuración suministrada. La existencia de múltiples fabricantes de motores, hélices, aviónica, equipos de misión o demás componentes no limitará el alcance de la garantía integral ofrecida para la aeronave. El oferente o contratista deberá actuar como único interlocutor frente a la Entidad para la atención técnica derivada de la garantía durante el período establecido.

6	Alcance y exclusiones de la garantía	La garantía deberá cubrir todas las fallas atribuibles al diseño, fabricación, integración, materiales, instalación, funcionamiento o calidad de los componentes suministrados. Únicamente podrán excluirse los daños ocasionados por accidentes, actos de guerra, sabotaje, modificaciones no autorizadas por el fabricante o utilización de la aeronave en condiciones contrarias a las establecidas en el Manual de Vuelo (AFM), Manuales de Mantenimiento (AMM) o publicaciones técnicas oficiales del fabricante. Las exclusiones deberán encontrarse claramente definidas en la documentación de garantía suministrada con la oferta.
7	Garantía integral y cobertura de la garantía de los repuestos, herramientas y equipo de apoyo en tierra (GSE)	El oferente deberá garantizar que la totalidad de los repuestos, herramientas especiales, equipos de mantenimiento, equipo de apoyo en tierra (GSE) y demás elementos suministrados en desarrollo del contrato sean nuevos, originales, cumplan con las especificaciones técnicas exigidas y se encuentren libres de defectos de diseño, fabricación, materiales o funcionamiento. La garantía tendrá una vigencia mínima de veinticuatro (24) meses, contados a partir de la fecha de recibo a satisfacción de cada elemento por parte de la Entidad, y deberá cubrir su diagnóstico, reparación, ajuste, calibración o reemplazo, según corresponda, incluyendo el suministro de componentes y accesorios necesarios para restablecer sus condiciones originales de funcionamiento. El oferente, en caso de resultar adjudicatario, asumirá la totalidad de los costos asociados a la atención de las reclamaciones, incluidos, transporte nacional e internacional, embalaje, seguros, fletes, trámites de exportación, importación y nacionalización, pruebas funcionales, calibraciones y certificaciones aplicables, sin generar costos adicionales para la Entidad. Así mismo, deberá confirmar la recepción de cualquier reporte de falla en un plazo máximo de cuarenta y ocho (48) horas y emitir un diagnóstico técnico preliminar dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes, indicando las acciones correctivas y el tiempo estimado de solución. En caso de requerirse un reemplazo, este deberá corresponder a un elemento nuevo, original, de iguales o superiores características técnicas, plenamente compatible con la configuración de la aeronave y acompañado de la documentación de trazabilidad y certificación que resulte aplicable.

13.9.2 TÉRMINO DE LA GARANTÍA TÉCNICA

La garantía técnica de cada aeronave tendrá una vigencia de veinticuatro (24) meses o hasta ochocientas (800) horas de vuelo, lo que ocurra primero, contados a partir de la fecha de suscripción del Acta de Recibo a Satisfacción de la respectiva aeronave.

Durante dicho término serán aplicables las condiciones de garantía técnica, cobertura y atención establecidas en los documentos del proceso y en el contrato. Las garantías otorgadas por los fabricantes de componentes, sistemas o equipos que contemplen un período superior al término aquí establecido deberán mantenerse vigentes durante el plazo adicional correspondiente.

13. SISTEMA DE GESTIÓN Y SEGURIDAD EN EL TRABAJO

De conformidad con el Decreto 1072 de 2015, la Resolución 0312 de 2019 y las demás normas aplicables, la Entidad verificará que los proponentes cuenten con un Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST), conforme a las siguientes condiciones:

a) Proponentes e integrantes sujetos a la normativa colombiana: Deberán acreditar la implementación del SG-SST mediante certificación o constancia de la ARL, cuando esté disponible, o mediante la autoevaluación de los estándares mínimos del año inmediatamente anterior y los soportes que permitan verificar su resultado. Se exigirá un nivel de implementación igual o superior al noventa por ciento (90 %), previa justificación de su proporcionalidad en la planeación contractual.

b) Proponentes o integrantes extranjeros no obligados legalmente a afiliarse a una ARL colombiana: Podrán acreditar la existencia e implementación de su sistema de gestión mediante certificaciones de autoridades competentes o entidades reconocidas, documentación del sistema implementado y declaración de su representante legal sobre su existencia, alcance y vigencia. La certificación ISO 45001 vigente podrá aportarse como soporte complementario, sin que sea obligatoria ni equivalente automáticamente al porcentaje exigido en Colombia. Los documentos deberán permitir verificar razonablemente el sistema y cumplir las formalidades aplicables para documentos expedidos en el exterior.

c) Proponentes plurales: Cada integrante deberá acreditar el requisito conforme al régimen jurídico que le resulte aplicable, según los literales anteriores.

d) Obligaciones durante la ejecución: El contratista deberá garantizar que el personal destinado a ejecutar actividades en Colombia cumpla la normativa colombiana aplicable en materia de Seguridad y Salud en el Trabajo, incluidas las obligaciones de afiliación al Sistema General de Riesgos Laborales cuando corresponda legalmente.

14. ACEPTACIÓN DE LOS LINEAMIENTOS, DIRECTRICES Y POLÍTICAS DE CATALOGACIÓN DE LA DEFENSA

En cumplimiento de la Directiva 34 del 19 de noviembre de 2018, expedida por el Ministerio de Defensa Nacional el proponente deberá presentar junto con la oferta documento suscrito por el Representante Legal, donde se compromete a que en caso de resultar adjudicatario del presente proceso dará aplicación a la normatividad de catalogación para los bienes a adquirir; en consecuencia deberá marcar la casilla que a continuación se describe según la correspondiente decisión, así:

CLÁUSULA DE CATALOGACIÓN	ACEPTO	NO ACEPTO
El proponente manifiesta que en caso de ser adjudicatario quedara obligado a aplicar para los bienes del presente proceso contractual, la normatividad de catalogación que se incluye en el presente documento, titulado *"catalogación obligatoria de bienes"*, quedando así mismo obligado a proporcionar la información y los datos que se exigen en el citado anexo en medio magnético y físico. El cual será entregado a la Entidad para cada pago del contrato, teniendo en cuenta los bienes facturados.		

Conforme lo anterior el contratista en caso de marcar la casilla "ACEPTO" queda obligado a proporcionar la información y los datos que se exigen en medio magnético y físico, la cual deberá ser entregada así:

- Por cada factura de pago, deberá presentar la catalogación de los elementos suministrados, así mismo el diligenciamiento del formulario denominado "CLAUSULA CONTRACTUAL DE CATALOGACIÓN" se tendrá en cuenta para la suscripción del acta de recibo a satisfacción por parte del supervisor del contrato.
- El CONTRATISTA deberá adjuntar la información técnica correspondiente a las modificaciones, cambios en el concepto o diseño, que se le realicen al artículo de abastecimiento durante la vida del contrato.
- En el caso de que un CONTRATISTA subcontrate el suministro de los artículos de abastecimiento con un fabricante de un país no OTAN, el oferente será responsable de obtener de este, todos los datos técnicos necesarios para la identificación completa de todos los servicios y artículos de abastecimiento suministrados bajo el contrato y entregarlos a la Autoridad Contratante.
- El CONTRATISTA deberá suministrar un listado con los datos técnicos necesarios para la catalogación, a saber: el nombre del artículo, los números de pieza, números de parte, numero de plano de acuerdo con el fabricante, si el articulo esta normado, suministrar el número de la norma o especificaciones técnicas de diseño, el nombre y la dirección del fabricante.

CATALOGACIÓN OBLIGATORIA DE BIENES"

CLAUSULA CONTRACTUAL DE CATALOGACIÓN
Anexo a los procesos de contratación de bienes

El contratista deberá proporcionar en medio magnético y físico a la Unidad Ejecutora una lista de los bienes adjudicados, con la información técnica necesaria para la identificación de los artículos de abastecimiento incluidos en el objeto del contrato así:

Información del contratista	**Información del fabricante del artículo de abastecimiento**
Dirección _____	Dirección _____
Nombre de la empresa/contratista _____	Nombre de la empresa/fabricante _____
Teléfono _____	Teléfono _____
Correo electrónico _____	Correo electrónico _____
Código de identificación _____	Código de identificación _____
País de origen _____	País de origen _____

Datos técnicos de los artículos de abastecimiento (bienes) a suministrar. Información que debe proporcionar el contratista.

1. Nombre técnico del artículo asignado por el fabricante_____
2. Número de parte, referencia , modelo asignado por el fabricante_____
3. Ficha técnica del bien_____
4. Catálogo de partes_____
5. Número OTAN (National Stock Number). _____En caso de que los artículos a suministrar se encuentren catalogados.
6. La Unidad Ejecutora estipula la viabilidad de requerir los planos de ingeniería, dibujos técnicos o manual del fabricante de los bienes a adquirir de acuerdo a su necesidad
7. Caducidad del bien a suministrar_____
8. Equipo al que pertenece el bien a suministrar_____
9. Disposición final al término del Ciclo de vida del bien a suministrar_____
10. Condiciones de embalaje, almacenamiento y transporte del bien a suministrar_____

15. FUNDAMENTOS JURÍDICOS QUE SOPORTAN LA MODALIDAD DE SELECCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LOS FACTORES DE SELECCIÓN

El presente proceso contractual se adelanta a través de la plataforma SECOP II, conforme a los lineamientos impartidos por el Ministerio de Defensa Nacional y la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente, en aplicación de los principios de transparencia, economía y responsabilidad previstos en el artículo 23 de la Ley 80 de 1993.

La contratación de bienes y servicios destinados a fortalecer las capacidades de defensa y seguridad nacional posee un tratamiento especial dentro del régimen de contratación estatal. Históricamente, este tipo de adquisiciones estuvo asociado a procedimientos excepcionales, dada su relación directa con la protección de intereses estratégicos del Estado y la necesidad de garantizar condiciones de oportunidad, reserva y eficiencia.

Con la expedición de la Ley 1150 de 2007, el legislador redefinió las modalidades de selección aplicables a estos bienes. La norma trasladó la adquisición de bienes y servicios para la defensa y seguridad nacional a la modalidad de selección abreviada, reconociendo que, por la naturaleza de estos elementos, es necesario emplear procedimientos más ágiles que permitan atender las necesidades operacionales de las Fuerzas Militares sin sacrificar los principios de transparencia y selección objetiva. Únicamente los bienes cuya adquisición exige reserva permanecen bajo la modalidad de contratación directa, conforme a las excepciones previstas en la misma Ley.

El marco reglamentario vigente, contenido en el Decreto 1082 de 2015, reafirma esta clasificación. Su artículo 2.2.1.2.1.2.26, modificado por el Decreto 142 de 2023, establece que las entidades estatales que requieran contratar bienes y servicios para la defensa y seguridad nacional deben aplicar el procedimiento de selección abreviada de menor cuantía, siguiendo las reglas operativas previstas en el artículo 2.2.1.2.1.2.20. Este procedimiento incorpora etapas específicas como la manifestación de interés, la eventual realización de sorteo cuando exista alta concurrencia y la publicación del informe de evaluación, garantizando así un proceso competitivo, transparente y ajustado a las necesidades del sector defensa.

Las aeronaves multipropósito objeto del presente proceso se encuentran clasificadas doctrinalmente como bienes de defensa y seguridad, en tanto constituyen capacidades estratégicas para el cumplimiento de misiones de movilidad aérea, apoyo táctico, vigilancia, transporte y respuesta operacional. Su adquisición se enmarca en las categorías técnicas reconocidas por el Ministerio de Defensa Nacional, que incluyen aeronaves, sistemas de misión, documentación aeronáutica, herramientas especiales, repuestos y equipos de soporte terrestre, todos ellos esenciales para la operatividad de la Fuerza.

En virtud de lo anterior, y considerando que estos bienes no requieren reserva para su adquisición, la modalidad procedente es la Selección Abreviada , la cual permite adelantar un proceso eficiente, competitivo y ajustado a las necesidades institucionales, garantizando la participación plural de oferentes y la selección objetiva de la oferta más favorable para el Ejército Nacional.

La naturaleza del objeto contractual la cual es la Adquisición de aeronaves multipropósito para el Ejército Nacional corresponde a bienes requeridos para la defensa y seguridad nacional. En consecuencia, la modalidad aplicable es la Selección Abreviada , de acuerdo con lo previsto en el literal i) del numeral 2 del artículo 2 de la Ley 1150 de 2007, que establece esta modalidad para la contratación de bienes y servicios necesarios para la defensa y seguridad nacional.

El Decreto 1082 de 2015 desarrolla esta regla en su artículo 2.2.1.2.1.2.26, señalando que las entidades estatales que requieran contratar bienes y servicios para la defensa y seguridad nacional deben hacerlo mediante el procedimiento de Selección Abreviada de Menor Cuantía, conforme a las reglas establecidas en el artículo **2.2.1.2.1.2.20** del mismo decreto.

El artículo **2.2.1.2.1.2.20** establece las reglas específicas del procedimiento, entre ellas:

1. Los interesados deben manifestar su intención de participar dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la apertura del proceso.
2. Si la Entidad recibe más de diez (10) manifestaciones de interés, podrá continuar con todos los interesados o realizar un sorteo para seleccionar máximo diez (10) participantes, según lo previsto en los pliegos de condiciones.
3. Si se realiza sorteo, el plazo para presentar ofertas inicia el día hábil siguiente a la comunicación del resultado.
4. La Entidad debe publicar el informe de evaluación de ofertas durante tres (3) días hábiles.

En virtud de este marco normativo, la selección del contratista se realizará verificando el cumplimiento de los requisitos habilitantes y de las especificaciones técnicas exigidas, adjudicando el contrato a la oferta que represente las mejores condiciones para el interés público y presente el menor valor total válido, conforme a la verificación económica realizada por la Entidad.

Corolario es que El Ejército Nacional de Colombia- Dirección de Adquisiciones adelantará el proceso de selección mediante la modalidad de Selección Abreviada , siempre que, una vez verificados el presupuesto anual de la Entidad, la cuantía del proceso y las demás circunstancias jurídicas y técnicas aplicables, se determine que dicha modalidad resulta procedente.

La modalidad de selección se fundamenta en lo dispuesto en la Ley 1150 de 2007 y en el Decreto 1082 de 2015, particularmente en las disposiciones que regulan la selección abreviada , así como en las normas especiales aplicables al Ministerio de Defensa Nacional y al objeto contractual.

La escogencia de la modalidad responde a la naturaleza, cuantía y características del objeto contractual, sin perjuicio de la verificación que deberá realizar la dependencia jurídica competente respecto de la eventual aplicación de disposiciones especiales correspondientes a bienes y servicios destinados a la defensa y seguridad nacional.

En consecuencia, antes de la publicación del proceso, deberá quedar documentada la verificación de:

a) la cuantía del proceso frente al presupuesto anual de la Entidad;

b) la naturaleza del objeto;

c) la eventual existencia de un régimen especial aplicable;

d) la inexistencia de una causal legal que determine otra modalidad de selección;

e) la aplicabilidad de los mecanismos de agregación de demanda que legalmente correspondan, cuando resulte procedente;

f) la aplicación de las reglas especiales de la selección abreviada de menor cuantía; y

g) las disposiciones del Manual de Contratación y de Convenios del Ministerio de Defensa Nacional vigente.

15.1. PERSONAS CON DISCAPACIDAD

De conformidad con el Decreto 0287 de 2026, la Entidad analizó la procedencia de incorporar medidas diferenciales para personas con discapacidad en el presente proceso, atendiendo la modalidad de selección, la naturaleza del objeto contractual y las características del mercado identificado.

El objeto del proceso corresponde a la adquisición de aeronaves multipropósito, clasificadas como bienes de defensa y seguridad nacional, cuya fabricación, ensamble, certificación aeronáutica y comercialización se realizan exclusivamente por fabricantes internacionales y sus representantes autorizados. El estudio de mercado evidenció que:

A. No existe oferta nacional para aeronaves de ala fija multipropósito.

B. Los potenciales oferentes son personas jurídicas extranjeras, fabricantes u operadores autorizados por autoridades aeronáuticas internacionales (FAA, EASA, ICAO).

C. La cadena de producción, certificación, soporte técnico está regulada por estándares aeronáuticos internacionales que no pueden ser sustituidos por condiciones diferenciales sin comprometer la seguridad operacional.

D. La modalidad de selección (Selección Abreviada– bienes de defensa y seguridad nacional) no contempla factores de puntuación, por lo que no es jurídicamente viable incorporar puntajes adicionales.

En este contexto, se evaluó la procedencia de las medidas previstas en el Decreto 0287 de 2026, concluyéndose lo siguiente:

a) Herramientas de planeación

No procede su incorporación, dado que el mercado es completamente internacional y especializado, sin participación de oferentes nacionales con condiciones diferenciales de discapacidad. La inclusión de herramientas de planeación no tendría impacto real en la pluralidad de oferentes ni en la competencia.

b) Criterios habilitantes diferenciales

No es jurídicamente viable establecer criterios habilitantes diferenciales para personas con discapacidad, en tanto el objeto contractual exige:

- certificaciones aeronáuticas internacionales,
- capacidades industriales de fabricación y ensamble,

- infraestructura técnica especializada,
- experiencia en producción de aeronaves,
- soporte OEM certificado.

Estas condiciones solo pueden ser cumplidas por fabricantes extranjeros, por lo que la incorporación de criterios diferenciales afectaría los principios de selección objetiva, proporcionalidad, eficiencia del gasto público y seguridad operacional.

c) Condiciones especiales de ejecución

No procede su incorporación, dado que la ejecución contractual se circunscribe a:

- entrega de aeronaves,
- documentación aeronáutica,
- entrenamiento técnico certificado,
- soporte OEM,
- pruebas de vuelo y puesta en servicio.

Estas actividades requieren personal técnico y de vuelo certificado por el fabricante, lo cual impide la aplicación de condiciones diferenciales sin comprometer la aeronavegabilidad y la seguridad operacional.

15.2. CONVOCATORIA A MIPYME:

De conformidad con lo establecido en el artículo 2.2.1.2.4.2.2 del Decreto 1082 de 2015, NO se limitará el presente proceso de selección a las MIPYME colombianas siempre y cuando concurran los siguientes requisitos:

-"1. El valor del Proceso de Contratación sea menor a ciento veinticinco mil dólares de los Estados Unidos de América (US$125.000), liquidados con la tasa de cambio que para el efecto determina cada dos años el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo."

Umbral PYMES US$ $ 125.000
Umbral PYMES COL$ $511.708.497 (vigente hasta dic 31 de 2026)

El valor del presupuesto asignado para el presente proceso asciende a la suma de $ 273.535.838.169 por lo que el presente proceso NO podrá ser limitado a Mipymes.

15.3. NORMAS APLICABLES

- Constitución Política de Colombia.
- Código Civil.

- Código de Comercio artículo 1036 y siguientes
- Código General del Proceso.
- Código de Comercio.
- Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.
- Ley 80 de 1993 y demás normas que la modifiquen o adicionen
- Ley 1150 de 2007 y demás normas que la modifiquen o adicionen
- Ley 1474 de 2011(Estatuto Anticorrupción) y demás normas que la modifiquen o adicionen
- Ley 1712 de 2014. Por medio de la cual se crea la Ley de Transparencia y del Derecho de Acceso a la Información Pública Nacional y se dictan otras disposiciones y demás normas que la modifiquen o adicionen.
- Ley 1882 de 2018. Por la cual se adicionan, modifican y dictan disposiciones orientadas a fortalecer la contratación pública en Colombia, la ley de infraestructura y se dictan otras disposiciones.
- Ley 1955 de 2019 y demás normas que la modifiquen o adicionen.
- Ley 2014 de 2019 por medio de la cual se regulan las sanciones para condenados por corrupción y delitos contra la Administración pública, así como la cesión unilateral administrativa del contrato por actos de corrupción y se dictan otras disposiciones y demás normas que la modifiquen o adicionen.
- Ley 2195 de 2022. Por medio de la cual se adoptan medidas en materia de transparencia, prevención y lucha contra la corrupción y se dictan otras disposiciones, y demás normas que la modifiquen o adicionen y demás normas que la modifiquen o adicionen.
- Decreto 997 de 2026 *Por el cual se modifica y adiciona el Decreto 1082 de 2015, Único Reglamentario del Sector Administrativo de Planeación Nacional, en lo relacionado con la Compra Pública Sostenible, la caución para la impugnación del Registro Único de Proponentes (RUP), la información sobre multas, sanciones, inhabilidades y actividad contractual, así como las cláusulas y compromisos anticorrupción y la verificación de listas restrictivas internacionales*
- Decreto 855 de 1994 Modificado por el Decreto 219 del 2006
- Decreto Ley 019 de 2012. Por el cual se dictan normas para suprimir o reformar regulaciones, procedimientos y trámites innecesarios existentes en la Administración Pública.
- Decreto 1082 de 2015. Por medio del cual se expide el decreto único reglamentario del sector administrativo de planeación nacional.
- Decreto 310 de 2021. Por el cual se reglamenta el artículo 41 se la Ley 1955 de 2019, sobre las condiciones para implementar la obligatoriedad de los Acuerdos Marco de Precios y se modifican los artículos 2.2.1.2.1.2.7 y 2.2.1.2.1.2.12 del Decreto 1082 de 2015, Único Reglamentario del Sector Administrativo de Planeación Nacional.
- Decreto 399 de 2021. Por el cual se modifican los artículos 2.2.1.1.2.1.1., 2.2.1.2.1.3.2. y 2.2.1.2.3.1.14., y se adicionan unos parágrafos transitorios a los artículos 2.2.1.1.1.5.2., 2.2.1.1.1.5.6. y 2.2.1.1.1.6.2. del Decreto 1082 de 2015, Único Reglamentario del Sector Administrativo de Planeación Nacional.
- Decreto 103 del 20 de enero de 2015. Por el cual se reglamenta parcialmente la Ley 1712 de 2014 y se dictan otras disposiciones.
- Decreto 2106 de 2019 a través del cual se simplifican los trámites administrativos.
- Decreto 434 del 19 de marzo de 2020 por el cual se establecen plazos para los registros que integran el Registro Único Empresarial Social RUES.
- Decreto 1860 de 2021. Por el cual se modifica y adiciona el Decreto 1082 de 2015, Único Reglamentario del Sector Administrativo de Planeación Nacional, con el fin reglamentar los artículos 30, 31, 32, 34 y 35 de la Ley 2069 de 2020, en lo relativo al sistema de compras públicas y se dictan otras disposiciones.

- Resolución No. 4223 del 23 de junio de 2022 "Por la cual se delegan unas funciones y competencias relacionadas con la contratación de bienes y servicios con destino al Ministerio de Defensa Nacional, unas funciones de carácter administrativo y se dictan otras disposiciones".
- Manual de Contratación y de Convenios del Ministerio de Defensa Nacional vigente, adoptado mediante la Resolución 4130 de 2022 y modificado por la Resolución 4213 de 2023, así como las demás disposiciones que lo modifiquen, adicionen, aclaren o sustituyan.
- Circular conjunta 001 del 20 de agosto de 2021 mecanismos para fortalecer la debida diligencia de los beneficiarios de pólizas de seguros, garantías y avales bancarios, y patrimonios autónomos.
- Guía de Elaboración de Estudios de Sector – GEES – versión 3 de 2023.
- Manual para Determinar y Verificar los Requisitos Habilitantes en los Procesos de Contratación – RHPC – versión 2 del 30 de junio de 2022.
- Manual para el Manejo de los Acuerdos Comerciales en Procesos de Contratación – CCE-EICP-MA-07 V: 02
- Manual para la Identificación y Cobertura del Riesgo en los Procesos de Contratación M-ICR-01
- Protocolo de indisponibilidad SECOP II.
- Decreto 0142 del 1 de febrero de 2023 (En lo que aplique)
- Ley 2294 de 2023 "Por la cual se expide el plan nacional de desarrollo 2022-2026 "Colombia potencia mundial de la vida".
- Decreto 1477 del 30 de diciembre de 2025, emitido por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, "Por el cual se liquida el Presupuesto General de la Nación para la vigencia fiscal de 2026, se detallan las apropiaciones y se clasifican y definen los gastos" y distribuye los recursos asignados al MDN-Ejercito Nacional a través de la Dirección de Presupuesto para la vigencia 2026
- Circular Externa Única de Colombia Compra Eficiente.
- Directiva Permanente 00204 del 2017 Programas de entrenamiento para la Aviación del Ejercito Nacional
- Directiva Permanente 00218 del 2017 Normas y requisitos para el desempeño operacional en las actividades de la Aviación del Ejercito Nacional
- Reglamento de vuelo para la Aviación del Ejercito EJC 3-176-1
- Decreto 1477 de 30 de diciembre de 2025, por el cual se expide el Presupuesto General de la Nación (PGN) para 2026.
- Reglamentos Aeronáuticos de Colombia – RAC, en lo que resulte aplicable al proceso y sin perjuicio del régimen especial de la Aviación de Estado:
- RAC 14 – Aeródromos, Aeropuertos y Helipuertos.
- RAC 20 – Matrícula, Registro e Identificación de Aeronaves.
- RAC 21 – Certificación de Aeronaves y Componentes de Aeronaves.
- RAC 36 – Estándares de Ruido.
- RAC 39 – Directrices de Aeronavegabilidad.
- RAC 43 – Mantenimiento.
- RAC 45 – Identificación de Aeronaves y Componentes de Aeronaves.
- RAC 61 – Licencias para Pilotos y sus Habilitaciones.
- RAC 65 – Licencias para Personal Aeronáutico.
- RAC 91 – Reglas Generales de Vuelo y Operación.
- RAC 145 – Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas.
- RAC 160 – Seguridad de la Aviación Civil.
- RAC 175 – Transporte sin Riesgo de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea.
- RAC 209 – Facilitación del Transporte Aéreo.

- Convenio sobre Aviación Civil Internacional – Convenio de Chicago de 1944, y sus Anexos técnicos, en lo que resulte aplicable.
- Anexo 16 de la OACI – Protección del Medio Ambiente, en lo que resulte aplicable a la Aviación de Estado

Y las demás normas actualmente vigentes que resulten pertinentes de acuerdo con la ley colombiana, las cuales se presumen conocidas por todos los proponentes

15.4. NORMATIVIDAD SOBRE ESTUDIOS PREVIOS:

De conformidad con el numeral 12 del artículo 25 de la Ley 80 de 1993, modificado por el artículo 87 de la Ley 1474 del 2011, en concordancia con el artículo 2.2.1.1.2.1.1 del Decreto 1082 de 2015, y modificado por el Decreto 399 de 2021, el cual expresa:

"ARTÍCULO 2.2.1.1.2.1.1. Estudios y documentos previos. Los estudios y documentos previos son el soporte para elaborar el proyecto de pliegos, los pliegos de condiciones y el contrato. Estos deben permanecer a disposición del público durante el desarrollo del Proceso de Contratación y contener los siguientes elementos, además de los indicados para cada modalidad de selección:

1. La descripción de la necesidad que la Entidad Estatal pretende satisfacer con el Proceso de Contratación.

2. El objeto a contratar, con sus especificaciones, las autorizaciones, permisos y licencias requeridos para su ejecución, y cuando el contrato incluye diseño y construcción, los documentos técnicos para el desarrollo del proyecto.

3. La modalidad de selección del contratista y su justificación, incluyendo los fundamentos jurídicos.

4. El valor estimado del contrato y la justificación del mismo. Cuando el valor del contrato esté determinado por precios unitarios, la Entidad Estatal debe incluir la forma como los calculó y soportar sus cálculos presupuestales en la estimación de aquellos. Si el contrato es de concesión, la Entidad Estatal no debe publicar el modelo financiero utilizado en su estructuración.

5. Los criterios para seleccionar la oferta más favorable.

6. El análisis de Riesgo y la forma de mitigarlo.

7. Las garantías que la Entidad Estatal contempla exigir en el proceso de contratación.

8. La indicación de si el proceso de contratación está cobijado por un acuerdo comercial.

En atención a lo anterior, los estudios y documentos previos deberán elaborarse con la debida antelación a la apertura del proceso, los cuales estarán conformados por los documentos definitivos que sirvan de soporte para la elaboración del contrato, de manera que los proponentes o el eventual contratista respectivamente, puedan valorar adecuadamente el alcance de lo requerido por la entidad, así como el de la distribución de riesgos que la misma propone.

16. PRESUPUESTO OFICIAL PROCESO DE CONTRATACIÓN Y ANÁLISIS ECONÓMICO QUE SOPORTA EL VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO.

16.1. PRESUPUESTO ASIGNADO

El Gobierno Nacional mediante el Decreto 1477 del 30 de diciembre de 2025, emitido por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, "Por el cual se liquida el Presupuesto General de la Nación para la vigencia fiscal de 2026, se detallan las apropiaciones y se clasifican y definen los gastos" y distribuye los recursos asignados al MDN-Ejercito Nacional a través de la Dirección de Presupuesto para la vigencia 2026 en la cual se efectúa la distribución interna del presupuesto para el funcionamiento del año en curso y con fundamento en las necesidades previamente establecidas por cada unidad del Ejército Nacional.

El presupuesto asignado para el presente proceso es por valor **DOSCIENTOS SETENTA Y TRES MIL QUINIENTOS TREINTA Y CINCO MILLONES OCHOCIENTOS TREINTA Y OCHO MIL CIENTO SESENTA Y NUEVE PESOS MCTE. ($273.535.838.169,00)**, discriminados de la siguiente manera así:

SEGMENTO 1. RECURSOS DE INVERSION 2026	**$**	**111.715.838.169,00**
SEGMENTO 2. RECURSOS CONPES 4187	**$**	**161.820.000.000,00**
TOTAL	**$**	**273.535.838.169,00**

1. VIGENCIA 2026 (INVERSION)

El presupuesto asignado para el presente proceso es por valor **CIENTO ONCE MIL SETECIENTOS QUINCE MILLONES OCHOCIENTOS TREINTA Y OCHO MIL CIENTO SESENTA Y NUEVE PESOS MCTE. ($111.715.838.169,00)**, respaldado mediante CDP No. 30526 de fecha 01 de Julio de 2026 R 10 CSF, discriminados de la siguiente manera así:

ARTICULO PRESUPUESTAL (SIIF NACIÓN)	RECURSO	DESCRIPCIÓN DEL RUBRO	UNIDAD BENEFICIADA	VALOR POR ARTÍCULO PRESUPUESTAL
C-1502-0100-37-20107B-1502080-02	10	"ADQUIS. DE BYS - EQUIPO AÉREO ADQUIRIDO - FORTALECIMIENTO DE LA CAPACIDAD OPERACIONAL DEL EJERCITO NACIONAL EN LA	EJERCITO - DAAVA	$ 111.715.838.169,00

		DEFENSA DE LAS FRONTERAS NACIONAL"		

Atendiendo que es un proyecto de Inversión, se relaciona el soporte documental por parte del Departamento Nacional de Planeación mediante código BPIN 2021011000279 bajo el asunto FORTALECIMIENTO DE LA CAPACIDAD OPERACIONAL DEL EJERCITO NACIONAL EN LA DEFENSA DE LAS FRONTERAS NACIONALES:



FICHA EBI

SISTEMA UNIFICADO DE INVERSIONES Y FINANZAS PUBLICAS - SUIFP

Código Bpin: 2021011000279

Nombre del Proyecto: Fortalecimiento de la Capacidad Operacional del Ejército Nacional en la Defensa de las Fronteras Nacional

VERSIÓN NO OFICIAL

INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO

Horizonte	2023 - 2032
Sector	Defensa y Policía
Entidad Responsable	150103-MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL - EJERCITO
Programa	
SubPrograma	

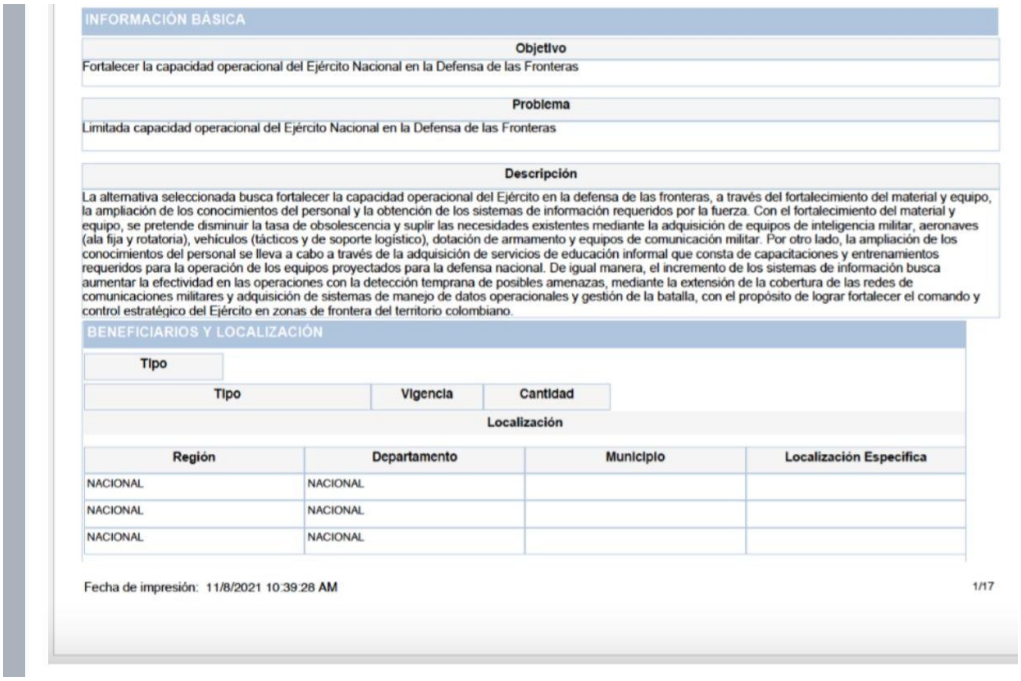
ESTADO DE LA FICHA

Estado	Solicitud de Información MGA
Usuario Formulador	JOSE Alirio MONROY Velasquez
Fecha del Estado Actual	2021-11-08 10:11:50
Fecha Control Posterior	
Solicitud de Formulación	639136 - Proceso viabilidad sin Trámites
Vigencia Seleccionada	2021
Fecha Creación del Turno	N/A
Turno de trámite	N/A

IMAGEN DEL PROYECTO

DNP
DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN

Imagen pendiente



INFORMACIÓN BÁSICA

Objetivo

Fortalecer la capacidad operacional del Ejército Nacional en la Defensa de las Fronteras

Problema

Limitada capacidad operacional del Ejército Nacional en la Defensa de las Fronteras

Descripción

La alternativa seleccionada busca fortalecer la capacidad operacional del Ejército en la defensa de las fronteras, a través del fortalecimiento del material y equipo, la ampliación de los conocimientos del personal y la obtención de los sistemas de información requeridos por la fuerza. Con el fortalecimiento del material y equipo, se pretende disminuir la tasa de obsolescencia y suplir las necesidades existentes mediante la adquisición de equipos de inteligencia militar, aeronaves (ala fija y rotatoria), vehículos (tácticos y de soporte logístico), dotación de armamento y equipos de comunicación militar. Por otro lado, la ampliación de los conocimientos del personal se lleva a cabo a través de la adquisición de servicios de educación informal que consta de capacitaciones y entrenamientos requeridos para la operación de los equipos proyectados para la defensa nacional. De igual manera, el incremento de los sistemas de información busca aumentar la efectividad en las operaciones con la detección temprana de posibles amenazas, mediante la extensión de la cobertura de las redes de comunicaciones militares y adquisición de sistemas de manejo de datos operacionales y gestión de la batalla, con el propósito de lograr fortalecer el comando y control estratégico del Ejército en zonas de frontera del territorio colombiano.

BENEFICIARIOS Y LOCALIZACIÓN

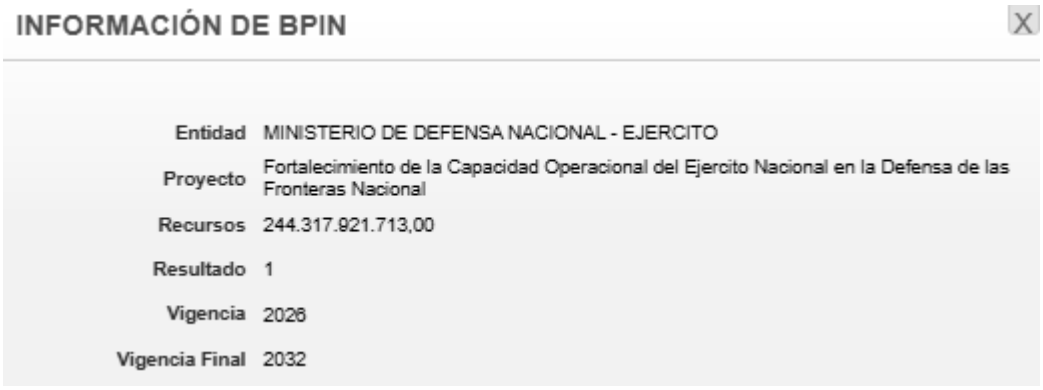
Tipo

Tipo	Vigencia	Cantidad

Localización

Región	Departamento	Municipio	Localización Especifica
NACIONAL	NACIONAL		
NACIONAL	NACIONAL		
NACIONAL	NACIONAL		

Fecha de impresión: 11/8/2021 10:39:28 AM 1/17



2. RECURSOS CONPES 4187

El presupuesto se soporta bajo los documentos Entrega Plan CONPES 4187 del 2026

1.1 MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL:

Radicado: 2-2026-042628 emitido por el Ministerio de Defensa Nacional, bajo el asunto Autorización cupo vigencias futuras excepcionales para inversión

PROYECTO 42 FORTALECIMIENTO DE LA CAPACIDAD DE DESPLIEGUE AÉREO DEL EJÉRCITO NACIONAL

SUBPROYECTO 20107B 2. SEGURIDAD HUMANA Y JUSTICIA SOCIAL / B CAPACIDADES ESTRATEGICAS PARA SALVAGUARDAR LOS INTERESES NACIONALES

Hacienda

Continuación oficio "Autorización cupo vigencias futuras excepcionales para inversión". Ref. 1-2026-055138

Vigencia	Fuente	Pesos corrientes
2027	Nación	238.326.660.948
2028	Nación	194.307.633.128
2029	Nación	224.179.517.128
2030	Nación	408.821.106.425
2031	Nación	858.050.922.260
2032	Nación	229.925.605.594
2033	Nación	433.928.370.268
2034	Nación	435.583.044.500

Los cupos de vigencias futuras para este proyecto del Ejército Nacional, de acuerdo con la información remitida por el Ministerio de Defensa Nacional y el concepto técnico favorable del DNP No. 20264300000526 del 21 de mayo de 2026, tienen por objeto la adquisición de aeronaves, componentes mayores para el mantenimiento de aeronaves ala rotatoria y ala fija y aeronaves no tripuladas, así como para realizar overhaul y/o recuperación de aeronaves ala rotatoria, como parte de la estrategia para fortalecimiento de capacidades, orientada a contrarrestar las amenazas que afectan la seguridad pública, así como para hacer frente a las acciones de los Grupos Armados Organizados (GAO), los Grupos de Delincuencia Organizada (GDO) y las economías ilícitas.

9.2 COMANDO FINANCIERO Y PRESUPUESTAL EJÉRCITO NACIONAL

CIRCULAR No. 2026128019129063 17 de junio de 2026, emitida por Comando Financiero y Presupuestal Ejército Nacional. bajo el asunto Informe autorización y asignación cupos vigencias futuras excepcionales proyectos de inversión (2027-2034) – CONPES 4187.

ANEXO 1: DISTRIBUCIÓN VIGENCIAS FUTURAS EXCEPCIONALES PROYECTOS DE INVERSIÓN (2027-2034) CONPES 4187

ANEXO 1: DISTRIBUCIÓN VIGENCIAS FUTURAS EXCEPCIONALES PROYECTOS DE INVERSIÓN (2027-2034) CONPES 4187

SUBUNIDAD EJECUTORA	CÓDIGO DEL PROYECTO	PROYECTO	TOTAL CUPO ASIGNADO	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
CENAC AVIACIÓN 15-01-03-064	C-1502-0100-42	FORTALECIMIENTO DE LA CAPACIDAD DE DESPLIEGUE AÉREO DEL EJÉRCITO NACIONAL (HERMES).	2.486.545.118.700	190.283.184.975	149.393.184.975	184.193.274.975	373.823.274.975	749.100.181.248	174.360.662.784	382.898.355.268	282.492.999.500
	C-1502-0100-42	FORTALECIMIENTO DE LA CAPACIDAD DE DESPLIEGUE AÉREO DEL EJÉRCITO NACIONAL (HERMES).	30.768.481.376	17.840.999.992	12.927.481.384	0	0	0	0	0	0

Documento SIIF No. 1826 Autorización de Vigencias Futuras del 16 de junio de 2026

SIIF Nación

Autorizacion de Vigencias Futuras

	MHInballen	LAURA NATHALIA BALLEN ARIZA	
Unidad ó Subunidad Ejecutora Solicitante:	15-01-03	MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL - EJÉRCITO	
Usuario Solicitante:			
Fecha y Hora Sistema:	2026-06-16-4:01 p. m.		

ASIGNACION DE AUTORIZACION DE VIGENCIAS FUTURAS

Número:	1826	Fecha Registro:	2026-06-16	Unidad / Subunidad ejecutora:	15-01-03-064 CENAC ADMINISTRATIVA Y CONTABLE AVIACIÓN			
Estado:	Generada	Tipo Moneda.:	Pesos	Nro Autorizacion DGPPN	826	Fecha Autorizacion	2026-06-10	
Tipo de Vigencia Futura:		Excepcional		Aval Fiscal:	SI			
Valor Inicial:	2.517.313.600.076,00	Valor Operaciones:			Valor Total:	2.517.313.600.076,00	Saldo No Utilizado:	2.517.313.600.076,00

DETALLE ASIGNACION POR AÑO

Posicion Catálogo de Gasto	Fuente	Recurso	Situac.	Fecha Operacion	Valor Inicial	Valor Operación	Valor Actual	Saldo No Utilizado
C-1502-0100-42-20107B 2. SEGURIDAD HUMANA Y JUSTICIA SOCIAL / B CAPACIDADES ESTRATEGICAS PARA SALVAGUARDAR LOS INTERESES NACIONALES	Nación	10	CSF		208.124.184.967,00		208.124.184.967,00	208.124.184.967,00
Año Fiscal 2027				**Totales por año:**	208.124.184.967,00		208.124.184.967,00	208.124.184.967,00
C-1502-0100-42-20107B 2. SEGURIDAD HUMANA Y JUSTICIA SOCIAL / B CAPACIDADES ESTRATEGICAS PARA SALVAGUARDAR LOS INTERESES NACIONALES	Nación	10	CSF		162.320.666.359,00		162.320.666.359,00	162.320.666.359,00
Año Fiscal 2028				**Totales por año:**	162.320.666.359,00		162.320.666.359,00	162.320.666.359,00
C-1502-0100-42-20107B 2. SEGURIDAD HUMANA Y JUSTICIA SOCIAL / B CAPACIDADES ESTRATEGICAS PARA SALVAGUARDAR LOS INTERESES NACIONALES	Nación	10	CSF		184.193.274.975,00		184.193.274.975,00	184.193.274.975,00
Año Fiscal 2029				**Totales por año:**	184.193.274.975,00		184.193.274.975,00	184.193.274.975,00
C-1502-0100-42-20107B 2. SEGURIDAD HUMANA Y JUSTICIA SOCIAL / B CAPACIDADES ESTRATEGICAS PARA SALVAGUARDAR LOS INTERESES NACIONALES	Nación	10	CSF		373.823.274.975,00		373.823.274.975,00	373.823.274.975,00
Año Fiscal 2030				**Totales por año:**	373.823.274.975,00		373.823.274.975,00	373.823.274.975,00
C-1502-0100-42-20107B 2. SEGURIDAD HUMANA Y JUSTICIA SOCIAL / B CAPACIDADES ESTRATEGICAS PARA SALVAGUARDAR LOS INTERESES NACIONALES	Nación	10	CSF		749.100.181.248,00		749.100.181.248,00	749.100.181.248,00
Año Fiscal 2031				**Totales por año:**	749.100.181.248,00		749.100.181.248,00	749.100.181.248,00
C-1502-0100-42-20107B 2. SEGURIDAD HUMANA Y JUSTICIA SOCIAL / B CAPACIDADES ESTRATEGICAS PARA SALVAGUARDAR LOS INTERESES NACIONALES	Nación	10	CSF		174.360.662.784,00		174.360.662.784,00	174.360.662.784,00
Año Fiscal 2032				**Totales por año:**	174.360.662.784,00		174.360.662.784,00	174.360.662.784,00
C-1502-0100-42-20107B 2. SEGURIDAD HUMANA Y JUSTICIA SOCIAL / B CAPACIDADES ESTRATEGICAS PARA SALVAGUARDAR LOS INTERESES NACIONALES	Nación	10	CSF		382.898.355.268,00		382.898.355.268,00	382.898.355.268,00
Año Fiscal 2033				**Totales por año:**	382.898.355.268,00		382.898.355.268,00	382.898.355.268,00
C-1502-0100-42-20107B 2. SEGURIDAD HUMANA Y JUSTICIA SOCIAL / B CAPACIDADES ESTRATEGICAS PARA SALVAGUARDAR LOS INTERESES NACIONALES	Nación	10	CSF		282.492.999.500,00		282.492.999.500,00	282.492.999.500,00
Año Fiscal 2034				**Totales por año:**	282.492.999.500,00		282.492.999.500,00	282.492.999.500,00

DATOS ADMINISTRATIVOS

Número Doc Soporte:	2-2026-042628	Fecha Doc. Soporte:	2026-06-16	Tipo Doc. Soporte:	OFICIO
Notas Doc. Soporte:	ASIGNACIÓN CUPO VIGENCIAS FUTURAS EXCEPCIONALES PARA PROYECTOS DE INVERSIÓN				

TENIENTE CORONEL CAMILO ALEJANDRO HERNÁNDEZ QUINTERO
DIRECTOR DE PRESUPUESTO EJÉRCITO NACIONAL

9.3 PLANEACIÓN Y POLÍTICAS DEL EJÉRCITO NACIONAL

Oficio n. 2026223018472323: del 11 de junio de 2026 bajo el asunto Entrega Plan CONPES 4187 del 2026.

RUBRO	BPIN	CÓDIGO PRODUCTO	PRODUCTO PIIP	ACTIVIDAD PIIP	BIEN O SERVICIO	CANTIDAD CONPES	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	TOTAL CONPES

C-1502-0100-42	202600000010897	1502080	Equipo aéreo adquirido	Adquirir las aeronaves tripuladas	ADQUISICIÓN AERONAVES LIVIANAS DE ALA FIJA	3	$ 53.940.000.000	$ 26.970.000.000	$ 26.970.000.000	$ 53.940.000.000	$ -	$ -	$ -	$ -	$ 161.820.000.000

16.2. CERTIFICADO DE DISPONIBILIDAD PRESUPUESTAL

SIIF Nación

Certificado de Disponibilidad Presupuestal – Comprobante.

Usuario Solicitante: MHhaherrer HENRY ALBERTO HERRERA ROBAYO
Unidad ó Subunidad Ejecutora Solicitante: 15-01-03-000 COMANDO EJERCITO
Fecha y Hora Sistema: 1/07/2026 12:00:00 p. m.

CERTIFICADO DE DISPONIBILIDAD PRESUPUESTAL

El suscrito Jefe de Presupuesto CERTIFICA que existe apropiación presupuestal disponible y libre de afectación en los siguientes "Ítems de afectación de gastos"

Numero:	30526	**Fecha Registro:**	2026-07-01	**Unidad / Subunidad ejecutora:**	15-01-03-000 COMANDO EJERCITO						
Vigencia Presupuestal	Actual	**Estado:**	Generado		**Tipo:**	Gasto		**Uso Caja Menor**	Ninguno		
Valor Inicial:	111.715.838.169,00	**Valor Total Operaciones:**	0,00	**Valor Actual.:**	111.715.838.169,00	**Saldo x Comprometer:**	111.715.838.169,00	**Vr. Bloqueado**	0,00		

SOLICITUD DE CERTIFICADO DE DISPONIBILIDAD PRESUPUESTAL				**AUTORIZACION DE ADQUISICION DE BIENES Y SERVICIOS**					
Numero:	32226	**Fecha Registro:**	2026-07-01	**Numero:**		**Modalidad de contratación:**		**Tipo de contrato:**	

ITEM PARA AFECTACION DE GASTO

DEPENDENCIA	POSICION CATALOGO DE GASTO	FUENTE	RECURSO RECURSO	SITUAC.	FECHA OPERACION	VALOR INICIAL	VALOR OPERACION	VALOR ACTUAL	SALDO X COMPROMETER	VALOR BLOQUEADO
A2 DIADQ-Area de Transportes	C-1502-0100-37-201078-1502080-02 ADQUIS. DE SYS - EQUIPO AÉREO ADQUIRIDO - FORTALECIMIENTO DE LA CAPACIDAD OPERACIONAL DEL EJERCITO NACIONAL EN LA DEFENSA DE LAS FRONTERAS NACIONAL	Nación	10	CSF						
					Total:	111.715.838.169,00	0,00	111.715.838.169,00	111.715.838.169,00	0,00

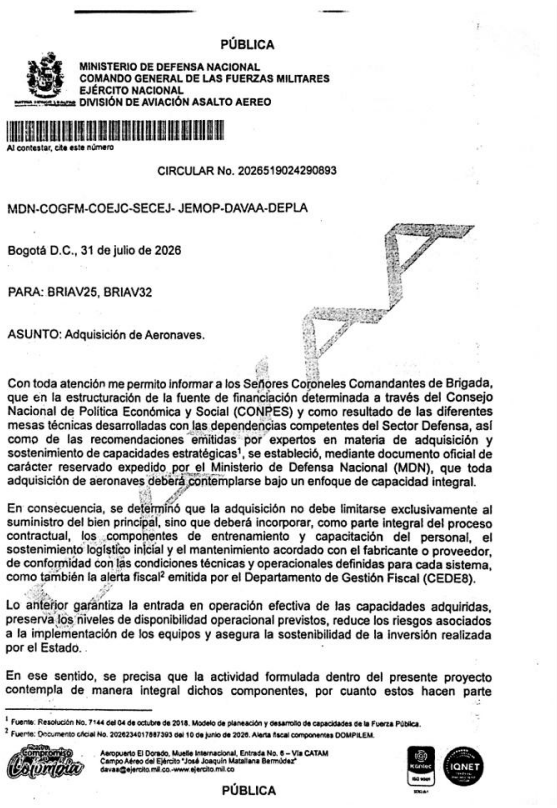
Objeto:	ADQUISICION DE AERONAVES LIVIANA MULTIPROPOSITO DE ALA FIJA PARA EJERCITO NACIONAL



Como se soporta en el CDP la apropiación la tuvo disponible la Dirección de Adquisiciones hasta el mes de Julio de 2026.

Así mismo es importante citar el congelamiento durante el 2026 de los recursos relacionados a este CDP , por parte del ministerio de Hacienda.

CIRCULAR 202651024290893 DE FECHA 31 DE JULIO DE 2026, CAPACIDAD INTEGRAL ADQUISICIÓN DE AERONAVES:



PÚBLICA

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
COMANDO GENERAL DE LAS FUERZAS MILITARES
EJÉRCITO NACIONAL
DIVISIÓN DE AVIACIÓN ASALTO AEREO

Al contestar, cite este número

CIRCULAR No. 2026519024290893

MDN-COGFM-COEJC-SECEJ- JEMOP-DAVAA-DEPLA

Bogotá D.C., 31 de julio de 2026

PARA: BRIAV25, BRIAV32

ASUNTO: Adquisición de Aeronaves.

Con toda atención me permito informar a los Señores Coroneles Comandantes de Brigada, que en la estructuración de la fuente de financiación determinada a través del Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES) y como resultado de las diferentes mesas técnicas desarrolladas con las dependencias competentes del Sector Defensa, así como de las recomendaciones emitidas por expertos en materia de adquisición y sostenimiento de capacidades estratégicas[1], se estableció, mediante documento oficial de carácter reservado expedido por el Ministerio de Defensa Nacional (MDN), que toda adquisición de aeronaves deberá contemplarse bajo un enfoque de capacidad integral.

En consecuencia, se determinó que la adquisición no debe limitarse exclusivamente al suministro del bien principal, sino que deberá incorporar, como parte integral del proceso contractual, los componentes de entrenamiento y capacitación del personal, el sostenimiento logístico inicial y el mantenimiento acordado con el fabricante o proveedor, de conformidad con las condiciones técnicas y operacionales definidas para cada sistema, como también la alerta fiscal[2] emitida por el Departamento de Gestión Fiscal (CEDE8).

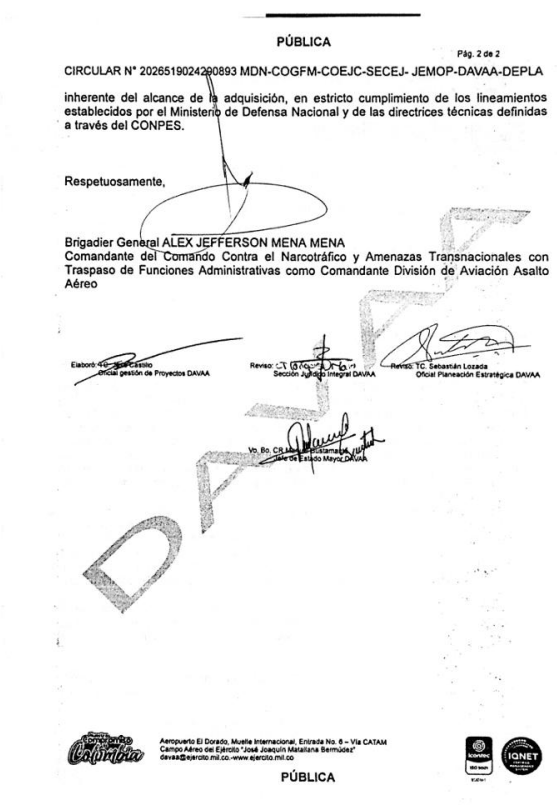
Lo anterior garantiza la entrada en operación efectiva de las capacidades adquiridas, preserva los niveles de disponibilidad operacional previstos, reduce los riesgos asociados a la implementación de los equipos y asegura la sostenibilidad de la inversión realizada por el Estado.

En ese sentido, se precisa que la actividad formulada dentro del presente proyecto contempla de manera integral dichos componentes, por cuanto estos hacen parte

[1] Fuente: Resolución No. 7144 del 04 de octubre de 2018. Modelo de planeación y desarrollo de capacidades de la Fuerza Pública.
[2] Fuente: Documento oficial No. 20262340178873393 del 10 de junio de 2026. Alerta fiscal componentes DOMPILEM.

Aeropuerto El Dorado, Muelle Internacional, Entrada No. 6 – Vía CATAM
Campo Aéreo del Ejército "José Joaquín Matallana Bermúdez"
davaa@ejercito.mil.co.-www.ejercito.mil.co

PÚBLICA



PÚBLICA

Pág. 2 de 2

CIRCULAR N° 2026519024290893 MDN-COGFM-COEJC-SECEJ- JEMOP-DAVAA-DEPLA

inherente del alcance de la adquisición, en estricto cumplimiento de los lineamientos establecidos por el Ministerio de Defensa Nacional y de las directrices técnicas definidas a través del CONPES.

Respetuosamente,

Brigadier General ALEX JEFFERSON MENA MENA
Comandante del Comando Contra el Narcotráfico y Amenazas Transnacionales con Traspaso de Funciones Administrativas como Comandante División de Aviación Asalto Aéreo

Elaboró: Oficial gestión de Proyectos DAVAA
Revisó: Sección Jurídico Integral DAVAA
Revisó: TC. Sebastián Lozada, Oficial Planeación Estratégica DAVAA
Vo. Bo. CR. [illegible], Jefe de Estado Mayor DAVAA

Aeropuerto El Dorado, Muelle Internacional, Entrada No. 6 – Vía CATAM
Campo Aéreo del Ejército "José Joaquín Matallana Bermúdez"
davaa@ejercito.mil.co.-www.ejercito.mil.co

PÚBLICA

16.3. DISCRIMINACIÓN PRESUPUESTO TOTAL

VIGENCIA	DESCRIPCION TECNICA	ARTICULO PRESUPUESTAL	RUBRO	RECURSO	TRM PROYECTADA MDN 2026 N. C20260902000573	PRESUPUESTO ASIGNADO USD		VALOR ESTIMADO ARANCEL 0%		PRESPUESTO DISPONIBLE DESPUES DE ARANCEL		VALOR PRESUPUESTO OFICIAL	
2026	ADQUISICION DE AERONAVES LIVIANA MULTIPROPOSITO DE ALA FIJA PARA EJERCITO NACIONAL	C-1502-0100-37-20107B-1502080-02	ADQUIS. DE BYS - EQUIPO AÉREO ADQUIRIDO - FORTALECIMIENTO DE LA CAPACIDAD OPERACIONAL DEL EJERCITO NACIONAL EN LA DEFENSA DE LAS FRONTERAS NACIONAL	10 CSF	$ 3.800,00	$ 111.715.838.169,00	29.398.904,78 USD	$ -	0,00 USD	$ 111.715.838.169,00	29.398.904,78 USD	**$ 111.715.838.169,00**	**29.398.904,78 USD**
2027	ADQUISICION DE AERONAVES LIVIANA MULTIPROPOSITO DE ALA FIJA PARA EJERCITO NACIONAL	C-1502-0100-37-20107B-1502080-03	ADQUIS. DE BYS - EQUIPO AÉREO ADQUIRIDO - FORTALECIMIENTO DE LA CAPACIDAD OPERACIONAL DEL EJERCITO NACIONAL EN LA DEFENSA DE LAS FRONTERAS NACIONAL	11 CSF	$ 4.000,00	$ 53.940.000.000,00	13.485.000,00 USD	$ -	0,00 USD	$ 53.940.000.000,00	13.485.000,00 USD	**$ 53.940.000.000,00**	**13.485.000,00 USD**
2028	ADQUISICION DE AERONAVES LIVIANA MULTIPROPOSITO DE ALA FIJA PARA EJERCITO NACIONAL	C-1502-0100-37-20107B-1502080-04	ADQUIS. DE BYS - EQUIPO AÉREO ADQUIRIDO - FORTALECIMIENTO DE LA CAPACIDAD OPERACIONAL DEL	12 CSF	$ 4.150,00	$ 26.970.000.000,00	6.498.795,18 USD	$ -	0,00 USD	$ 26.970.000.000,00	6.498.795,18 USD	**$ 26.970.000.000,00**	**6.498.795,18 USD**

VIGENCIA	DESCRIPCION TECNICA	ARTICULO PRESUPUESTAL	RUBRO	RECURSO	TRM PROYECTADA MDN 2026 N. C20260902000573	PRESUPUESTO ASIGNADO USD		VALOR ESTIMADO ARANCEL 0%		PRESPUESTO DISPONIBLE DESPUES DE ARANCEL		VALOR PRESUPUESTO OFICIAL	
			EJERCITO NACIONAL EN LA DEFENSA DE LAS FRONTERAS NACIONAL										
2029	ADQUISICION DE AERONAVES LIVIANA MULTIPROPOSITO DE ALA FIJA PARA EJERCITO NACIONAL	C-1502-0100-37-20107B-1502080-05	ADQUIS. DE BYS - EQUIPO AÉREO ADQUIRIDO - FORTALECIMIENTO DE LA CAPACIDAD OPERACIONAL DEL EJERCITO NACIONAL EN LA DEFENSA DE LAS FRONTERAS NACIONAL	13 CSF	$ 4.050,00	$ 26.970.000.000,00	6.659.259,25 USD	$ -	0,00 USD	$ 26.970.000.000,00	6.659.259,25 USD	**$ 26.970.000.000,00**	**6.659.259,25 USD**
2030	ADQUISICION DE AERONAVES LIVIANA MULTIPROPOSITO DE ALA FIJA PARA EJERCITO NACIONAL	C-1502-0100-37-20107B-1502080-06	ADQUIS. DE BYS - EQUIPO AÉREO ADQUIRIDO - FORTALECIMIENTO DE LA CAPACIDAD OPERACIONAL DEL EJERCITO NACIONAL EN LA DEFENSA DE LAS FRONTERAS NACIONAL	14 CSF	$ 4.150,00	$ 53.940.000.000,00	12.997.590,36 USD	$ -	0,00 USD	$ 53.940.000.000,00	12.997.590,36 USD	**$ 53.940.000.000,00**	**12.997.590,36 USD**
TOTALES						**$ 273.535.838.169,00**	**$ 69.039.549,57**	**$ -**	**0,00 USD**	**$ 273.535.838.169,00**	**$ 69.039.549,57**	**$ 273.535.838.169,00**	**69.039.549,57 USD**

CONCEPTO	VALOR PRESUPUESTO OFICIAL (Disponible)	
	COP	USD
SEGMENTO 1. RECURSOS DE INVERSION 2026	$ 111.715.838.169,00	29.398.904,78 USD
SEGMENTO 2. RECURSOS CONPES 4187	$ 161.820.000.000,00	39.640.644,79 USD
TOTAL	$ 273.535.838.169,00	69.039.549,57 USD

*No se realiza provisión de arancel en atención a lo establecido en el oficio de lineamientos de comercio exterior, donde se enmarcan los ítems del proceso bajo un arancel del 0%.

*LOS VALORES DEL PRESUPUESTO SON EXCLUIDOS DEL IVA EN LA IMPORTACIÓN E INCLUIDO ARANCEL Y DEMÁS IMPUESTOS Y EROGACIONES QUE APLIQUEN E IVA PARA LOS SERVICIOS A DESARROLLAR EN EL TERRITORIO NACIONAL.

ESPACIO

EN

BLANCO

Para efectos presupuestales se deberá atender lo dispuesto en la circular como indica a continuación:



Defensa

Bogotá D.C., 02 de septiembre de 2026

CIRCULAR NO. C20260902000573

PARA: Viceministro para la Estrategia y Planeación, Viceministra para las Políticas de Defensa y Seguridad, Viceministro de Veteranos y del Grupo Social y Empresarial de la Defensa, Secretario General, Jefe de Estado Mayor Conjunto Comando General de las Fuerzas Militares, Segundo Comandante del Ejército Nacional, Segundo Comandante Armada Nacional y Jefe Estado Mayor Naval, Segundo Comandante y Jefe de Estado Mayor Fuerza Aeroespacial Colombiana, Subdirector Policía Nacional, Director General Marítimo, Director Sanidad Militar, Secretario Ejecutivo Comisión Colombiana de Océano, Director de Veteranos y Rehabilitación Inclusiva, Directora de Contratación Estatal UGG, Director de Gestión del Talento Humano UGG, Director Administrativo UGG, Directora Fondo de Defensa Técnica y Especializada de la Fuerza Pública – FONDETEC, Jefes Financieros, Jefes Oficinas de Planeación, Jefes Oficinas de Control Interno, Jefes Oficinas de Contratos, Jefes de Comercio Exterior.

Asunto: Proyección tasa de cambio dólar 2026 – 2027 – 2028 – 2029 – 2030 – 2031 – 2032 – 2033 - 2034

Teniendo en cuenta la fluctuación que ha presentado la tasa de cambio del dólar, se hace necesario, suministrar una proyección referencial en la estimación de los pesos a proveer por parte de los Gerentes de Proyectos y Ordenadores del Gasto, en desarrollo de los procesos contractuales del Ministerio de Defensa Nacional en moneda extranjera.

Por lo anterior, esta Dirección sugiere utilizar la siguiente proyección del dólar frente al peso como herramienta para calcular los compromisos y obligaciones en esta divisa:

AÑO	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
VALOR COP	$3.800	$4.000	$4.150	$4.050	$4.150	$4.250	$4.350	$4.450	$4.500

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
Carrera 54 N° 26 – 25 CAN, Bogotá D.C., Colombia
PBX (57-601) 315 0111

Página | 1

Defensa

Bogotá D.C., 02 de septiembre de 2026

CIRCULAR NO. C20260902000573

Así mismo, me permito informar que en caso de presentarse alguna variación significativa que afecte la ejecución presupuestal del Ministerio de Defensa Nacional, la tasa será analizada y modificada de ser necesario.

Finalmente, se recuerda que es responsabilidad de cada ordenador del gasto garantizar que exista respaldo presupuestal en cada uno de los actos administrativos que afectan el presupuesto de la Unidad Ejecutora.

La presente Circular deroga lo dispuesto en la circular No C20260701000399 de fecha 01 de julio de 2026 "Proyección tasa de cambio dólar 2026-2027-2028-2029-2030-2031-2032-2033-2034" y todas las demás disposiciones que sean contrarias.

Atentamente,

CLARA INÉS CHIQUILLO DÍAZ
Directora de Finanzas MDN

Elaboró: PD. Diana Maritza Castro Pedraza
Revisó: PD. John Alexander Bernal Celis / Coordinador Grupo Gestión Presupuestal
Serie: Circulares/ Circular

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
Carrera 54 N° 26 – 25 CAN, Bogotá D.C., Colombia
PBX (57-601) 315 0111

Página | 2

*No se realiza provisión de arancel en atención a lo establecido en el oficio de lineamientos de comercio exterior, donde se enmarcan los ítems del proceso bajo un arancel del 0%.

*LOS VALORES DEL PRESUPUESTO SON EXCLUIDOS DEL IVA EN LA IMPORTACIÓN E INCLUIDO ARANCEL Y DEMÁS IMPUESTOS Y EROGACIONES QUE APLIQUEN E IVA PARA LOS SERVICIOS A DESARROLLAR EN EL TERRITORIO NACIONAL.

16.4. MONEDA DEL CONTRATO A SUSCRIBIRSE

El contrato que resulte del presente proceso de selección se celebrará en DÓLARES ESTADOUNIDENSES (USD), en atención a que las cotizaciones del mercado internacional para la adquisición de aeronaves multipropósito y sus componentes se presentan en dicha moneda, y considerando la limitada capacidad de la industria nacional para la fabricación y ensamble de este tipo de bienes estratégicos.

Para efectos presupuestales, el valor del contrato fue proyectado en pesos colombianos (COP) dentro de la vigencia fiscal correspondiente, aplicando la tasa de cambio definida por la Circular No. C20260902000573 del 2 de septiembre de 2026, expedida por la Dirección de Finanzas del Ministerio de Defensa Nacional, la cual estableció una proyección para cada una de las vigencias relacionadas asi:

AÑO	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
VALOR COP	$3.800	$4.000	$4.150	$4.050	$4.150	$4.250	$4.350	$4.450	$4.500

En consecuencia, se adoptan las siguientes reglas:

- Moneda de referencia contractual: USD.
- Moneda presupuestal: COP, convertida con base en la proyección oficial de la Dirección de Finanzas.
- Tipo de cambio aplicable para pagos: La TRM vigente publicada por la Superintendencia Financiera de Colombia en la fecha en que se efectúe el pago, salvo que en los pliegos de condiciones se determine una fuente distinta.
- Riesgo cambiario: El contratista deberá asumir las variaciones del tipo de cambio entre la fecha de presentación de la oferta y la fecha de pago.

Esta estructura garantiza coherencia entre la moneda de negociación internacional, la planeación presupuestal de la Entidad y las directrices financieras del sector defensa.

16.5. CONCEPTO COMERCIO EXTERIOR

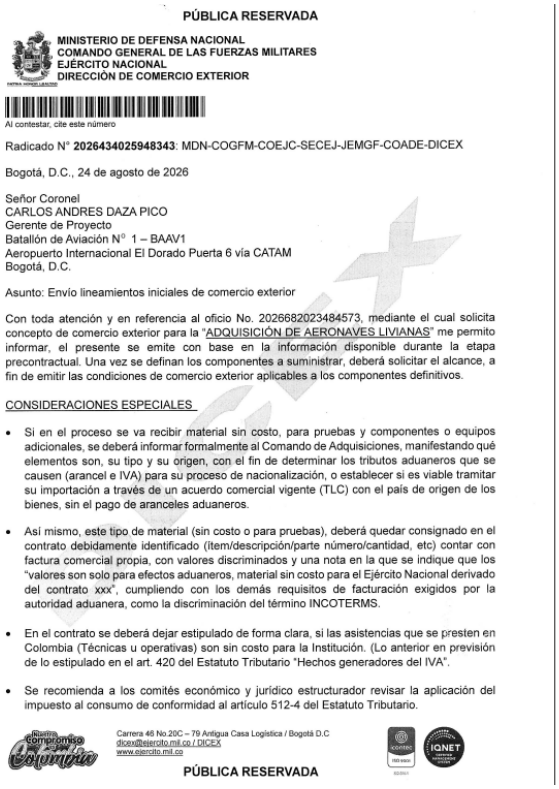
De conformidad con la naturaleza internacional del presente proceso, las actividades relacionadas con la importación, ingreso al Territorio Aduanero Nacional, transporte internacional, arribo, almacenamiento, nacionalización, entrega, reexportación o reembarque de las aeronaves, repuestos, componentes, herramientas, equipos de apoyo y demás bienes asociados al objeto contractual, deberán ejecutarse de acuerdo con lo establecido en el Concepto de Comercio Exterior emitido por la Dirección de Comercio Exterior del Comando de Adquisiciones del Ejército Nacional, Radicado No. 2026434025948343 del 24 de agosto de 2026, el cual deberá ser remitido, consultado y observado integralmente durante las etapas precontractual, contractual y de ejecución.

En consecuencia, dicho concepto deberá ser tenido como referente para la definición de las condiciones de importación y nacionalización, documentación requerida, clasificación arancelaria, tratamiento tributario aplicable, responsabilidades de las partes, distribución de costos y riesgos, condiciones de entrega, ingreso de material sin costo, manejo de repuestos y componentes, trámites de garantía, reexportación o reembarque y demás actuaciones de comercio exterior que se deriven de la ejecución del contrato.

El contratista deberá suministrar oportunamente la información y documentación técnica, comercial, aeronáutica y aduanera requerida para adelantar los trámites correspondientes, garantizando que la información contenida en facturas, documentos de transporte, listas de empaque, certificados de origen, identificación de partes y demás documentos corresponda con los bienes efectivamente suministrados.

La distribución de responsabilidades entre el contratista y el Ejército Nacional deberá guardar estricta concordancia con el Concepto de Comercio Exterior y con el INCOTERM establecido en el contrato, evitando

contradicciones respecto de quién asume los costos, riesgos, transporte, trámites de importación, nacionalización y entrega.



PÚBLICA RESERVADA

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
COMANDO GENERAL DE LAS FUERZAS MILITARES
EJÉRCITO NACIONAL
DIRECCIÓN DE COMERCIO EXTERIOR

Al contestar, cite este número

Radicado N° **2026434025948343**: MDN-COGFM-COEJC-SECEJ-JEMGF-COADE-DICEX

Bogotá, D.C., 24 de agosto de 2026

Señor Coronel
CARLOS ANDRES DAZA PICO
Gerente de Proyecto
Batallón de Aviación N° 1 – BAAV1
Aeropuerto Internacional El Dorado Puerta 6 vía CATAM
Bogotá, D.C.

Asunto: Envío lineamientos iniciales de comercio exterior

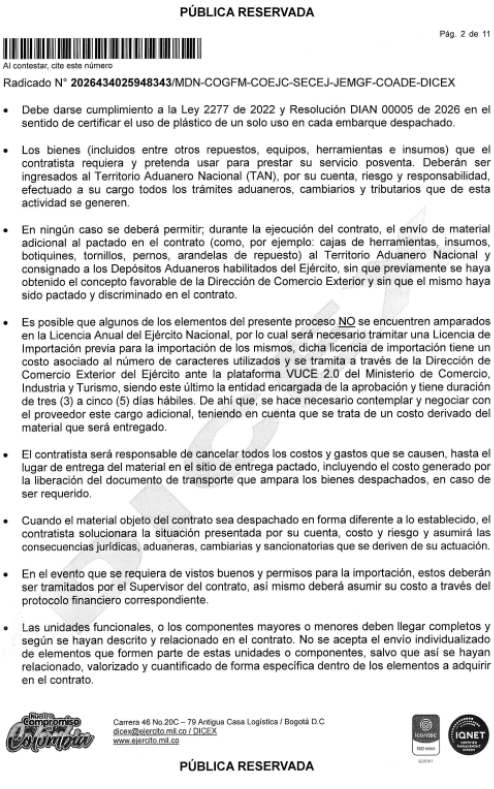
Con toda atención y en referencia al oficio No. 202668202348457 3, mediante el cual solicita concepto de comercio exterior para la "ADQUISICIÓN DE AERONAVES LIVIANAS" me permito informar, el presente se emite con base en la información disponible durante la etapa precontractual. Una vez se definan los componentes a suministrar, deberá solicitar el alcance, a fin de emitir las condiciones de comercio exterior aplicables a los componentes definitivos.

CONSIDERACIONES ESPECIALES

- Si en el proceso se va recibir material sin costo, para pruebas y componentes o equipos adicionales, se deberá informar formalmente al Comando de Adquisiciones, manifestando qué elementos son, su tipo y su origen, con el fin de determinar los tributos aduaneros que se causen (arancel e IVA) para su proceso de nacionalización, o establecer si es viable tramitar su importación a través de un acuerdo comercial vigente (TLC) con el país de origen de los bienes, sin el pago de aranceles aduaneros.
- Así mismo, este tipo de material (sin costo o para pruebas), deberá quedar consignado en el contrato debidamente identificado (ítem/descripción/parte número/cantidad, etc) contar con factura comercial propia, con valores discriminados y una nota en la que se indique que los "valores son solo para efectos aduaneros, material sin costo para el Ejército Nacional derivado del contrato xxx", cumpliendo con los demás requisitos de facturación exigidos por la autoridad aduanera, como la discriminación del término INCOTERMS.
- En el contrato se deberá dejar estipulado de forma clara, si las asistencias que se presten en Colombia (Técnicas u operativas) son sin costo para la Institución. (Lo anterior en previsión de lo estipulado en el art. 420 del Estatuto Tributario "Hechos generadores del IVA".
- Se recomienda a los comités económico y jurídico estructurador revisar la aplicación del impuesto al consumo de conformidad al artículo 512-4 del Estatuto Tributario.

Carrera 46 No.20C – 79 Antigua Casa Logística / Bogotá D.C
dicex@ejercito.mil.co / DICEX
www.ejercito.mil.co

PÚBLICA RESERVADA



PÚBLICA RESERVADA

Pág. 2 de 11

Al contestar, cite este número

Radicado N° **2026434025948343**/MDN-COGFM-COEJC-SECEJ-JEMGF-COADE-DICEX

- Debe darse cumplimiento a la Ley 2277 de 2022 y Resolución DIAN 00005 de 2026 en el sentido de certificar el uso de plástico de un solo uso en cada embarque despachado.
- Los bienes (incluidos entre otros repuestos, equipos, herramientas e insumos) que el contratista requiera y pretenda usar para prestar su servicio posventa. Deberán ser ingresados al Territorio Aduanero Nacional (TAN), por su cuenta, riesgo y responsabilidad, efectuado a su cargo todos los trámites aduaneros, cambiarios y tributarios que de esta actividad se generen.
- En ningún caso se deberá permitir; durante la ejecución del contrato, el envío de material adicional al pactado en el contrato (como, por ejemplo: cajas de herramientas, insumos, botiquines, tornillos, pernos, arandelas de repuesto) al Territorio Aduanero Nacional y consignado a los Depósitos Aduaneros habilitados del Ejército, sin que previamente se haya obtenido el concepto favorable de la Dirección de Comercio Exterior y sin que el mismo haya sido pactado y discriminado en el contrato.
- Es posible que algunos de los elementos del presente proceso NO se encuentren amparados en la Licencia Anual del Ejército Nacional, por lo cual será necesario tramitar una Licencia de Importación previa para la importación de los mismos, dicha licencia de importación tiene un costo asociado al número de caracteres utilizados y se tramita a través de la Dirección de Comercio Exterior del Ejército ante la plataforma VUCE 2.0 del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, siendo este último la entidad encargada de la aprobación y tiene duración de tres (3) a cinco (5) días hábiles. De ahí que, se hace necesario contemplar y negociar con el proveedor este cargo adicional, teniendo en cuenta que se trata de un costo derivado del material que será entregado.
- El contratista será responsable de cancelar todos los costos y gastos que se causen, hasta el lugar de entrega del material en el sitio de entrega pactado, incluyendo el costo generado por la liberación del documento de transporte que ampara los bienes despachados, en caso de ser requerido.
- Cuando el material objeto del contrato sea despachado en forma diferente a lo establecido, el contratista solucionara la situación presentada por su cuenta, costo y riesgo y asumirá las consecuencias jurídicas, aduaneras, cambiarias y sancionatorias que se deriven de su actuación.
- En el evento que se requiera de vistos buenos y permisos para la importación, estos deberán ser tramitados por el Supervisor del contrato, así mismo deberá asumir su costo a través del protocolo financiero correspondiente.
- Las unidades funcionales, o los componentes mayores o menores deben llegar completos y según se hayan descrito y relacionado en el contrato. No se acepta el envío individualizado de elementos que formen parte de estas unidades o componentes, salvo que así se hayan relacionado, valorizado y cuantificado de forma específica dentro de los elementos a adquirir en el contrato.

Carrera 46 No.20C – 79 Antigua Casa Logística / Bogotá D.C
dicex@ejercito.mil.co / DICEX
www.ejercito.mil.co

PÚBLICA RESERVADA

- En el contrato deberá consignarse la referencia de cada uno de los elementos a adquirir, (especificando el número (NSN) o el número de parte (Part Number - P/N), para efectos de nacionalización. Esta información permitirá identificar físicamente los bienes ante la autoridad aduanera, así como en el reconocimiento de la mercancía en el depósito aduanero y la verificación de su correspondencia con las facturas comerciales y demás documentos soporte presentados por el contratista.

- La facturación deberá generarse conforme a los ítems pactados en el contrato, es decir tal cual se encuentra en este (descripción, parte número, NSN, referencia, número de serie, valor unitario, valor total). No se aceptarán descripciones, datos o elementos adicionales que no se encuentren contemplados en el contrato.

- Si las unidades funcionales pactadas arriban con accesorios o en piezas separadas, se debe enunciar, cuantificar y valorizar en la factura únicamente el elemento principal descrito en el contrato. Para las demás piezas o accesorios arribados, se deberá hacer uso de la lista de empaque para su numeración, descripción, más no incluirlos en la factura.

- Cuando se adquieran kits, estos deberán llegar completos en un único embarque, es decir, bajo un solo documento de transporte, toda vez que, si llegan por separado, cambia la subpartida arancelaria y se pueden generar impuestos adicionales no contemplados en el contrato y estos deben ser asumidos por el contratista.

- El material del contrato, deberá venir amparado en un único documento de transporte (documento directo), no se aceptará que un mismo documento de transporte ampare material correspondiente a más de un contrato, ni que se combine con material ajeno al contratado por la Institución (documento de transporte consolidado).

- El material al cual no se le gestione la solicitud de trámite aduanero correspondiente dentro del tiempo establecido por la Autoridad Aduanera; bien sea nacionalización o reembarque, entrará en abandono legal Articulo 3 Decreto 1165 de 2019, figura consistente en que el material pasará a propiedad de la DIAN y será responsabilidad exclusiva del Contratista y/o Supervisor.

- Para solicitudes de nacionalización o reembarque, el trámite se debe realizar como mínimo 10 días hábiles antes del vencimiento de los términos de almacenamiento en el depósito aduanero.

- Es de aclarar que en el Depósito Aduanero no se hace "Inspección Técnica", solo reconocimiento de mercancías (bultos, peso, descripción, parte número, serie número, cantidad, estado visual de primera vista).

- Se recomienda que en el contrato quede relacionada de forma física, la fecha de firma del contrato, toda vez que dicha información es requerida por el Sistema Informático Electrónico de la DIAN (SIED) durante el proceso de nacionalización.

CONSIDERACIONES TRIBUTARIAS, ARANCELARIAS Y ADUANERAS

La adquisición de aeronaves livianas, importadas para el proceso, se enmarcan dentro de la concepción de armas y municiones que no causan el impuesto sobre las ventas de conformidad con el literal d) del artículo 428 del Estatuto Tributario y al Decreto 695 de 1983, artículo 1 - numeral 2.

Por otra parte, el gravamen arancelario es del 0% a la fecha, así:

DIAN — CONSULTA DETALLADA DEL ARANCEL

Subpartida 88.02.30.90.00

Descripción	Las demás aeronaves (por ejemplo: helicópteros, aviones); vehículos espaciales (incluidos los satélites) y sus vehículos de lanzamiento y vehículos suborbitales. - Aviones y demás aeronaves, de peso en vacío superior a 2.000 kg pero inferior o igual a 15.000 kg: - - Los demás BIEN DE CAPITAL		
Tributos	IVA : 19.00 % , Gravamen : 0.00 %		
Régimen de Importación	Libre Importación	**Unidad(es) Comercial(es)**	u

	Descripción	Valor	Vigencia
Acuerdos	1. Acuerdo de Cartagena	0.00%	-
	2. Argentina con cód 011 (MERCOSUR)	0.00%	-
	3. Brasil con Código 014	0.00%	-
	4. Chile con cod. acuerdo 17	0.00%	-
	5. México con cod. acuerdo 21	0.00%	-
	6. Paraguay con codg. 024 (MERCOSUR)	0.00%	-
	7. Uruguay con cód 027 (MERCOSUR)	0.00%	-
	8. TLC El Salvador con cód acuerdo 080	0.00%	-
	9. TLC Guatemala, excepto las negociadas bajo el acuerdo No.083	0.00%	-
	10. TLC Honduras con cód acuerdo 084	0.00%	-
	11. AAP. Con Venezuela - cód acuerdo 086	0.00%	-
	12. ALC. con Suiza y Liechtenstein - cód acuerdo 090	0.00%	-
	13. TLC. con Canadá - cód acuerdo 093	0.00%	-
	14. TLC. con EEUU - cód acuerdo 095- general	0.00%	-
	15. AC. con UE - cód acuerdo 124 - general	0.00%	-
	16. ALC. con Noruega-cód acuerdo 140-Grav General	0.00%	-
	17. ALC Noruega - cód acuerdo143 - Grav ptos remanufacturados	0.00%	-
	18. ALC Islandi-cód acdo 146-Grav General	0.00%	-

	19. ALC Islandi-cód acdo 149- Grav ptos remanufacturados	0.00%	-
	20. Alianza Pacífico - Chile Cód. 151	0.00%	-
	21. Alianza Pacífico - México Cód. 152	0.00%	-
	22. Alianza Pacífico - Perú Cód. 153	0.00%	-
	23. COREA Cod. 156	0.00%	-
	24. Costa Rica - General	0.00%	-
	25. 211 ACE 72 General	0.00%	-
	26. 214 ACE 72 G	0.00%	-
	27. 218 ACE 72 Gen	0.00%	-
	28. 220 ACE72 URG	0.00%	-
	29. TRATADO DE LIBRE COMERCIO ENTRE COLOMBIA E ISRAEL	0.00%	-
	30. 235 - REINO UNIDO TARIFA GENERAL	0.00%	-
	31. ACE 49 COL-CUBA Tarifa General	0.00%	-

La anterior subpartida aplica exclusivamente para el bien completo como unidad funcional, no aplica para las partes que lo componen de forma separada.

Nota: Tener en cuenta lo anteriormente enunciado, para no enviar componentes por separado, en embarque diferentes, pues solo se nacionaliza la unidad funcional completa.

La adquisición de partes y/o repuestos de soporte inicial importados para el proceso, se enmarcan dentro de la concepción de armas y municiones que no causan el impuesto sobre las ventas de conformidad con el literal d) del artículo 428 del Estatuto Tributario y al Decreto 695 de 1983, artículo 1 - numeral 2.

Por otra parte, el gravamen arancelario es del 0% a la fecha, así:

DIAN — CONSULTA DETALLADA DEL ARANCEL

Subpartida 88.07.30.00.00

Descripción	Partes de los aparatos de las partidas 88.01, 88.02 u 88.06. - Las demás partes de aviones, helicópteros o aeronaves no tripuladas		
Tributos	IVA : 19.00 % , Gravamen : 0.00 %		
Régimen de Importación	Libre Importación	**Unidad(es) Comercial(es)**	u

	Descripción	Valor	Vigencia
Acuerdos	1. Acuerdo de Cartagena	0.00%	-
	2. México con cod. acuerdo 21	0.00%	-
	3. TLC El Salvador con cód acuerdo 080	0.00%	-
	4. TLC Guatemala, excepto las negociadas bajo el acuerdo No.083	0.00%	-
	5. TLC Honduras con cód acuerdo 084	0.00%	-
	6. AAP. Con Venezuela - cód acuerdo 086	0.00%	-
	7. ALC. con Suiza y Liechtenstein - cód acuerdo 090	0.00%	-
	8. TLC. con Canadá - cód acuerdo 093	0.00%	-
	9. TLC. con EEUU - cód acuerdo 095- general	0.00%	-

	10. AC. con UE - cód acuerdo 124 - general	0.00%	-
	11. ALC. con Noruega-cód acuerdo 140-Grav General	0.00%	-
	12. Alianza Pacífico - Chile Cód. 151	0.00%	-
	13. Alianza Pacífico - México Cód. 152	0.00%	-
	14. Alianza Pacífico - Perú Cód. 153	0.00%	-
	15. COREA Cod. 156	0.00%	-
	16. Costa Rica - General	0.00%	-
	17. 211 ACE 72 General	0.00%	-
	18. 214 ACE 72 G	0.00%	-
	19. 218 ACE 72 Gen	0.00%	-
	20. 220 ACE72 URG	0.00%	-
	21. TRATADO DE LIBRE COMERCIO ENTRE COLOMBIA E ISRAEL	0.00%	-
	22. 235 - REINO UNIDO TARIFA GENERAL	0.00%	-
	23. ACE 49 COL-CUBA Tarifa General	0.00%	-

La adquisición de herramientas importadas para el proceso, se enmarcan dentro de la concepción de armas y municiones que no causan el impuesto sobre las ventas de conformidad con el literal d) del artículo 428 del Estatuto Tributario y al Decreto 695 de 1983, artículo 1 - numeral 2.

Por otra parte, el gravamen arancelario es del 0% a la fecha, así:

DIAN — CONSULTA DETALLADA DEL ARANCEL

Subpartida 82.05.90.90.00

Descripción	Herramientas de mano (incluidos los diamantes de vidriero) no expresadas ni comprendidas en otra parte; lámparas de soldar y similares; tornillos de banco, prensas de carpintero y similares, excepto los que sean accesorios o partes de máquinas herramienta; yunques; fraguas portátiles; muelas de mano o pedal, con bastidor. - Juegos de artículos de dos o más de las subpartidas anteriores - - Los demás		
Tributos	IVA : 19.00 % , Gravamen : 0.00 %		
Régimen de Importación	Libre Importación	**Unidad(es) Comercial(es)**	u

	Descripción	Valor	Vigencia
Acuerdos	1. Acuerdo de Cartagena	0.00%	-
	2. Argentina con cód 011 (MERCOSUR)	0.00%	-
	3. Brasil con Código 014	0.00%	-
	4. Chile con cod. acuerdo 17	0.00%	-
	5. México con cod. acuerdo 21	0.00%	-
	6. Paraguay con codg. 024 (MERCOSUR)	0.00%	-
	7. Uruguay con cód 027 (MERCOSUR)	0.00%	-
	8. TLC El Salvador con cód acuerdo 080	0.00%	-
	9. TLC Guatemala, excepto las negociadas bajo el acuerdo No.083	0.00%	-
	10. TLC Honduras con cód acuerdo 084	0.00%	-
	11. AAP. Con Venezuela - cód acuerdo 086	0.00%	-
	12. ALC. con Suiza y Liechtenstein - cód acuerdo 090	0.00%	-

	13. TLC. con Canadá - cód acuerdo 093	0.00%	-
	14. TLC. con EEUU - cód acuerdo 095- general	0.00%	-
	15. AC. con UE - cód acuerdo 124 - general	0.00%	-
	16. ALC. cn Noruega-cód acuerdo 140-Grav General	0.00%	-
	17. ALC Island-cód acdo 146-Grav General	0.00%	-
	18. Alianza Pacífico - Chile Cód. 151	0.00%	-
	19. Alianza Pacífico - México Cód. 152	0.00%	-
	20. Alianza Pacífico - Perú Cód. 153	0.00%	-
	21. COREA Cod. 155	0.00%	-
	22. Costa Rica - General	2.00%	-
	23. 211 ACE 72 General	0.00%	-
	24. 214 ACE 72 G	0.00%	-
	25. 218 ACE 72 Gen	0.00%	-
	26. 220 ACE72 URG	0.00%	-
	27. TRATADO DE LIBRE COMERCIO ENTRE COLOMBIA E ISRAEL	0.00%	-
	28. TRATADO DE LIBRE COMERCIO COLOMBIA - ISRAEL CONTINGENTES	0.00%	-
	29. 235 - REINO UNIDO TARIFA GENERAL	0.00%	-

La adquisición de equipo de apoyo en tierra importados para el proceso, se enmarcan dentro de la concepción de armas y municiones que no causan el impuesto sobre las ventas de conformidad con el literal d) del artículo 428 del Estatuto Tributario y al Decreto 695 de 1983, artículo 1 - numeral 2.

De acuerdo con el numeral 12 ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO, numeral 12.2 MANTENIMIENTO Y SOPORTE LOGISTICO INICIAL, ítem 28 Equipo de apoyo en tierra, en el cual enuncian que el proponente tendrá que indicar en su propuesta los componentes y las cantidades que hacen parte del paquete de equipo de tierra, por cada aeronave. La clasificación arancelaria, así como su determinación de tributos aduaneros, se hará una vez se cuente con el listado de estos componentes.

Lineamientos para el ingreso de las aeronaves por sus propios medios y posterior nacionalización

El término INCOTERMS 2020 aplicable es DPU en el Aeropuerto Internacional El Dorado Hangar B1 (Bogotá – Colombia), plataforma del Batallón de Aviación No 1. Debido al volumen y la naturaleza del bien, se aplicará la modalidad de descargue directo (previa autorización de la DIAN).

Por otra parte, se informa que el proceso de nacionalización lo realiza el Ejército Nacional a través de la Dirección de Comercio Exterior, para lo cual se contará con 24 horas contado a partir de la transmisión del "informe de descargue e inconsistencias", para ejecutar el reconocimiento físico del material y finalizar su proceso de nacionalización. Este plazo amparará conjuntamente a la aeronave y al material que arribe en el mismo vuelo (repuestos iniciales, material de soporte en tierra, herramientas y equipos).

Si las herramientas, equipos o repuestos adicionales no arriban simultáneamente con la aeronave, su entrega se efectuará bajo el término Incoterms 2020 DPU - Depósito Aduanero Aeronáutico. Estos bienes deberán ser trasladados a dicho depósito habilitado para su posterior nacionalización.

Importante: no se podrá ingresar junto con la aeronave, material adicional que no haya sido establecido en el contrato.

Prohibición de ingreso: Queda estrictamente prohibida la introducción de elementos diferentes a los efectos personales (equipaje de la tripulación, conforme al art. 278 del Decreto 1165 de 2019), provisiones de a bordo y artículos operativos (según el art. 162 del Decreto 1165 de 2019). Asimismo, solo podrá arribar la tripulación establecida y reportada previamente.

Ingreso de las aeronaves al Territorio Aduanero Nacional (TAN)

Cuando las aeronaves arriben al Territorio Aduanero Nacional por sus propios medios, se deberá tener en cuenta lo siguiente:

Punto de ingreso: El punto de ingreso al Territorio Aduanero Nacional (TAN) deberá ser Bogotá, aeropuerto internacional el dorado, plataforma del Batallón de Aviación No 1. Por lo anterior se deberá prever esta condición dentro del planeamiento del vuelo de la aeronave. El Ejército Nacional no se hace responsable por aterrizajes o paradas técnicas de las aeronaves, en otro punto diferente del TAN, esto será enteramente responsabilidad del contratista, quien deberá asumir las consecuencias.

La empresa contratista deberá subcontratar un Operador Aeroportuario con representación en Colombia y que este legalmente constituido y habilitado por la DIAN para su actividad, este se deberá encargar de efectuar todos los trámites correspondientes y necesarios ante la DIAN y Aerocivil, hasta poner la aeronave a disposición del Ejército para poderla nacionalizar, esto incluye entre otros:

- Presentar en el tiempo oportuno los formularios ante el sistema informático electrónico de la DIAN
- Efectuar La creación del(os) documento(s) de transporte
- Efectuar el manifiesto
- Efectuar el aviso de llegada
- Efectuar el informe de descargue e inconsistencia
- Presentar las inspecciones requeridas de acuerdo con la selectividad arrojada por el sistema
- Verificar y garantizar la migración de la información de la plataforma Muisca a la plataforma SYGA
- Presentar en el tiempo oportuno los formularios ante el sistema informático de la Aerocivil
- Obtener la autorización de ingreso al territorio nacional
- Obtener el aval de aeronavegabilidad dentro del Territorio nacional
- Determinar, anunciar y ejecutar el posterior cambio de matrícula de las aeronaves (12 horas).

En todo caso, independientemente, que el contratista subcontrate un operador aeroportuario, siempre será el responsable contractual frente al Ejército y las autoridades nacionales, hasta la entrega de las aeronaves en los términos y condiciones pactados.

Proceso de nacionalización

Una vez cumplido el protocolo anterior por parte de la empresa contratista y entregada toda la documentación en regla, el Ejército Nacional iniciara el proceso de nacionalización, para lo cual:

- Restricción de movimiento: una vez arribada la aeronave y puesta en el punto establecido, esta no podrá ser movida hasta obtener la autorización por parte de la Autoridad Aduanera. Dicha autorización se evidenciará por medio de la selectividad aduanera que arroje el sistema informático de la aduana (SIED).
- El Ejército Nacional únicamente realizará los trámites de nacionalización una vez la aeronave cuente con la matrícula militar asignada por Ejército, (dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes a su arribo.

El supervisor del contrato deberá suministrar los siguientes documentos en original:

- Factura(s) de venta
- Documentos de transporte (Guías o BL´s)
- Acta de reconocimiento.
- Certificados de fletes y seguros
- Certificados de origen
- Lista de empaque, este documento debe detallar número y clase de embalaje, número de unidades embaladas, peso neto, peso bruto, volumen y listado de seriales por ítem (cuando el ítem y el material lo requieran, según lo contratado).
- Cualquier otro documento que las autoridades nacionales requieran o exijan

Durante el proceso de nacionalización, no se podrá efectuar ninguna manipulación, modificación, ensamble, desensamble, arreglo ni otra acción sobre la aeronave, con excepción de la toma de improntas de la aeronave y sus motores.

Garantías

Servicio Posventa: Si el contratista requiere bienes (incluidos entre otros repuestos, equipos, herramientas e insumos) que pretenda usar para prestar su servicio posventa. Estos deberán ser ingresados al Territorio Aduanero Nacional (TAN), por su cuenta, riesgo y responsabilidad, efectuado a su cargo todos los trámites aduaneros, cambiarios y tributarios que de esta actividad se generen.

Para el proceso de cumplimiento de garantías (exportación y posterior reimportación) los términos de INCOTERMS serán:

- Para entrega de los bienes por parte del Ejército Nacional al contratista en INCOTERM 2020 FCA en aeropuerto pactado en Bogotá o puerto en Santa Marta.
- Para entrega de los bienes en retorno por parte del contratista al Ejército Nacional en condición INCOTERM 2020 DPU consignado al Depósito Aduanero Aeronáutico con código

3381, ubicado en el Aeropuerto el Dorado entrada 6 nueva zona de aviación, Batallón de Abastecimientos, o si viene transportado vía marítima al Deposito Aduanero Embarcaduría Militar ubicado en las instalaciones del Batallón Córdoba en la ciudad de Santa Marta con código 2343.

Todos los costos y gastos asociados a la operación del régimen de exportación e importación en cumplimiento de garantía deberán ser asumidos en su totalidad y pagados oportunamente por el contratista, sin que esto genere costos adicionales ni retrasos respecto a los tiempos estipulados en el contrato inicialmente pactado. Para tal efecto, los bienes que requieran estar sujetos a garantía deberán ser recibidos y entregados por el contratista.

Nota 1: Se debe tener presente que, para el desarrollo del procedimiento de exportación en cumplimiento de garantía, se debe surtir los mismos protocolos y requerimientos logísticos de una exportación ordinaria.

Nota 2: Tratándose de exportaciones en cumplimiento de garantía, el tiempo de permanencia en el exterior otorgado por la DIAN para estos bienes, para efectos de valides de la garantía es un (1) año. Transcurrido este tiempo sin que se haya efectuado la reimportación procederá el pago de tributos aduaneros aplicables a la subpartida.

Nota 3: Importante. Para hacer efectiva una garantía; y si el propósito del proveedor es reemplazar los bienes objeto de garantía, siempre se deberá primero hacer la exportación, esto en cumplimiento de la normatividad aduanera establecida.

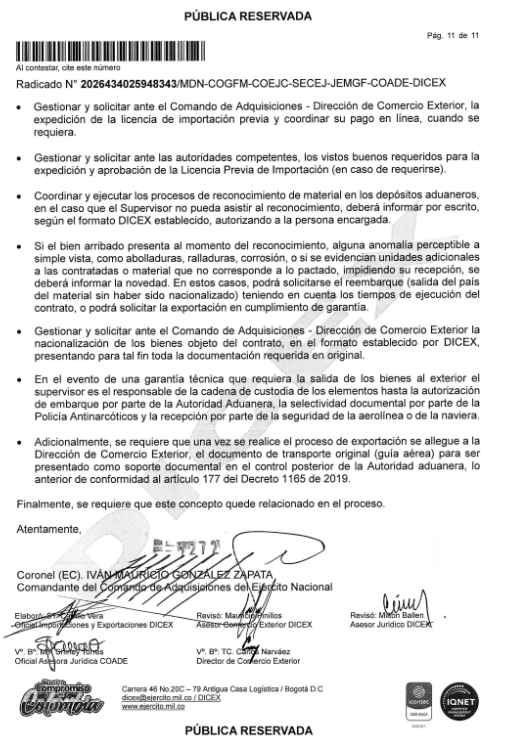
Nota 4: Una vez nacionalizado el material, esta rotundamente prohibido entregar en mano los bienes al contratista para hacer efectiva la garantía. Para ello se deberá hacer ingreso de los bienes al almacén y seguir el protocolo de exportación en cumplimiento de garantía de acuerdo al manual de procedimientos administrativos y financieros para el manejo de bienes del Ministerio de Defensa Nacional.

Nota 5: Solo se tramitará el proceso aduanero de garantía para la unidad funcional principal contratada, entendida como aquella que cumple una función propia, así como para las unidades funcionales que formen parte integral de esta. No se tramita aduaneramente garantías de componentes, partes o elementos menores de la unidad funcional principal.

Responsabilidades del Supervisor

A continuación, se relaciona las responsabilidades del Supervisor en coordinación con la Dirección de Comercio Exterior, así:

- Coordinar ante el Comando de Adquisiciones – Dirección de Comercio Exterior, para todo lo concerniente a trámites aduaneros:
  - ✓ Recepción de material en plataforma y/o depósito aduanero.
  - ✓ Reconocimiento.
  - ✓ Solicitud nacionalización.
  - ✓ Retiro material de plataforma y/o Depósito Aduanero.



PÚBLICA RESERVADA

Pág. 11 de 11

Al contestar, cite este número

Radicado N° **20264340259483**43/MDN-COGFM-COEJC-SECEJ-JEMGF-COADE-DICEX

- Gestionar y solicitar ante el Comando de Adquisiciones - Dirección de Comercio Exterior, la expedición de la licencia de importación previa y coordinar su pago en línea, cuando se requiera.
- Gestionar y solicitar ante las autoridades competentes, los vistos buenos requeridos para la expedición y aprobación de la Licencia Previa de Importación (en caso de requerirse).
- Coordinar y ejecutar los procesos de reconocimiento de material en los depósitos aduaneros, en el caso que el Supervisor no pueda asistir al reconocimiento, deberá informar por escrito, según el formato DICEX establecido, autorizando a la persona encargada.
- Si el bien arribado presenta al momento del reconocimiento, alguna anomalía perceptible a simple vista, como abolladuras, ralladuras, corrosión, o si se evidencian unidades adicionales a las contratadas o material que no corresponde a lo pactado, impidiendo su recepción, se deberá informar la novedad. En estos casos, podrá solicitarse el reembarque (salida del país del material sin haber sido nacionalizado) teniendo en cuenta los tiempos de ejecución del contrato, o podrá solicitar la exportación en cumplimiento de garantía.
- Gestionar y solicitar ante el Comando de Adquisiciones - Dirección de Comercio Exterior la nacionalización de los bienes objeto del contrato, en el formato establecido por DICEX, presentando para tal fin toda la documentación requerida en original.
- En el evento de una garantía técnica que requiera la salida de los bienes al exterior el supervisor es el responsable de la cadena de custodia de los elementos hasta la autorización de embarque por parte de la Autoridad Aduanera, la selectividad documental por parte de la Policía Antinarcóticos y la recepción por parte de la seguridad de la aerolínea o de la naviera.
- Adicionalmente, se requiere que una vez se realice el proceso de exportación se allegue a la Dirección de Comercio Exterior, el documento de transporte original (guía aérea) para ser presentado como soporte documental en el control posterior de la Autoridad aduanera, lo anterior de conformidad al artículo 177 del Decreto 1165 de 2019.

Finalmente, se requiere que este concepto quede relacionado en el proceso.

Atentamente,

Coronel (EC). IVÁN MAURICIO GONZÁLEZ ZAPATA
Comandante del Comando de Adquisiciones del Ejército Nacional

Elaboró: S1 [illegible] Vera
Oficial Importaciones y Exportaciones DICEX

Revisó: Mauricio Trillos
Asesor Comercio Exterior DICEX

Revisó: Milton Ballen
Asesor Jurídico DICEX

Vº. Bº: Mayor Orlando Torres
Oficial Asesora Jurídica COADE

Vº. Bº: TC. Carlos Narváez
Director de Comercio Exterior

Carrera 46 No.20C – 79 Antigua Casa Logística / Bogotá D.C
dicex@ejercito.mil.co / DICEX
www.ejercito.mil.co

PÚBLICA RESERVADA

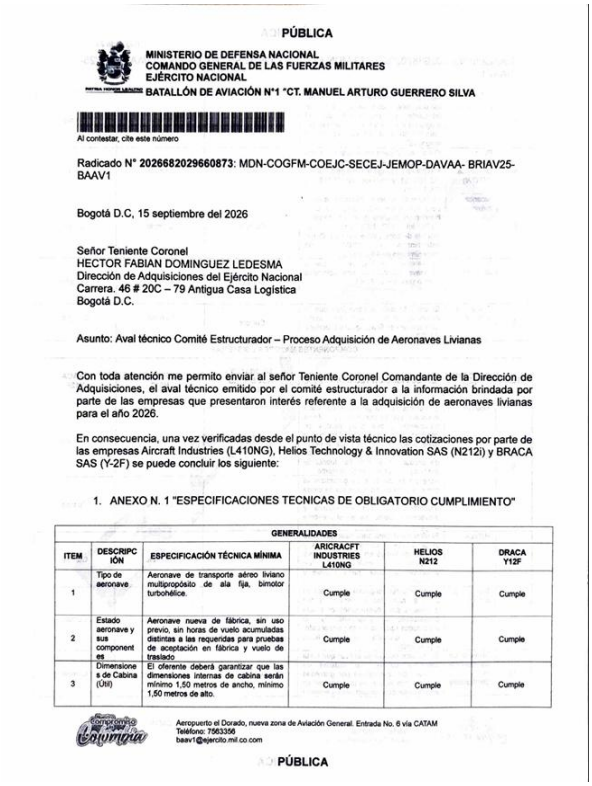
NOTA PARA COMITÉ ECONOMICO EVALUADOR:

Una vez seleccionada la oferta ganadora se deberá remitir una nueva solicitud de lineamientos de concepto exterior con la discriminación de los elementos, kits y su comisión y forma de ENTREGA.

Este concepto tanto la demás documentación que sea expedida por la Dirección de Comercio Exterior del Ejercito Nacional, deberá ser incluida en el contrato.

16.6. AVAL TÉCNICO

De conformidad con el documento identificado con Radicado No. 2026682029660873 del 15 de septiembre de 2026, se realizó la revisión y verificación técnica de las cotizaciones y documentación presentada por las empresas Aircraft Industries International A.S. (LET L410NG), Helios Technology & Innovation S.A.S. (N212) y BRACA S.A.S. (YF-2F), frente a las especificaciones técnicas de obligatorio cumplimiento establecidas por la Entidad. Como resultado de la evaluación efectuada por el Comité Estructurador, se evidenció el cumplimiento de los requisitos técnicos establecidos, razón por la cual se emite aval técnico a las cotizaciones evaluadas, para efectos de continuar con las etapas correspondientes del proceso de contratación.



PÚBLICA

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
COMANDO GENERAL DE LAS FUERZAS MILITARES
EJÉRCITO NACIONAL
BATALLÓN DE AVIACIÓN N°1 "CT. MANUEL ARTURO GUERRERO SILVA

Al contestar, cite este número

Radicado N° **2026682029660873**: MDN-COGFM-COEJC-SECEJ-JEMOP-DAVAA- BRIAV25-BAAV1

Bogotá D.C, 15 septiembre del 2026

Señor Teniente Coronel
HECTOR FABIAN DOMINGUEZ LEDESMA
Dirección de Adquisiciones del Ejército Nacional
Carrera. 46 # 20C – 79 Antigua Casa Logística
Bogotá D.C.

Asunto: Aval técnico Comité Estructurador – Proceso Adquisición de Aeronaves Livianas

Con toda atención me permito enviar al señor Teniente Coronel Comandante de la Dirección de Adquisiciones, el aval técnico emitido por el comité estructurador a la información brindada por parte de las empresas que presentaron interés referente a la adquisición de aeronaves livianas para el año 2026.

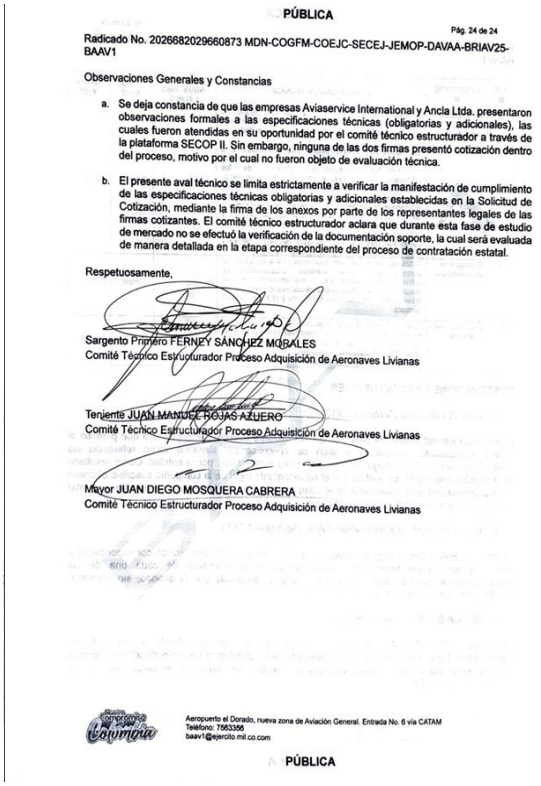
En consecuencia, una vez verificadas desde el punto de vista técnico las cotizaciones por parte de las empresas Aircraft Industries (L410NG), Helios Technology & Innovation SAS (N212i) y BRACA SAS (Y-2F) se puede concluir los siguiente:

1. ANEXO N. 1 "ESPECIFICACIONES TECNICAS DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO"

GENERALIDADES					
ITEM	DESCRIPCIÓN	ESPECIFICACIÓN TÉCNICA MÍNIMA	ARICRACFT INDUSTRIES L410NG	HELIOS N212	DRACA Y12F
1	Tipo de aeronave	Aeronave de transporte aéreo liviano multipropósito de ala fija, bimotor turbohélice.	Cumple	Cumple	Cumple
2	Estado aeronave y sus componentes	Aeronave nueva de fábrica, sin uso previo, sin horas de vuelo acumuladas distintas a las requeridas para pruebas de aceptación en fábrica y vuelo de traslado	Cumple	Cumple	Cumple
3	Dimensiones de Cabina (Útil)	El oferente deberá garantizar que las dimensiones internas de cabina serán mínimo 1,50 metros de ancho, mínimo 1,50 metros de alto.	Cumple	Cumple	Cumple

Aeropuerto el Dorado, nueva zona de Aviación General. Entrada No. 6 vía CATAM
Teléfono: 7563356
baav1@ejercito.mil.co.com

PÚBLICA



PÚBLICA

Pág. 24 de 24

Radicado No. 2026682029660873 MDN-COGFM-COEJC-SECEJ-JEMOP-DAVAA-BRIAV25-BAAV1

Observaciones Generales y Constancias

a. Se deja constancia de que las empresas Aviaservice International y Ancla Ltda. presentaron observaciones formales a las especificaciones técnicas (obligatorias y adicionales), las cuales fueron atendidas en su oportunidad por el comité técnico estructurador a través de la plataforma SECOP II. Sin embargo, ninguna de las dos firmas presentó cotización dentro del proceso, motivo por el cual no fueron objeto de evaluación técnica.

b. El presente aval técnico se limita estrictamente a verificar la manifestación de cumplimiento de las especificaciones técnicas obligatorias y adicionales establecidas en la Solicitud de Cotización, mediante la firma de los anexos por parte de los representantes legales de las firmas cotizantes. El comité técnico estructurador aclara que durante esta fase de estudio de mercado no se efectuó la verificación de la documentación soporte, la cual será evaluada de manera detallada en la etapa correspondiente del proceso de contratación estatal.

Respetuosamente,

Sargento Primero FERNEY SANCHEZ MORALES
Comité Técnico Estructurador Proceso Adquisición de Aeronaves Livianas

Teniente JUAN MANUEL ROJAS AZUERO
Comité Técnico Estructurador Proceso Adquisición de Aeronaves Livianas

Mayor JUAN DIEGO MOSQUERA CABRERA
Comité Técnico Estructurador Proceso Adquisición de Aeronaves Livianas

Aeropuerto el Dorado, nueva zona de Aviación General. Entrada No. 6 vía CATAM
Teléfono: 7563356
baav1@ejercito.mil.co.com

PÚBLICA

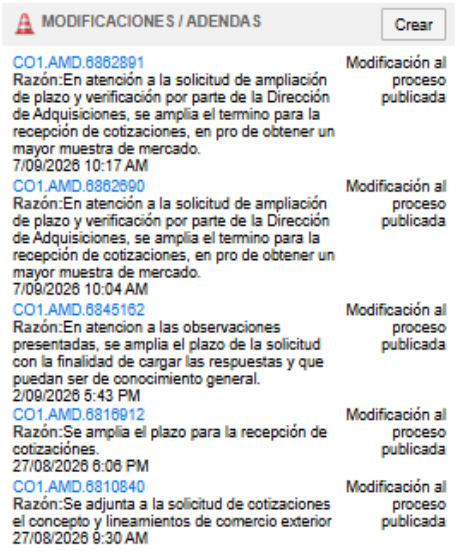
16.7. PRECIOS HISTÓRICOS

Como se indicó en el numeral 1.1. la entidad no cuenta con registro histórico de este elemento.

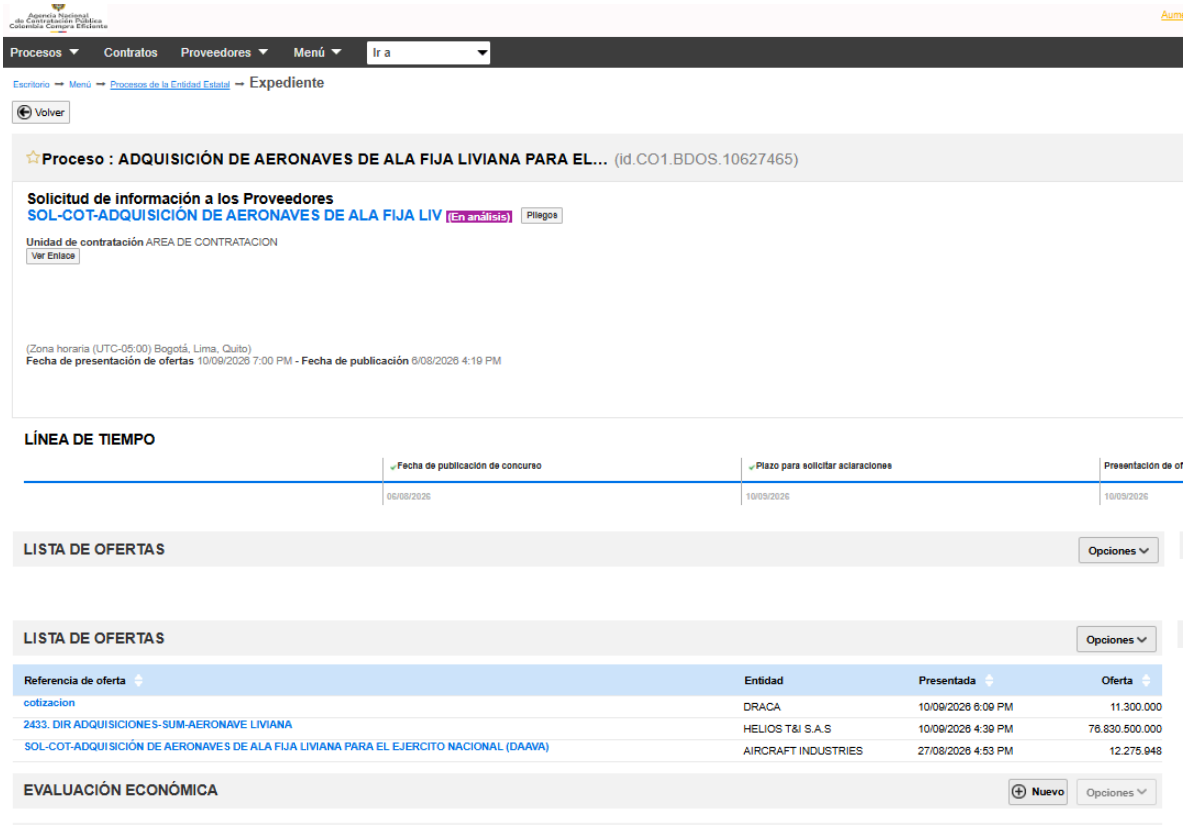
16.8. ANÁLISIS DE COTIZACIONES:

Con la necesidad presentada para el proceso por el área técnica (DAAVA) se adelantó el estudio de mercado mediante plataforma SECOP II a través de la herramienta SOLICITUD DE INFORMACIÓN A PROVEEDORES, publicando el evento de cotización el día 06 de Agosto de 2026, finalizando el día 10 de Septiembre de 2026.

Como información general para los interesados, se indica que el plazo para la recepción de cotizaciones fue ampliado en 5 ocasiones, lo anterior con la finalidad de poder obtener la mayor cantidad de cotizaciones, resaltando que no se cuenta con registro histórico para esta adquisición.



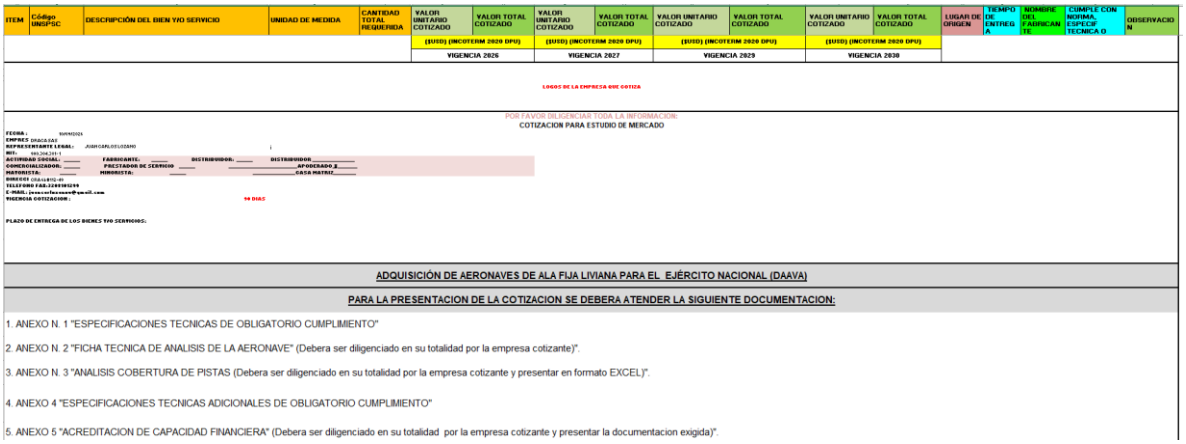
Una vez cerrado el plazo para la recepción de cotizaciones, finalmente se cuenta con la respuesta por parte de las siguientes empresas:



De acuerdo con lo anterior, se obtuvo respuesta por parte de 3 empresas.

En atención a lo anterior el estudio de mercado se realizará con base en las cotizaciones avaladas.

Es importante indicar que la empresa DRACA SAS, presenta su cotización bajo el formato establecido, pero no indica valores cotizados, indican lo siguiente en la cotización presentada : **"***Cuando sea una cotización formal se entrega respuesta":*

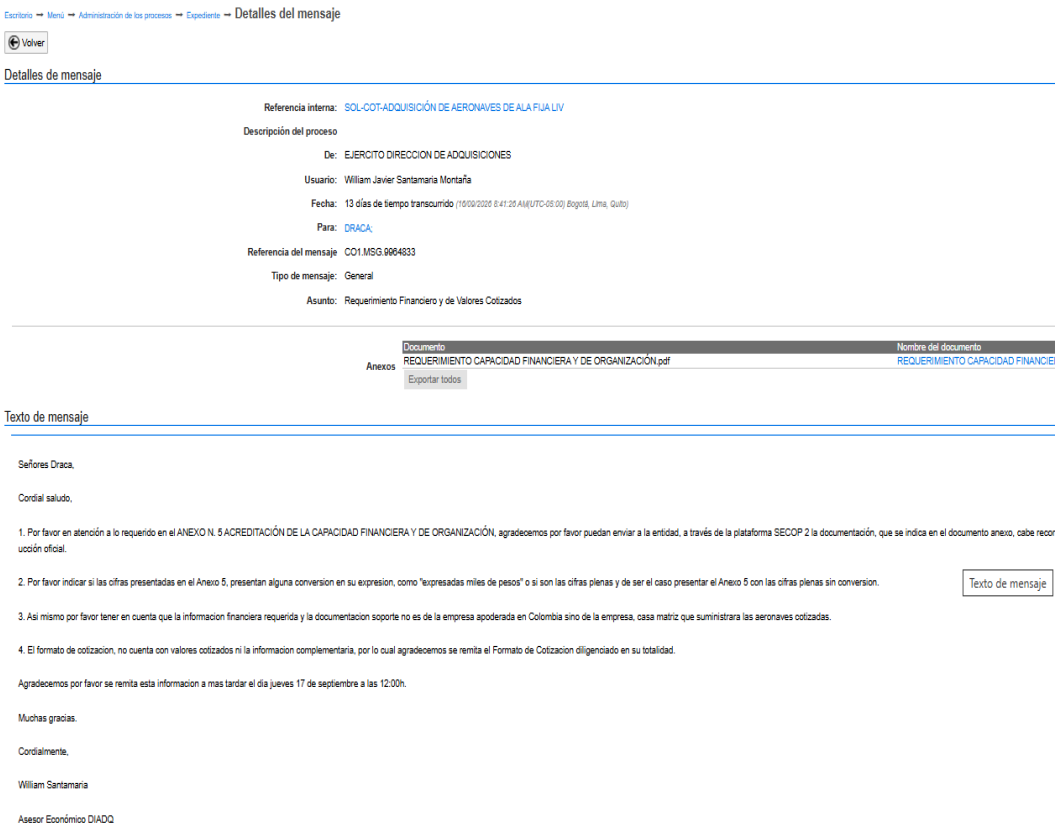


ITEM	Código UNSPSC	DESCRIPCIÓN DEL BIEN Y/O SERVICIO	UNIDAD DE MEDIDA	CANTIDAD TOTAL REQUERIDA	VALOR UNITARIO COTIZADO	VALOR TOTAL COTIZADO	VALOR UNITARIO COTIZADO	VALOR TOTAL COTIZADO	VALOR UNITARIO COTIZADO	VALOR TOTAL COTIZADO	VALOR UNITARIO COTIZADO	VALOR TOTAL COTIZADO	LUGAR DE ORIGEN	TIEMPO DE ENTREGA	NOMBRE DEL FABRICANTE	CUMPLE CON NORMA, ESPECIFICACIONES TECNICA O	OBSERVACION
					($USD) (INCOTERM 2020 DPU)		($USD) (INCOTERM 2020 DPU)		($USD) (INCOTERM 2020 DPU)		($USD) (INCOTERM 2020 DPU)						
					VIGENCIA 2026		VIGENCIA 2027		VIGENCIA 2029		VIGENCIA 2030						
		LOGOS DE LA EMPRESA QUE COTIZA															
		POR FAVOR DILIGENCIAR TODA LA INFORMACION: COTIZACION PARA ESTUDIO DE MERCADO															
		FECHA: EMPRESA: REPRESENTANTE LEGAL: NIT: ACTIVIDAD SOCIAL: COMERCIALIZADOR: MAYORISTA: DIRECCIÓN: TELEFONO FAX: E-MAIL: VIGENCIA COTIZACION:															
		PLAZO DE ENTREGA DE LOS BIENES Y/O SERVICIOS:															
		ADQUISICIÓN DE AERONAVES DE ALA FIJA LIVIANA PARA EL EJÉRCITO NACIONAL (DAAVA)															
		PARA LA PRESENTACION DE LA COTIZACION SE DEBERA ATENDER LA SIGUIENTE DOCUMENTACION:															
		1. ANEXO N. 1 "ESPECIFICACIONES TECNICAS DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO"															
		2. ANEXO N. 2 "FICHA TECNICA DE ANALISIS DE LA AERONAVE" (Debera ser diligenciado en su totalidad por la empresa cotizante)".															
		3. ANEXO N. 3 "ANALISIS COBERTURA DE PISTAS (Debera ser diligenciado en su totalidad por la empresa cotizante y presentar en formato EXCEL)".															
		4. ANEXO 4 "ESPECIFICACIONES TECNICAS ADICIONALES DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO"															
		5. ANEXO 5 "ACREDITACION DE CAPACIDAD FINANCIERA" (Debera ser diligenciado en su totalidad por la empresa cotizante y presentar la documentacion exigida)".															

ITEM	Código UNSPSC	DESCRIPCIÓN DEL BIEN Y/O SERVICIO	UNIDAD DE MEDIDA	CANTIDAD TOTAL REQUERIDA	VALOR UNITARIO COTIZADO	VALOR TOTAL COTIZADO	VALOR UNITARIO COTIZADO	VALOR TOTAL COTIZADO	VALOR UNITARIO COTIZADO	VALOR TOTAL COTIZADO	VALOR UNITARIO COTIZADO	VALOR TOTAL COTIZADO	LUGAR DE ORIGEN	TIEMPO DE ENTREGA	NOMBRE DEL FABRICANTE	CUMPLE CON NORMA, ESPECIFICACIONES TECNICA O ANEXO	OBSERVACION
					($USD) (INCOTERM 2020 DPU)		($USD) (INCOTERM 2020 DPU)		($USD) (INCOTERM 2020 DPU)		($USD) (INCOTERM 2020 DPU)						
					VIGENCIA 2026		VIGENCIA 2027		VIGENCIA 2029		VIGENCIA 2030						
		AERONAVE															
1	25131500	AERONAVE MULTIPROPÓSITO DE ALA FIJA LIVIANA PARA EL EJERCITO NACIONAL CON SUS COMPONENTES "Debera cumplir con lo establecido en ACORDE AL "ANEXO N. 1 ESPECIFICACIONES TECNICAS DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO" y "ANEXO 4 "ESPECIFICACIONES TECNICAS ADICIONALES DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO"	UN	5,00													Cuando sea una cotizacion formal se entrega respuesta
		KIT CASEVAC															
2	25131500	KIT CASEVAC DEBERA CUMPLIR DE ACUERDO A LO ESTABLECIDO EN EL NUMERAL 22 DEL "ANEXO N. 1 ESPECIFICACIONES TECNICAS DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO"	UN	5,00													Cuando sea una cotizacion formal se entrega respuesta
		KIT GSE															
3	25131500	EQUIPO DE SOPORTE EN TIERRA (GSE)" - DEBERÁ DESAGREGARSE EL VALOR DE CADA ELEMENTO QUE COMPONGA ESTE EQUIPO ACORDE AL NUMERAL 30 DEL ANEXO N. 1 "ESPECIFICACIONES TECNICAS DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO"- DEBERA ACREDITARSE QUE ESTE EQUIPO PUEDE SOPORTAR DESDE 1 HASTA 5 AERONAVES	UN	1,00			N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.					Cuando sea una cotizacion formal se entrega respuesta
		KIT TRANSPORTE DE PASAJEROS															

FORMATO COTIZACION x ITEMS | Hoja1

Respecto a lo anterior, se realizó el requerimiento mediante el SECOP 2, solicitando la información, pero no fue atendido:



Escritorio ➞ Menú ➞ Administración de los procesos ➞ Expediente ➞ Detalles del mensaje

Volver

Detalles de mensaje

Referencia interna: SOL-COT-ADQUISICIÓN DE AERONAVES DE ALA FIJA LIV
Descripción del proceso
De: EJERCITO DIRECCION DE ADQUISICIONES
Usuario: William Javier Santamaria Montaña
Fecha: 13 días de tiempo transcurrido (16/09/2026 8:41:26 AM(UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito)
Para: DRACA;
Referencia del mensaje CO1.MSG.9964833
Tipo de mensaje: General
Asunto: Requerimiento Financiero y de Valores Cotizados

Anexos

Documento	Nombre del documento
REQUERIMIENTO CAPACIDAD FINANCIERA Y DE ORGANIZACIÓN.pdf	REQUERIMIENTO CAPACIDAD FINANCIE

Exportar todos

Texto de mensaje

Señores Draca,

Cordial saludo,

1. Por favor en atención a lo requerido en el ANEXO N. 5 ACREDITACIÓN DE LA CAPACIDAD FINANCIERA Y DE ORGANIZACIÓN, agradecemos por favor puedan enviar a la entidad, a través de la plataforma SECOP 2 la documentación, que se indica en el documento anexo, cabe recor ución oficial.

2. Por favor indicar si las cifras presentadas en el Anexo 5, presentan alguna conversion en su expresion, como "expresadas miles de pesos" o si son las cifras plenas y de ser el caso presentar el Anexo 5 con las cifras plenas sin conversion.

Texto de mensaje

3. Asi mismo por favor tener en cuenta que la informacion financiera requerida y la documentacion soporte no es de la empresa apoderada en Colombia sino de la empresa, casa matriz que suministrara las aeronaves cotizadas.

4. El formato de cotizacion, no cuenta con valores cotizados ni la informacion complementaria, por lo cual agradecemos se remita el Formato de Cotizacion diligenciado en su totalidad.

Agradecemos por favor se remita esta informacion a mas tardar el dia jueves 17 de septiembre a las 12:00h.

Muchas graciias.

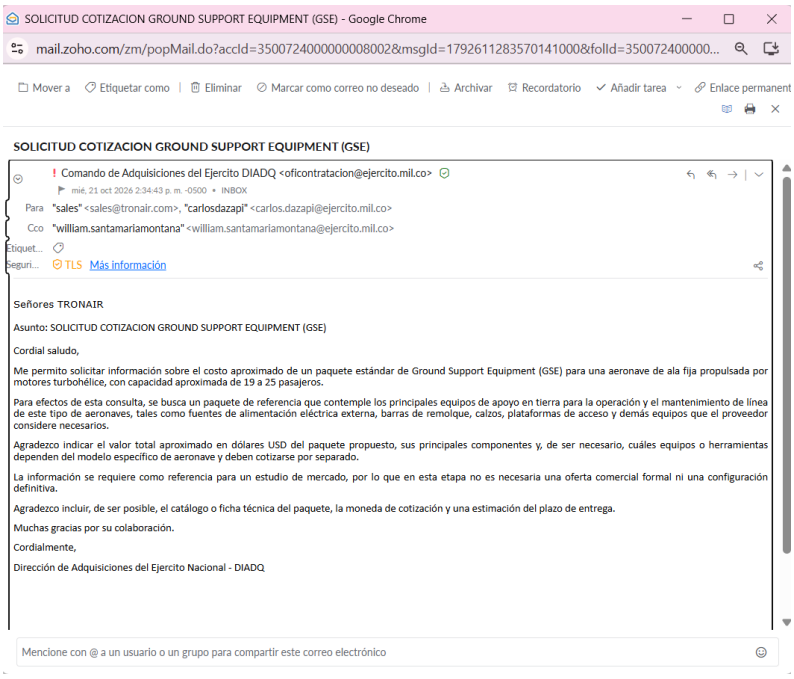
Cordialmente,

William Santamaria

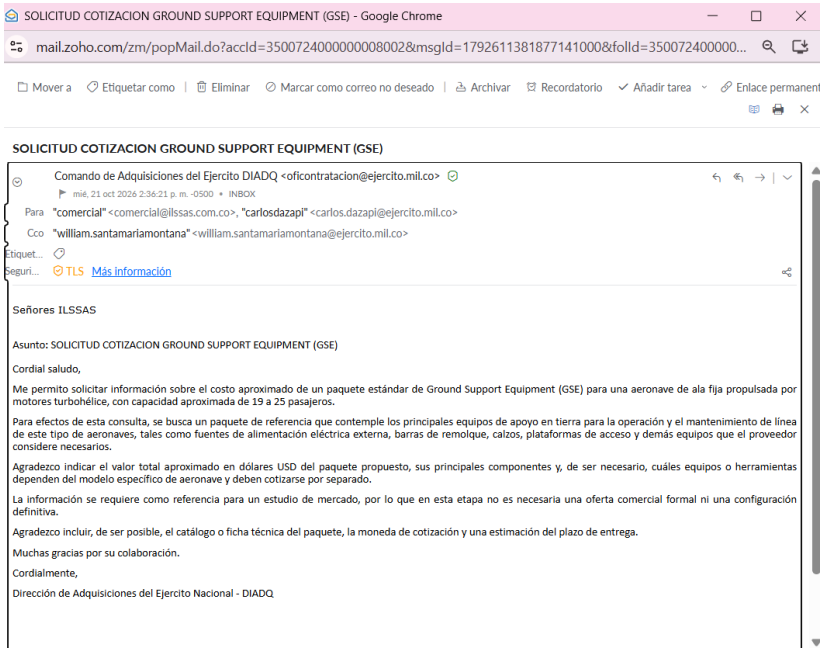
Asesor Económico DIADQ

Adicionalmente se realizó la solicitud de cotización a las siguientes 6 empresas, con la finalidad de que pudieran allegar información de mercado adicional que permita obtener una mejor información de mercado ante la dispersión presentada entre las dos cotizaciones registradas para el ítem 3 EQUIPO DE SOPORTE EN TIERRA (GSE) SEGUN FABRICANTE *Deberá desagregarse el valor de cada elemento que componga este equipo y deberá cumplir con lo establecido en el "ANEXO TECNICO N. 3 ESPECIFICACIONES TECNICAS DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO" y "ESPECIFICACIONES TECNICAS ADICIONALES DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO". DEBERA ACREDITARSE QUE ESTE EQUIPO PUEDE SOPORTAR DESDE 1 HASTA 5 AERONAVES, así:

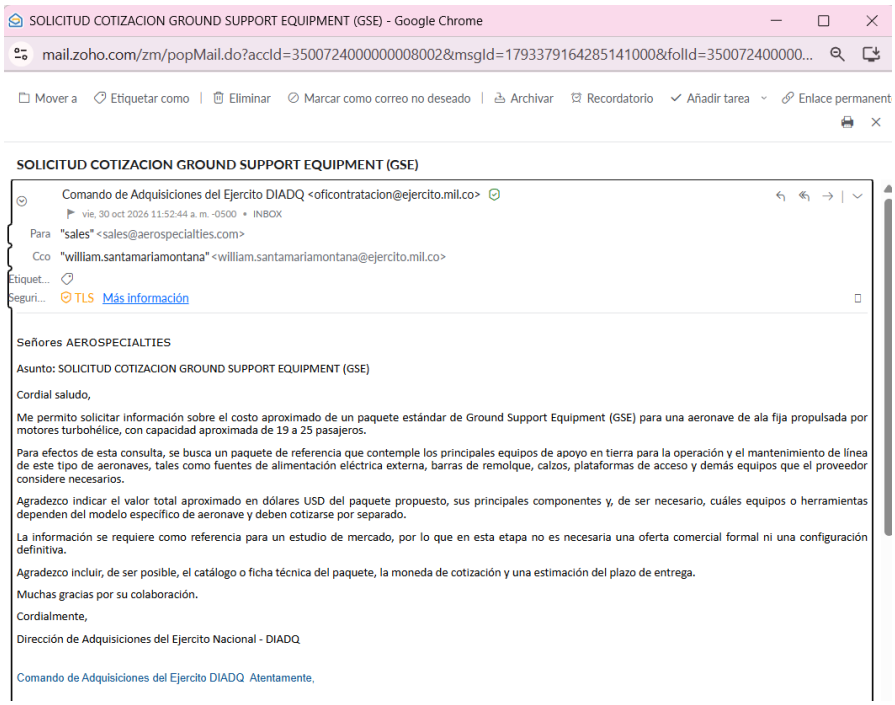
1. **TRONAIR:**



2. ILSSAS



3. AEROSPECIALTIES



SOLICITUD COTIZACION GROUND SUPPORT EQUIPMENT (GSE) - Google Chrome

mail.zoho.com/zm/popMail.do?accId=3500724000000008002&msgId=1793379164285141000&folId=350072400000...

Mover a | Etiquetar como | Eliminar | Marcar como correo no deseado | Archivar | Recordatorio | Añadir tarea | Enlace permanent

SOLICITUD COTIZACION GROUND SUPPORT EQUIPMENT (GSE)

Comando de Adquisiciones del Ejercito DIADQ <oficontratacion@ejercito.mil.co>
vie, 30 oct 2026 11:52:44 a. m. -0500 • INBOX
Para "sales" <sales@aerospecialties.com>
Cco "william.santamariamontana" <william.santamariamontana@ejercito.mil.co>
Etiquet...
Seguri... TLS Más información

Señores AEROSPECIALTIES

Asunto: SOLICITUD COTIZACION GROUND SUPPORT EQUIPMENT (GSE)

Cordial saludo,

Me permito solicitar información sobre el costo aproximado de un paquete estándar de Ground Support Equipment (GSE) para una aeronave de ala fija propulsada por motores turbohélice, con capacidad aproximada de 19 a 25 pasajeros.

Para efectos de esta consulta, se busca un paquete de referencia que contemple los principales equipos de apoyo en tierra para la operación y el mantenimiento de línea de este tipo de aeronaves, tales como fuentes de alimentación eléctrica externa, barras de remolque, calzos, plataformas de acceso y demás equipos que el proveedor considere necesarios.

Agradezco indicar el valor total aproximado en dólares USD del paquete propuesto, sus principales componentes y, de ser necesario, cuáles equipos o herramientas dependen del modelo específico de aeronave y deben cotizarse por separado.

La información se requiere como referencia para un estudio de mercado, por lo que en esta etapa no es necesaria una oferta comercial formal ni una configuración definitiva.

Agradezco incluir, de ser posible, el catálogo o ficha técnica del paquete, la moneda de cotización y una estimación del plazo de entrega.

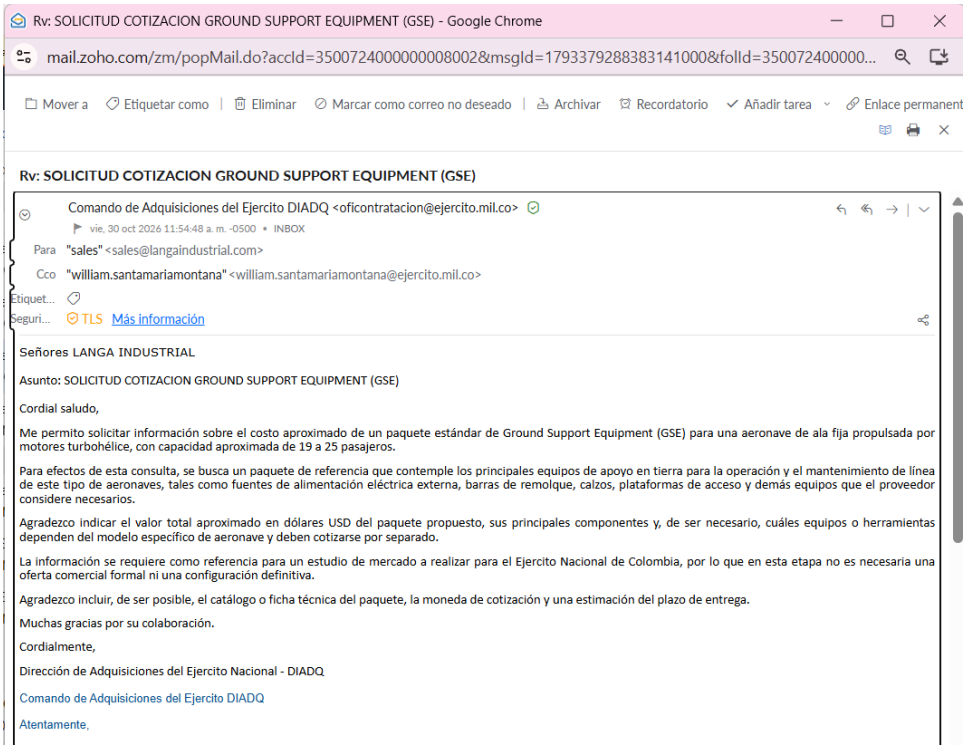
Muchas gracias por su colaboración.

Cordialmente,

Dirección de Adquisiciones del Ejercito Nacional - DIADQ

Comando de Adquisiciones del Ejercito DIADQ Atentamente,

4. LANGA INDUSTRIAL



Rv: SOLICITUD COTIZACION GROUND SUPPORT EQUIPMENT (GSE) - Google Chrome

mail.zoho.com/zm/popMail.do?accId=3500724000000008002&msgId=1793379288383141000&folId=350072400000...

Mover a | Etiquetar como | Eliminar | Marcar como correo no deseado | Archivar | Recordatorio | Añadir tarea | Enlace permanent

Rv: SOLICITUD COTIZACION GROUND SUPPORT EQUIPMENT (GSE)

Comando de Adquisiciones del Ejercito DIADQ <oficontratacion@ejercito.mil.co>
vie, 30 oct 2026 11:54:48 a. m. -0500 • INBOX
Para "sales" <sales@langaindustrial.com>
Cco "william.santamariamontana" <william.santamariamontana@ejercito.mil.co>
Etiquet...
Seguri... TLS Más información

Señores LANGA INDUSTRIAL

Asunto: SOLICITUD COTIZACION GROUND SUPPORT EQUIPMENT (GSE)

Cordial saludo,

Me permito solicitar información sobre el costo aproximado de un paquete estándar de Ground Support Equipment (GSE) para una aeronave de ala fija propulsada por motores turbohélice, con capacidad aproximada de 19 a 25 pasajeros.

Para efectos de esta consulta, se busca un paquete de referencia que contemple los principales equipos de apoyo en tierra para la operación y el mantenimiento de línea de este tipo de aeronaves, tales como fuentes de alimentación eléctrica externa, barras de remolque, calzos, plataformas de acceso y demás equipos que el proveedor considere necesarios.

Agradezco indicar el valor total aproximado en dólares USD del paquete propuesto, sus principales componentes y, de ser necesario, cuáles equipos o herramientas dependen del modelo específico de aeronave y deben cotizarse por separado.

La información se requiere como referencia para un estudio de mercado a realizar para el Ejercito Nacional de Colombia, por lo que en esta etapa no es necesaria una oferta comercial formal ni una configuración definitiva.

Agradezco incluir, de ser posible, el catálogo o ficha técnica del paquete, la moneda de cotización y una estimación del plazo de entrega.

Muchas gracias por su colaboración.

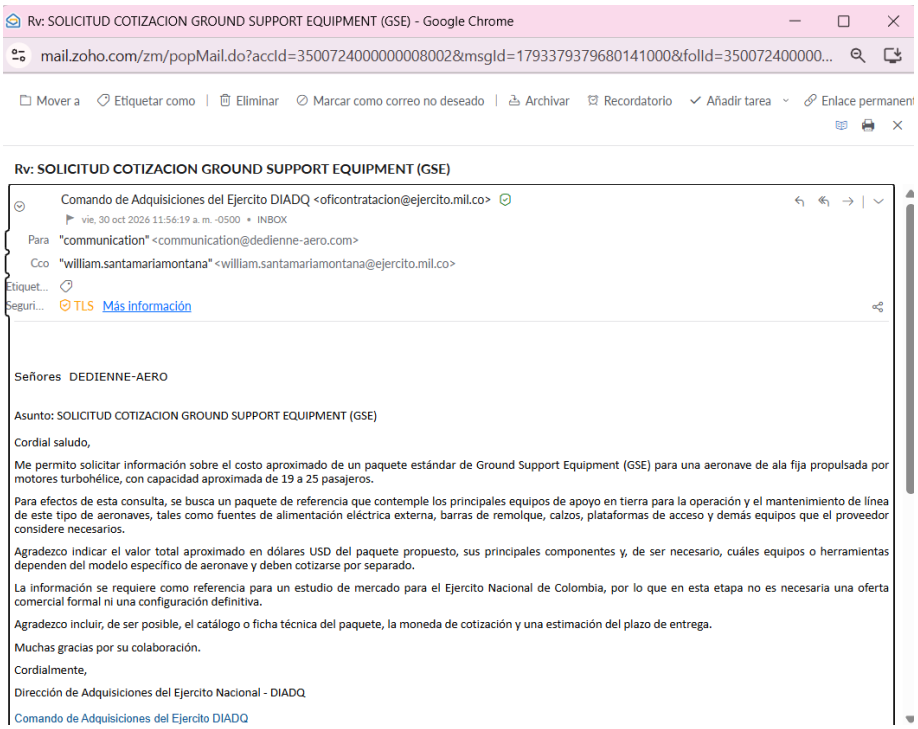
Cordialmente,

Dirección de Adquisiciones del Ejercito Nacional - DIADQ

Comando de Adquisiciones del Ejercito DIADQ

Atentamente,

5. DEDIENNE- AERO



Rv: SOLICITUD COTIZACION GROUND SUPPORT EQUIPMENT (GSE) - Google Chrome

mail.zoho.com/zm/popMail.do?accId=350072400000008002&msgId=179337937968014100O&folId=350072400000...

Mover a | Etiquetar como | Eliminar | Marcar como correo no deseado | Archivar | Recordatorio | Añadir tarea | Enlace permanent

Rv: SOLICITUD COTIZACION GROUND SUPPORT EQUIPMENT (GSE)

Comando de Adquisiciones del Ejercito DIADQ <oficontratacion@ejercito.mil.co>

vie, 30 oct 2026 11:56:19 a. m. -0500 • INBOX

Para "communication" <communication@dedienne-aero.com>

Cco "william.santamariamontana" <william.santamariamontana@ejercito.mil.co>

Etiquet...

Seguri... TLS Más información

Señores DEDIENNE-AERO

Asunto: SOLICITUD COTIZACION GROUND SUPPORT EQUIPMENT (GSE)

Cordial saludo,

Me permito solicitar información sobre el costo aproximado de un paquete estándar de Ground Support Equipment (GSE) para una aeronave de ala fija propulsada por motores turbohélice, con capacidad aproximada de 19 a 25 pasajeros.

Para efectos de esta consulta, se busca un paquete de referencia que contemple los principales equipos de apoyo en tierra para la operación y el mantenimiento de línea de este tipo de aeronaves, tales como fuentes de alimentación eléctrica externa, barras de remolque, calzos, plataformas de acceso y demás equipos que el proveedor considere necesarios.

Agradezco indicar el valor total aproximado en dólares USD del paquete propuesto, sus principales componentes y, de ser necesario, cuáles equipos o herramientas dependen del modelo específico de aeronave y deben cotizarse por separado.

La información se requiere como referencia para un estudio de mercado para el Ejercito Nacional de Colombia, por lo que en esta etapa no es necesaria una oferta comercial formal ni una configuración definitiva.

Agradezco incluir, de ser posible, el catálogo o ficha técnica del paquete, la moneda de cotización y una estimación del plazo de entrega.

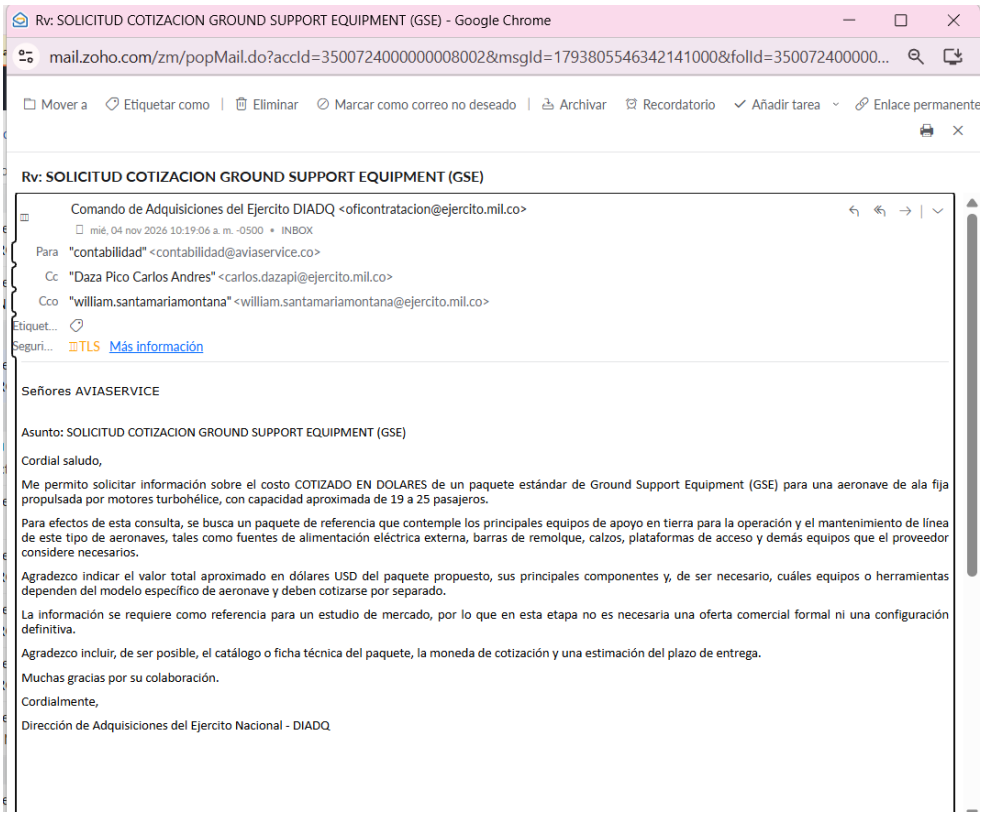
Muchas gracias por su colaboración.

Cordialmente,

Dirección de Adquisiciones del Ejercito Nacional - DIADQ

Comando de Adquisiciones del Ejercito DIADQ

6. AVIASERVICE



Rv: SOLICITUD COTIZACION GROUND SUPPORT EQUIPMENT (GSE) - Google Chrome

mail.zoho.com/zm/popMail.do?accId=350072400000008002&msgId=179380554634214100O&folId=350072400000...

Mover a | Etiquetar como | Eliminar | Marcar como correo no deseado | Archivar | Recordatorio | Añadir tarea | Enlace permanente

Rv: SOLICITUD COTIZACION GROUND SUPPORT EQUIPMENT (GSE)

Comando de Adquisiciones del Ejercito DIADQ <oficontratacion@ejercito.mil.co>

mié, 04 nov 2026 10:19:06 a. m. -0500 • INBOX

Para "contabilidad" <contabilidad@aviaservice.co>

Cc "Daza Pico Carlos Andres" <carlos.dazapi@ejercito.mil.co>

Cco "william.santamariamontana" <william.santamariamontana@ejercito.mil.co>

Etiquet...

Seguri... TLS Más información

Señores AVIASERVICE

Asunto: SOLICITUD COTIZACION GROUND SUPPORT EQUIPMENT (GSE)

Cordial saludo,

Me permito solicitar información sobre el costo COTIZADO EN DOLARES de un paquete estándar de Ground Support Equipment (GSE) para una aeronave de ala fija propulsada por motores turbohélice, con capacidad aproximada de 19 a 25 pasajeros.

Para efectos de esta consulta, se busca un paquete de referencia que contemple los principales equipos de apoyo en tierra para la operación y el mantenimiento de línea de este tipo de aeronaves, tales como fuentes de alimentación eléctrica externa, barras de remolque, calzos, plataformas de acceso y demás equipos que el proveedor considere necesarios.

Agradezco indicar el valor total aproximado en dólares USD del paquete propuesto, sus principales componentes y, de ser necesario, cuáles equipos o herramientas dependen del modelo específico de aeronave y deben cotizarse por separado.

La información se requiere como referencia para un estudio de mercado, por lo que en esta etapa no es necesaria una oferta comercial formal ni una configuración definitiva.

Agradezco incluir, de ser posible, el catálogo o ficha técnica del paquete, la moneda de cotización y una estimación del plazo de entrega.

Muchas gracias por su colaboración.

Cordialmente,

Dirección de Adquisiciones del Ejercito Nacional - DIADQ

Por lo cual solo se cuenta con dos cotizaciones para realizar el estudio de mercado, las cuales corresponden a las empresas AIRCRAFT INDUSTRIES Y HELIOS T&I SAS.

Los valores de mercado se podrán apreciar en el anexo económico A "Valores de Mercado, Precios de Referencia y Cubrimiento Necesidad".

Nota: Se identifican valores en color rojo, los cuales, a criterio del comité económico estructurador, representan costos adicionales que afectan la muestra de mercado, estos valores no se tendrán en cuenta en el estudio económico, en consideración al principio de economía. Lo anterior con la finalidad de poder ejercer control adecuado sobre los recursos que se le han asignado a este proceso.

Por lo cual solo se cuenta con dos cotizaciones para realizar el estudio de mercado, las cuales corresponden a las empresas AIRCRAFT INDUSTRIES Y HELIOS T&I SAS:

Nota: se identifican valores en color rojo, los cuales, a criterio del comité económico estructurador, representan costos adicionales que afectan la muestra de mercado, estos valores no se tendrán en cuenta en el estudio económico, en consideración al principio de economía. Lo anterior con la finalidad de poder ejercer control adecuado sobre los recursos que se le han asignado a este proceso.

16.9. PRECIOS DE REFERENCIA

Los precios de referencia se podrán apreciar en el anexo económico A "Valores de Mercado, Precios de Referencia Cubrimiento Necesidad".

- **SE INDICA QUE PARA EL ITEM 8 "***ASISTENCIA TECNICA Y OPERATIVA EN SITIO *Deberá cumplir con lo establecido en las ESPECIFICACIONES TECNICAS DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO" y "ESPECIFICACIONES TECNICAS ADICIONALES DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO" según aplique. según aplique." "Este servicio será Destinado a una sola Aeronave, independientemente de la cantidad que se llegara a adjudicar."*

  (Para el desarrollo de esta actividad, deben tener en cuenta que es un servicio en el Territorio nacional de Colombia, por lo cual esta gravada con IVA).

EL COMITÉ TÉCNICO ESTRUCTURADOR AVALA LOS ITEMS Y LOS PRECIOS DE REFERENCIA CON LOS CUALES SE PUBLICARÁ EL PROCESO CONTRACTUAL. **SI_X_ NO____**

Es importante indicar que estos criterios se establecen con el fin de reducir considerablemente la diferencia de valores que puedan llevar a una especulación de mercado, que conlleve a establecer valores a un nivel más alto que alteren la objetividad del proceso, originando un efecto negativo a la entidad y afectando la aplicación del principio de economía El cual tiene como finalidad: *"Asegurar la eficiencia de la Administración*

en la actividad contractual, traducida en lograr los máximos resultados, utilizando el menor tiempo y la menor cantidad de recursos con los menores costos para el presupuesto estatal."

Con este análisis se concluye que con los valores de referencia proyectados se cumple con todos los principios de la contratación, asegurando que el valor del bien se encuentre dentro de un margen coherente para determinar el precio más favorable. El valor se estableció con el fin de satisfacer la necesidad y facilita la participación efectiva de proponentes (libre competencia).

NOTA: Las especificaciones técnicas y presentaciones de los elementos se regirán por lo contenido y descrito en los anexos técnicos del proceso.

PARA LA PRESENTACIÓN DE LA OFERTA ECONÓMICA, SE DEBE TENER EN CUENTA, QUE SE DEBEN OFERTAR LA TOTALIDAD DE LOS ELEMENTOS, LA NO OFERTA DE UN ÍTEM, SE CONFIGURARA COMO CAUSAL DE RECHAZO.

La ejecución y control del presente contrato estará a cargo del supervisor, quien deberá basarse en la necesidad aprobada por el ordenador del gasto y establecida en el contrato, así como en los precios de adjudicación, pactados en el contrato y el valor de la partida asignada a cada unidad con el fin de no sobrepasar ese valor asignado.

16.10. PROYECCIÓN CANTIDADES MÍNIMAS

Los precios de referencia se podrán apreciar en el anexo económico "Valores de Mercado, Precios de Referencia Cubrimiento Necesidad".

En el anexo se encuentra discriminada la necesidad que corresponde a los recursos de inversión de la vigencia 2026, así como la necesidad establecida en el CONPES 4187.

En la etapa de adjudicación, la Dirección De Adquisiciones del Ejercito Nacional, se reserva el derecho de ajustar las cantidades a adjudicar, en consideración del presupuesto disponible y acorde a criterio de cubrimiento por elemento y de acuerdo al presupuesto disponible por rubro, por parte del comité técnico evaluador.

Este ajuste deberá realizarse teniendo en cuenta que no se podrá superar el valor del presupuesto asignado. Considerando la limitación de la necesidad expuesta en el estudio previo, el oferente al presentar su propuesta ACEPTA que está en la capacidad de cubrir los bienes que presentan la limitación De Acuerdo A Las Cantidades Totales Requeridas, siempre y cuando el presupuesto disponible para la adjudicación lo permita y de acuerdo al ajuste realizado por el comité técnico evaluador en los precios del contrato.

16.11. PROYECCIÓN DEL PRESUPUESTO CON LA NECESIDAD TOTAL

Los precios de referencia se podrán apreciar en el anexo económico "Valores de Mercado, Precios de Referencia Cubrimiento Necesidad".

16.12. JUSTIFICACIÓN DE LOS FACTORES DE SELECCIÓN QUE PERMITAN IDENTIFICAR LA OFERTA MAS FAVORABLE

La selección de la oferta más favorable en el presente proceso se fundamenta en lo dispuesto en el artículo 2.2.1.2.1.2.20 del Decreto 1082 de 2015, el cual establece que, en la modalidad de selección abreviada, la Entidad deberá verificar el cumplimiento de los requisitos habilitantes y de las especificaciones técnicas exigidas, y adjudicar el contrato a la oferta que represente las mejores condiciones para el interés público.
En consecuencia, la oferta más favorable será aquella que:

1. Acredite el cumplimiento integral de los requisitos jurídicos, financieros y técnicos exigidos por la Entidad,
2. Cumpla con la totalidad de las especificaciones técnicas establecidas en el anexo correspondiente,
3. No exceda el presupuesto oficial ni los precios de referencia definidos en el estudio de mercado,
4. Y presente el menor valor total válido, conforme a la verificación económica realizada por la Entidad.

Este criterio se ajusta al principio de selección objetiva y permite identificar la oferta más conveniente para la Entidad, en atención al marco normativo aplicable a la modalidad de selección abreviada.

16.13. DOCUMENTOS JURÍDICOS

16.13.1. CARTA DE PRESENTACIÓN DE LA PROPUESTA

La carta de presentación de la propuesta se diligenciará conforme al modelo contenido en el formulario Nº. 1 "carta de presentación de la propuesta" y será suscrita por el proponente o su apoderado. Si la propuesta es presentada por una persona jurídica, unión temporal, consorcio o promesa de sociedad futura, deberá venir suscrita por el representante legal debidamente facultado.

Así mismo, con la presentación y firma de este documento se entiende que el proponente ha leído, entendido y que puede garantizar el cumplimiento total de las especificaciones técnicas contenidas en el pliego y sus anexos, y en caso de resultar adjudicatario se compromete a cumplirlo en su totalidad.

16.13.1.1. CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL

16.13.1.1.1. PERSONAS JURÍDICAS NACIONALES DE NATURALEZA PRIVADA.

Se consideran personas jurídicas nacionales de naturaleza privada, aquellas entidades, constituidas con anterioridad a la fecha en la que venza el plazo para la presentación de propuestas dentro del presente proceso de selección conforme a la legislación colombiana y con domicilio en Colombia, con aportes de origen privado, las que deberán cumplir al momento de presentación de la propuesta con los siguientes requisitos:

a) Acreditar su existencia y representación legal, mediante la presentación del certificado de existencia y representación legal expedido por la Cámara de Comercio de su domicilio social, con fecha de expedición igual o inferior a quince (15) días hábiles anteriores a la fecha de presentación de la propuesta.
b) Acreditar un término mínimo de duración remanente de la sociedad, de un (1) año de acuerdo con el artículo 6 de la Ley 80 de 1993, contados a partir del vencimiento del plazo máximo para la entrega de los bienes y/o servicios de la vigencia del contrato.
c) Acreditar la suficiencia de la capacidad del representante legal y/o suplente para la presentación de la propuesta y para la suscripción del contrato ofrecido. Cuando el representante legal tenga limitaciones estatutarias, se deberá presentar adicionalmente copia del acta en la que conste la decisión del órgano social correspondiente que autorice al representante legal para la presentación de la propuesta, la suscripción del contrato, y para actuar en los demás actos requeridos para la contratación en el caso de resultar adjudicatario.
d) Acreditar que el objeto social de la sociedad se encuentra directamente relacionado con el objeto del contrato, según el tipo de sociedad comercial que se acredite, de manera que le permita a la persona jurídica y/o natural la celebración y ejecución del contrato, teniendo en cuenta para estos efectos el alcance y la naturaleza de las diferentes obligaciones que adquiere.

16.13.1.1.2. MATRÍCULA DE PERSONA NATURAL

Pueden participar las personas naturales, mayores de edad, capaces y que no se encuentren en causal de inhabilidad o incompatibilidad, en el caso de ejercer actividades comerciales de acuerdo con el artículo 28 del Código de Comercio.

Tratándose de persona natural nacional, deberá acreditar su inscripción vigente en el registro mercantil, para lo cual, deberá allegar el certificado de registro mercantil expedido por la Cámara de Comercio con fecha no superior a treinta (30) días calendario anteriores a la entrega de la documentación, en el que conste que la actividad económica que ejerce le permita celebrar y ejecutar el contrato.

16.13.1.1.3. PERSONAS JURÍDICAS NACIONALES DE NATURALEZA PÚBLICA.

Se considerarán personas jurídicas nacionales de naturaleza pública, aquellas entidades conformadas bajo las leyes de la República de Colombia, que por virtud de la ley o del acto que autorice su constitución y según la participación estatal que se registre en ellas, deban someterse al régimen de derecho público, trátese de entidades territoriales o descentralizadas funcionalmente de cualquier orden, las que deberán cumplir con los siguientes requisitos:

a. Acreditar su existencia y representación legal, salvo que dicha existencia y representación se deriven de la constitución o la ley. Para el efecto, deberán mencionarse los documentos y actos administrativos que conforme a la ley, sean expedidos en cada caso por la autoridad competente, con las formalidades y requisitos exigidos por la ley para su eficacia y oponibilidad ante terceros. En todo caso, deberá mencionarse el documento mediante el cual se dio la autorización para la suscripción del contrato, impartida por el órgano competente, sin perjuicio de lo cual, será responsabilidad de la persona jurídica correspondiente, asegurarse de haber cumplido con todos los requisitos presupuéstales y administrativos necesarios para obligarse y para poder ejecutar adecuada y oportunamente las obligaciones que contrae mediante la presentación de la propuesta.
b. Acreditar que el ente público contratante tiene capacidad legal para la celebración y ejecución del contrato.

c. Acreditar la suficiencia de la capacidad legal del representante legal para la presentación de la propuesta y para la suscripción del contrato, teniendo en cuenta para estos efectos el alcance y la naturaleza de las diferentes obligaciones que adquiere.

16.13.1.1.4. PERSONAS JURÍDICAS PÚBLICAS O PRIVADAS DE ORIGEN EXTRANJERO

Para los efectos previstos en este numeral se consideran personas jurídicas públicas o privadas de origen extranjero las sociedades que no hayan sido constituidas de acuerdo con la legislación nacional, sea que tengan o no domicilio en Colombia a través de sucursales.

Las propuestas de personas jurídicas de origen extranjero se someterán en todo caso a la Legislación Colombiana, sin perjuicio de lo cual, para su participación deberán cumplir con las siguientes condiciones:

a. Acreditar su existencia y representación legal, a efectos de lo cual deberán presentar un documento expedido por la autoridad competente en el país de su domicilio, con fecha de expedición igual o inferior a un (1) mes anterior a la fecha de la presentación de la propuesta, en el que conste su existencia, objeto y vigencia, y el nombre del representante legal de la sociedad o de la persona o personas que tengan la capacidad para comprometerla jurídicamente y sus facultades, y en el cual se señale expresamente que el representante no tiene limitaciones para presentar la oferta, suscribir el contrato y comprometer a la entidad a través de su oferta.
b. El proponente deberá presentar la certificación del Registro Único de Proponentes, de conformidad con el artículo 6, de la Ley 1150 de 2007, modificado por el Decreto Ley 019 de 2012 (para el caso de las domiciliadas o con sucursal en Colombia).
c. Acreditar un término mínimo de duración remanente de la sociedad no inferior al plazo del contrato y un (1) año más de conformidad con el artículo 6 de la Ley 80 de 1993.
d. Acreditar la suficiencia de la capacidad del representante legal para la suscripción del contrato ofrecido. Cuando el representante legal tenga limitaciones estatutarias, se deberá presentar adicionalmente copia del acta en la que conste la decisión del órgano social correspondiente que autorice al representante legal para la presentación de la propuesta, la suscripción del contrato y para actuar en los demás actos requeridos para la contratación en el caso de resultar adjudicatario.
e. Acreditar que su objeto social se encuentra directamente relacionado con el objeto del contrato y/o le permita a la persona jurídica la celebración y ejecución del contrato ofrecido, teniendo en cuenta a estos efectos el alcance y la naturaleza de las diferentes obligaciones que adquiere.

16.13.1.1.5. APODERADO, PERSONA JURÍDICA EXTRANJERA

Las personas jurídicas extranjeras sin domicilio en Colombia deberán acreditar en el país un apoderado domiciliado en Colombia, debidamente facultado para presentar la propuesta, participar y comprometer a su representado en las diferentes instancias del presente proceso de selección, suscribir los documentos y declaraciones que se requieran así como el contrato ofrecido, suministrar la información que le sea solicitada, y demás actos necesarios de acuerdo con el presente pliego de condiciones, así como para representarla judicial o extrajudicialmente.

En todo caso, los poderes deberán cumplir con lo prescrito en el artículo 74 y 251 del Código General del Proceso.

Dicho apoderado podrá ser el mismo apoderado único para el caso de personas extranjeras que participen en consorcio o unión temporal o promesa de sociedad futura y en tal caso bastará para todos los efectos, la presentación del poder común otorgado por todos los participantes del consorcio o unión temporal.

16.13.1.1.6. DOCUMENTO EXPEDIDO EN EL EXTERIOR

Todos los documentos expedidos en el exterior deben ser apostillados o legalizados por la Entidad competente desde el país de origen, para que puedan surtir efectos legales en Colombia. Para efectos del trámite de apostilla y/o legalización de documentos otorgados en el exterior se debe tener en cuenta lo establecido en la Resolución No. 1959 de 2020, *"Por la cual se dictan disposiciones en materia de apostillas y de legalizaciones de documentos y se deroga la resolución 10547 del 14 de diciembre de 2018"*, expedida por el Ministerio de Relaciones Exteriores de la República de Colombia.

Los documentos públicos y privados se presumen auténticos. Las Entidades Estatales no deben solicitar autenticaciones, reconocimiento, presentación personal o trámites adicionales para documentos aportados a Procesos de Contratación, excepto cuando la ley lo exige expresamente. Los poderes especiales para actuar en los Procesos de Contratación requieren nota de presentación personal. Los proponentes pueden aportar a los Procesos de Contratación los documentos públicos o privados en copia simple. Las copias de los documentos también gozan de presunción de autenticidad y su valor probatorio es el mismo del original, excepto cuando por disposición legal sea necesaria la presentación del original o de una determinada copia.

El proponente puede presentar con la oferta documentos en copia simple y aportar el documento con la exigencia legal correspondiente dentro del plazo previsto para la subsanación.

Los documentos en un idioma distinto al castellano deben ser presentados en su lengua original junto con la traducción oficial al castellano. El proponente puede presentar con la oferta documentos con una traducción simple al castellano y entregar la traducción oficial al castellano dentro del plazo previsto para la subsanación. La traducción oficial debe ser el mismo texto presentado.

Lo anterior de acuerdo con lo establecido por Colombia Compra Eficiente en la Circular Externa Única de Colombia Compra Eficiente.

16.13.1.1.7. PROPUESTAS CONJUNTAS

Se entenderá por propuesta conjunta, una propuesta presentada en consorcio, unión temporal.

En tal caso se tendrá como proponente, para todos los efectos, el grupo conformado por la pluralidad de personas y no las personas que lo conforman individualmente consideradas.

Teniendo en cuenta lo dictado por la Agencia Nacional de Compras Públicas Colombia Compra Eficiente en su "Guía rápida para la creación de proponentes plurales en el SECOP II" "Para participar en Procesos de Contratación como proponente plural (ya sea para manifestar interés, enviar observaciones, ofertas o firmar contratos), debe

actuar exclusivamente desde su cuenta de proponente plural. Cualquier acción realizada desde la cuenta de cualquiera de los integrantes no es válida para el proponente plural y quedará a nombre del proponente singular."

Se deberán cumplir los siguientes requisitos:

- Acreditar la existencia del consorcio, de la unión temporal o promesa de sociedad futura y específicamente la circunstancia de tratarse de uno u otro, lo cual deberá declararse de manera expresa en el acuerdo de asociación correspondiente, señalando las reglas básicas que regulan las relaciones entre ellos, los términos, actividades, condiciones y participación porcentual de los miembros del consorcio, de la unión temporal o promesa de sociedad futura en la propuesta y en la ejecución de las obligaciones atribuidas al contratista por el contrato ofrecido.

- Acreditar un término mínimo de duración del consorcio, de la unión temporal o de la promesa de sociedad futura no inferior a la del plazo del contrato y un (1) año más de conformidad con el artículo 6 de la Ley 80 de 1993.

- Acreditar la existencia, representación legal y capacidad jurídica de las personas consorciadas, asociadas en unión temporal o promesa de sociedad futura, y la capacidad de sus representantes para la constitución del consorcio, unión temporal o promesa de sociedad futura, así como de la propuesta para la presentación, celebración y ejecución del contrato. Esto para significar que todos los miembros que conforman el consorcio, la unión temporal o promesa de sociedad futura deben desarrollar una actividad industrial o comercial directamente relacionada con el objeto del proceso.

- Acreditar que cada una de las personas jurídicas integrantes del Consorcio, Unión Temporal o promesa de sociedad futura tienen un término no inferior a la del plazo del contrato y un (1) año más de conformidad con el artículo 6 de la Ley 80 de 1993.

- La designación de un representante que deberá estar facultado para actuar en nombre y representación del consorcio, unión temporal o promesa de sociedad futura. Igualmente deberá designar un suplente que lo reemplace en los casos de ausencia temporal o definitiva.

- Los requisitos relacionados con la existencia, representación legal y duración de los consorcios, uniones temporales o promesa de sociedad futura deberán acreditarse mediante la presentación del documento consorcial, de constitución de la unión temporal o promesa de sociedad futura en el que se consignen los acuerdos y la información requerida.

- Los requisitos relacionados con la existencia, representación y capacidad jurídica de cada uno de los integrantes del consorcio, unión temporal o promesa de sociedad futura, respecto de las personas jurídicas o naturales que se asocien en consorcio, en unión temporal o promesa de sociedad futura para la presentación de la propuesta, deberán acreditarse conforme se indica en los numerales respectivos del presente estudio previo.

- Señalar en el documento consorcial o de constitución de la unión temporal, un número de cuenta bancaria registrada a nombre del consorcio o de la unión temporal o a nombre de uno de los integrantes miembros de la sociedad autorizado por todos miembros, presentando igualmente la certificación bancaria de la misma.

En todos los casos de propuestas presentadas por dos o más personas naturales y/o jurídicas, en las que no se exprese de manera clara y explícita la clase de asociación que se constituye (consorcio, unión temporal o promesa de sociedad futura), se presumirá la intención de concurrir al proceso de selección en consorcio, con los efectos y consecuencias que dicha forma de asociación conlleve para los proponentes, de acuerdo con lo previsto en el artículo 7 de la Ley 80 de 1993.

En cualquier caso, se verificará que todos los miembros del consorcio, unión temporal o promesa de sociedad futura desarrollen la actividad industrial o comercial directamente relacionada con el objeto del proceso

Nota: Una vez se realice la notificación de la resolución de adjudicación y el adjudicatario se tratare de un consorcio o unión temporal, deberá dentro de los tres (03) días hábiles siguientes a la notificación, presentar el NIT del consorcio o unión temporal.

16.14. GARANTÍA DE SERIEDAD DE LA PROPUESTA.

Cada proponente presentará con su propuesta una garantía de seriedad de la oferta, a cargo del proponente en cualquiera de los mecanismos de cobertura de riesgo señalados en el artículo 2.2.1.2.3.1.9 del Decreto 1082 del 2015, de manera incondicionalmente y a favor del EJÉRCITO NACIONAL.

El valor y la vigencia de la garantía de seriedad de la propuesta; será desde la presentación de la oferta hasta la aprobación de la garantía de cumplimiento y su valor es del **diez por ciento (10 %) del valor del presupuesto oficial del proceso.**

El artículo 2.2.1.2.3.1.6 indica que esta garantía debe cubrir la sanción derivada del incumplimiento de la oferta, en los siguientes eventos:

- La no ampliación de la vigencia de la garantía de seriedad de la oferta cuando el plazo para la adjudicación o para suscribir el contrato es prorrogado, siempre que tal prórroga sea inferior a tres (3) meses.
- El retiro de la oferta después de vencido el plazo fijado para la presentación de las ofertas.
- La no suscripción del contrato sin justa causa por parte del adjudicatario.
- La falta de otorgamiento por parte del proponente seleccionado de la garantía de cumplimiento del contrato

Cuando la propuesta se presente en consorcio, unión temporal o en promesa de sociedad futura, la póliza deberá tomarse a nombre del consorcio o de la unión temporal o sociedad futura, según el caso, con la indicación de cada uno de sus integrantes (no a nombre de sus representantes legales), y deberá expresar claramente que será exigible por su valor total ante el incumplimiento en que incurran cualquiera de los integrantes del grupo proponente, en todo o en parte. De igual manera deberá establecer el porcentaje de participación de cada uno de sus integrantes conforme al acta de constitución.

El proponente acepta que El M.D.N. – Ejército Nacional le solicite ampliar el término de vigencia de la garantía de seriedad de la oferta.

El pago de la garantía de seriedad de la oferta, cuando ésta se haga exigible, tiene el carácter de indemnización, excepto cuando haya renuencia para la firma del contrato sin justa causa por parte del proponente seleccionado,

evento en el cual la póliza se hará exigible como sanción de conformidad con el numeral 12 del artículo 30 la Ley 80 de 1993, y se entiende sin perjuicio del derecho que le asiste al M.D.N. – Ejército Nacional, de exigir por los medios reconocidos en Colombia la indemnización de los perjuicios que con dicho incumplimiento se le hayan causado o se le llegaren a causar.

En caso de presentarse garantía bancaria, esta deberá tener la siguiente leyenda: "*La presente garantía será pagada por el garante dentro de los treinta (30) días siguientes a la fecha del acto administrativo que declare el incumplimiento del oferente".*

Nota 1: En el caso que se constituya una garantía bancaria, se deberá aportar correo electrónico institucional del banco emisor en el que se pueda constatar la siguiente información: beneficiario, valor, fecha de expedición, vigencia. En caso de que el banco no suministre la información de los datos o la suministre de forma parcial, SE RECHAZARÁ la oferta.

Nota 2: Para el caso de garantías bancarias, contratos de seguro de cumplimiento (Pólizas de seguros) y los patrimonios autónomos otorgados como garantías, estas deberán permitir la verificación en línea o por Internet, con el propósito de verificar la validez, idoneidad y suficiencia de los documentos, y/o un punto de contacto telefónico o virtual (en idioma castellano) para solicitar cualquier requerimiento orientado a absolver las consultas que sobre el particular sean pertinentes.

Nota 3: Dando aplicación del artículo 2.2.1.2.3.4.1. del Decreto 1082 de 2015, en el caso de garantía bancaria, y las cartas de crédito STAND BY, solo se aceptarán siempre y cuando la garantía conste en documento expedido por una entidad financiera autorizada por la Superintendencia Financiera o quien haga sus veces otorgado de acuerdo con las normas del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero. En el documento debe constar expresamente que:

1. La garantía será efectiva a primer requerimiento o primera demanda de la Entidad Estatal.

2. La garantía bancaria será irrevocable

3. Se indique la suficiencia (amparos y vigencia establecidos)

4. Que se renuncia al beneficio de excusión

5. Que "la garantía será pagada por el garante dentro de los treinta (30) días siguientes a la fecha del acto administrativo que declare el incumplimiento del oferente"

6. Indicar la dirección electrónica para notificaciones

16.15. VERIFICACIÓN ANTECEDENTES JUDICIALES DEL OFERENTE

De conformidad con lo previsto en el artículo 94 del Decreto-Ley 0019 de 2012, y con el fin de verificar los antecedentes judiciales del oferente (persona natural o representante legal de persona jurídica o consorcio o unión temporal), el M.D.N. – Ejército Nacional realizará la consulta de los antecedentes judiciales a través del

mecanismo en línea que cree el Gobierno Nacional para el efecto. La consulta deberá ser realizada por el Comité Jurídico Evaluador y en caso de que el proponente persona natural o representante legal de la persona jurídica o del consorcio o unión temporal, según el caso, registre antecedentes judiciales consistentes en sentencia judicial condenatoria con pena accesoria de interdicción de derechos y funciones públicas, el proponente será rechazado.

16.16. CERTIFICACIÓN SISTEMA REGISTRO NACIONAL DE MEDIDAS CORRECTIVAS RNMC

El proponente y su representante legal, no deberá encontrarse incurso de las causales de inhabilidad señaladas en el numeral 4 del artículo 183 de la Ley 1801 de 2016 "Código Nacional de Policía y Convivencia", para lo cual el comité jurídico evaluador debe verificar el Sistema de Registro Nacional de Medidas Correctivas RNMC.

16.17. CERTIFICACIÓN VIGENTE DE CONSULTA DE INHABILIDADES DELITOS SEXUALES COMETIDOS CONTRA MENORES DE 18 AÑOS

De acuerdo a lo establecido en la ley 1918 de 2018 reglamentada por el 753 de 2019 y con el fin de verificar el régimen de inhabilidades a quienes hayan sido condenados por el delitos sexuales cometidos contra menores En relación con el régimen previsto en la Ley 1918 de 2018, modificada por la Ley 2375 de 2024, respecto de las inhabilidades derivadas de condenas por delitos contra la libertad, integridad y formación sexuales de personas menores de edad, la Entidad efectuó el análisis de su aplicabilidad frente a la naturaleza y alcance del presente proceso de contratación.

Considerando que el objeto contractual corresponde a la adquisición de aeronaves y que las actividades asociadas a su ejecución no implican, de acuerdo con las condiciones actualmente previstas para el contrato, una relación directa y habitual del contratista o del personal destinado a su ejecución con menores de edad, no se establece dentro del presente proceso la consulta o acreditación del registro correspondiente como requisito específico de habilitación del oferente.

Lo anterior se establece sin perjuicio de la aplicación de las inhabilidades e incompatibilidades previstas en el ordenamiento jurídico que resulten procedentes y de las verificaciones que corresponda efectuar a la Entidad de acuerdo con la naturaleza de cada proceso contractual.

16.18. CONSTANCIA DE CUMPLIMIENTO DE APORTES PARAFISCALES PARA OFERENTES NACIONALES

Para dar cumplimiento a lo previsto en el artículo 23 de la Ley 1150 de 2007, el proponente deberá allegar una certificación expedida por el revisor fiscal, si es del caso, o del representante legal del proponente, y/o de contador público certificado, según resulte aplicable, en la cual se verifique el pago de los aportes parafiscales, de los seis (6) meses anteriores a la presentación de la oferta.

En el evento en que la sociedad tratándose de personas Jurídicas no tenga más de seis (6) meses de constituida, deberá acreditar los pagos a partir de la fecha de su constitución.

Para el caso de que la oferta sea presentada por un Consorcio, Unión Temporal o en promesa de sociedad futura cada uno de sus miembros deberá presentar la certificación correspondiente.

La información presentada en desarrollo del presente numeral se entiende suministrada bajo la gravedad de juramento respecto de su fidelidad y veracidad.

Nota: En el evento de tratarse de persona natural se deberá allegar el certificado de pago de seguridad social de los 6 meses anteriores a la fecha de cierre del proceso. (Los oferentes deberán tener en cuenta lo contenido en la Ley 1607 de 2012 y el Decreto 1828 de 2013).

16.19. CERTIFICACIÓN RESPONSABILIDADES FISCALES DE LA CONTRALORÍA

Al tenor del artículo 60 de la Ley 610 de 2000 y la Resolución No. 5149 de 2000 el oferente no deberá encontrarse reportado en el boletín de responsables fiscales expedido por la Contraloría General de la República.

En caso de ofertas conjuntas, además se verificará los antecedentes de los representantes legales de cada una de las sociedades que la conforman y del representante legal de la unión o consorcio.

La consulta deberá ser realizada por el comité jurídico evaluador y en caso de que el proponente persona natural o jurídica o representante legal de la persona jurídica o del consorcio o unión temporal, según el caso, registre reporte de responsabilidad fiscal, el proponente será rechazado.

16.20. CERTIFICACIÓN ANTECEDENTES DISCIPLINARIOS DE LA PROCURADURÍA

Para efectos del contenido en el artículo 8 de la Ley 80 de 1993 y de la Ley 2014 de 2019, el M.D.N.- Ejército Nacional realizara la consulta de los antecedentes disciplinarios expedido por la Procuraduría General de la Nación y dejara constancia de ello. La consulta deberá ser realizada por el Comité Jurídico Evaluador y en caso de que el proponente persona natural o persona jurídica o del consorcio o unión temporal, según el caso, registre reporte de responsabilidad disciplinaria, el proponente será rechazado.

En caso de ofertas conjuntas, aplica para todos los representantes legales de cada una de las sociedades que conforman y del representante legal de la unión o consorcio.

16.21. CERTIFICADO DE INSCRIPCIÓN Y CLASIFICACIÓN EN EL REGISTRO ÚNICO DE PROPONENTES

El proponente (Personas naturales o jurídicas nacionales o extranjeras naturales con domicilio en Colombia o extranjeras jurídicas con sucursal en Colombia) deberá presentar el Certificado de Inscripción en el Registro Único de Proponentes expedido por la respectiva Cámara de Comercio. Este certificado debe haber sido expedido dentro de los treinta (30) días hábiles anteriores a la fecha de cierre del proceso.

Conforme con lo establecido en la Circular Única de Colombia compra eficiente numeral 6.3 "renovación y firmeza del RUP" se aplicará lo siguiente: "El RUP debe renovarse a más tardar el quinto día hábil del mes de abril de cada año, de lo contrario cesan sus efectos. Al cierre del Proceso de Contratación, es decir, hasta el

plazo para presentar ofertas, el RUP debe encontrarse vigente, esto es, que el proponente haya presentado la información para renovar el registro en el término anteriormente establecido. Para verificar que los efectos el RUP no han cesado, es necesario que el certificado presentado acredite que el interesado realizó los trámites necesarios para renovar su registro dentro del término. La información contenida en el RUP, previa a la suministrada para renovar el registro, continúa en firme hasta que finalice el trámite de renovación correspondiente. Así, en el periodo comprendido entre el momento de la solicitud de renovación y el momento en que adquiera firmeza la información renovada, es válido el RUP del año anterior, cuyos efectos no han cesado y se encuentra vigente y en firme.

La firmeza del RUP es una condición de ejecutoriedad para consolidar los efectos del acto administrativo de inscripción. En tal sentido, la inscripción debe estar en firme antes del cierre del proceso.

El proponente o todos los miembros del consorcio, unión temporal o promesa de sociedad futura, que vayan a proveer los bienes objeto del presente proceso de selección, trátese de personas naturales o jurídicas nacionales o extranjeras (con domicilio o sucursal en Colombia), deberán encontrarse registrados en el Registro Único de Proponentes de la Cámara de Comercio, de acuerdo con el artículo 6 de la Ley 1150 de 2007.

Tratándose de personas jurídicas extranjeras de naturaleza pública o estatal, no se requerirá su inscripción en el RUP, de no existir claridad en la documentación e información o que ésta no repose en el documento RUP, la Administración podrá requerirla en cualquier momento para efectos de analizar la capacidad e idoneidad del proponente como requisitos habilitantes en el proceso de selección.

16.22. DILIGENCIAMIENTO DEL FORMULARIO "COMPROMISO ANTICORRUPCIÓN"

En este formulario se certifica los pagos en que incurrirá el proponente asociado con la oferta, así como los gastos en que incurrirá en el evento de ser adjudicatario. De igual forma certificará su compromiso de no ofrecer dádivas ni sobornos a ningún funcionario público, en relación con su propuesta, los pagos en que incurrirá el proponente con la oferta.

16.23. VERIFICACIÓN DEL FORMULARIO "PACTO DE INTEGRIDAD"

Deberá diligenciarse por el proponente dicho formulario, de conformidad con las políticas de transparencia implementadas por el Gobierno Nacional.

16.24. FORMULARIO "COMPROMISO DE CONFIDENCIALIDAD DEL CONTRATO"

Deberá diligenciarse por el proponente dicho formulario, en el que se compromete a guardar reserva sobre el desarrollo del contrato garantizándose la seguridad de la Entidad.

16.25. FORMULARIO "COMPROMISO ANTISOBORNO"

El Ministerio de Defensa Nacional, ha declarado el compromiso institucional de cero tolerancias con el soborno y la corrupción, adoptando prácticas e impulsando campañas y mecanismos que permitan prevenir y detectar potenciales situaciones de soborno o conductas irregulares en el accionar de los contratistas de la entidad,

mediante el desarrollo de actividades, planes y programas en el marco de los valores y la integridad aplicadas en el Código de Integridad de la Entidad.

16.26. CÉDULA DE CIUDADANÍA REPRESENTANTE LEGAL.

El proponente deberá presentar junto con su oferta fotocopia de la cédula de ciudadanía del Proponente o

Representante Legal o apoderado, según corresponda, en caso de que la misma no se encuentra ya cargada en la plataforma del SECOPII (https://www.colombiacompra.gov.co/secop/secop-II).

En caso de estar debidamente representados por apoderado, este deberá allegar copia legible de la cedula de ciudadanía, copia legible de la tarjeta profesional (cuando el apoderado sea abogado), poder debidamente otorgado.

En caso de tratarse de propuestas conjuntas se deberá allegar la fotocopia de la cédula, de cada uno de los integrantes del Consorcio o Unión Temporal.

16.27. CERTIFICADO EXPRESO DE MULTAS Y SANCIONES

El proponente deberá allegar escrito independiente, con fecha de suscripción no mayor a quince (15) días calendario anteriores a la fecha de la presentación de la oferta, una declaración en donde se establezcan las multas y sanciones impuestas dentro de los últimos tres (03) años, lo cual además será verificado por la Entidad en el Registro Único de Proponentes y RÚES.

Lo anterior a efectos de verificar las inhabilidades contenidas en la ley 1955 del 25 de mayo de 2019, articulo 43 "Inhabilidad por incumplimiento reiterado" modificatorio del artículo 90 de la Ley 1474 de 2011.

16.28. CERTIFICADO REGISTRO DE DEUDORES ALIMENTARIOS MOROSOS – REDAM

De conformidad con lo establecido en el numeral 1 del artículo 6 de la ley 2097 de 2021 que indica "El *deudor alimentario moroso solo podrá contratar con el Estado una vez se ponga a paz y salvo con sus obligaciones alimentarias. Esta inhabilidad también se predica del deudor alimentario moroso que actúe como representante legal de la persona jurídica o de los representantes legales que integran los consorcios o uniones temporales que aspiran a contratar con el Estado"*. El oferente deberá aportar el Certificado de REGISTRO DE DEUDORES ALIMENTARIOS MOROSOS – REDAM del representante legal de la persona jurídica o de los representantes legales de los consorcios o uniones temporales que lo integran, con fecha de expedición no mayor a quince (15) días calendario anteriores a la fecha de la presentación de la oferta; que puede ser expedido en la página dispuesta por el Gobierno Nacional para tal fin https://www.redam.gov.co

16.29. AUTORIZACIÓN TRATAMIENTO DE DATOS – LEY 1581 DE 2012

El proponente deberá diligenciar el anexo establecido por la Entidad. En el caso de personas jurídicas firmado por el representante legal o apoderado. En caso de consorcio o unión temporal esta declaración deberá ser suscrita por cada uno de los integrantes que lo conforman.

16.30. CERTIFICACIÓN DE NOTIFICACIONES INTERNACIONALES ROJAS

En aras de dar cumplimiento a los principios de transparencia, moralidad pública y selección objetiva (Ley 80 de 1993 y Ley 1150 de 2007), y con el fin de mitigar los riesgos jurídicos, operativos y de reputación derivados de la contratación con proveedores con requerimientos judiciales internacionales, la Entidad verificará que el representante legal del proponente o apoderado (y/o la persona jurídica extranjera) no cuente con notificaciones o requerimientos activos en las bases de datos de la Organización Internacional de Policía Criminal (INTERPOL).

La verificación de este requisito será realizada de oficio por el Comité Evaluador Jurídico durante la etapa de evaluación, mediante consulta en la base de datos pública de Notificaciones Rojas de la Organización Internacional de Policía Criminal (INTERPOL), a través del enlace oficial: https://www.interpol.int/es/Como-trabajamos/Notificaciones/Notificaciones-rojas/Ver-las-notificaciones-rojas.

Será causal de **RECHAZO** de la oferta si, producto de dicha consulta, se evidencia un reporte o Notificación Roja activa a nombre del proponente persona natural, la persona jurídica proponente o su representante legal, cualquiera de las personas naturales, jurídicas o sus respectivos representantes legales que integren un Consorcio, Unión Temporal o Promesa de Sociedad Futura.

Lo anterior, fundamentado en la guía de debida diligencia para la mitigación de riesgos y la salvaguarda de los intereses, la seguridad y el patrimonio de la Entidad.

16.31. VERIFICACIÓN EN LISTAS RESTRICTIVAS INTERNACIONALES VINCULANTES:

En estricto cumplimiento de las Resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas proferidas en el marco del Capítulo VII de la Carta de la ONU, y las normas nacionales vigentes sobre la prevención del Lavado de Activos y la Financiación del Terrorismo (LA/FT), el Comité Evaluador Jurídico verificará de oficio que ni el proponente, ni su representante legal, ni apoderados, ni los integrantes de figuras plurales (Consorcios o Uniones Temporales) se encuentren reportados en la Lista Consolidada del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas.

La verificación se realizará a través del portal oficial https://main.un.org/securitycouncil/es/content/un-sc-consolidated-list. En caso de evidenciarse una coincidencia positiva y confirmada en dicha lista, la oferta será objeto de **RECHAZO**, sin perjuicio de las obligaciones de reporte a la Unidad de Información y Análisis Financiero (UIAF) y demás autoridades competentes.

16.32. DECLARACIÓN Y VERIFICACIÓN DE PERSONAS EXPUESTAS POLÍTICAMENTE (PEP):

Conforme al Decreto 830 de 2021 y las normativas de prevención de LA/FT, el proponente (persona natural, representante legal, apoderado, accionistas con más del 5% de participación y beneficiarios finales) deberá

declarar expresamente en la **FORMULARIO DECLARACIÓN JURAMENTADA SOBRE LA CALIDAD DE PERSONA EXPUESTA POLÍTICAMENTE (PEP)** si ostenta la calidad de Persona Expuesta Políticamente (PEP).

Independientemente de dicha declaración, el Comité Evaluador Jurídico verificará esta condición a través de la herramienta de Consulta Ciudadana - PEP del Departamento Administrativo de la Función Pública. En caso de resultar positiva la verificación, la Entidad aplicará los protocolos de Debida Diligencia Ampliada, requiriendo las aprobaciones de la alta dirección para la eventual adjudicación y celebración del contrato, y garantizando un monitoreo continuo sobre la ejecución de este.

16.33. VERIFICACIÓN DE PROCESOS CONCURSALES, INSOLVENCIA Y ESTADO SOCIETARIO (SUPERINTENDENCIA DE SOCIEDADES)

Con el fin de garantizar que la persona jurídica proponente (y cada uno de los integrantes en caso de Consorcios o Uniones Temporales) cuente con la idoneidad y la capacidad jurídica y financiera necesaria para la ejecución del contrato, el Comité Evaluador Jurídico verificará su estado societario.

Para tal fin, el Comité revisará el Certificado de Existencia y Representación Legal expedido por la Cámara de Comercio respectiva y, de oficio, podrá consultar el portal de la **Superintendencia de Sociedades (Baranda Virtual y/o Consulta de Estados Financieros) https://siis.ia.supersociedades.gov.co/#/** para confirmar la situación jurídica del proponente.

De conformidad con el literal 'k' del numeral 1 del artículo 8 de la Ley 80 de 1993, si mediante la verificación se constata que la sociedad proponente (o alguno de los miembros de la estructura plural) se encuentra en estado de liquidación judicial, intervención o toma de posesión para administrar o liquidar, la oferta será objeto de **RECHAZO** por configurarse una inhabilidad legal.

Si la sociedad se encuentra en trámite o ejecutando un Acuerdo de Reorganización Empresarial (Ley 1116 de 2006), no estará inhabilitada. Sin embargo, su capacidad financiera será evaluada estrictamente conforme a los indicadores exigidos en el presente pliego, sin que se admitan flexibilizaciones en los mismos.

16.34. VERIFICACIÓN DE ENTIDADES DEL SECTOR SOLIDARIO (SUPERINTENDENCIA DE LA ECONOMÍA SOLIDARIA)

En el evento en que el proponente (o alguno de los integrantes de un Consorcio o Unión Temporal) tenga la naturaleza jurídica de Entidad del Sector Solidario (tales como Cooperativas, Precooperativas, Fondos de Empleados o Asociaciones Mutuales), el Comité Evaluador Jurídico verificará su capacidad jurídica, idoneidad y estado de supervisión frente a la **Superintendencia de la Economía Solidaria (Supersolidaria)**.

Para tal fin, el Comité consultará el Certificado de Existencia y Representación Legal (expedido por la Cámara de Comercio) y verificará de oficio el estado de la entidad en el portal oficial de la Supersolidaria https://www.supersolidaria.gov.co/es/content/entidades-vigiladas

Si de la verificación se constata que la entidad solidaria proponente se encuentra sometida a medida de toma de posesión para administrar o liquidar por parte de la Supersolidaria, la propuesta será objeto de RECHAZO por configurarse la inhabilidad prevista en el literal 'k' del numeral 1 del artículo 8 de la Ley 80 de 1993.

Cuando el proponente sea una Cooperativa o Precooperativa de Trabajo Asociado (CTA), el Comité verificará que el objeto del contrato no configure intermediación laboral o tercerización de actividades misionales permanentes, en estricto cumplimiento de la Ley 1233 de 2008 y la Ley 1429 de 2010. Si se evidencia que la CTA carece de los regímenes de trabajo y compensaciones debidamente aprobados, o tiene sanciones vigentes por intermediación laboral ilegal, la oferta será rechazada para proteger a la Entidad de riesgos de solidaridad laboral.

16.35. DECLARACIÓN SOBRE SITUACIONES DE CONTROL, GRUPO EMPRESARIAL Y VINCULACIÓN ENTRE PROPONENTES

El proponente deberá declarar, bajo la gravedad de juramento, si se encuentra incurso en alguna situación de control o pertenece a un grupo empresarial, así como informar las relaciones de control, subordinación o vinculación societaria que resulten jurídicamente relevantes para efectos de la verificación de su participación en el presente proceso de contratación.

Cuando el proponente sea plural, esta declaración deberá efectuarse respecto de cada uno de sus integrantes.

Para el efecto, el proponente deberá indicar, cuando corresponda: **i)** la existencia de situación de control; **ii)** la pertenencia a un grupo empresarial; **iii)** la persona natural o jurídica que ejerza el control, cuando legalmente corresponda identificarla; y **iv)** las demás circunstancias de vinculación societaria que deban ser informadas conforme al régimen jurídico aplicable.

La Entidad podrá verificar la información suministrada mediante la consulta de las fuentes y registros oficiales que resulten procedentes y podrá solicitar las aclaraciones o documentos necesarios para determinar la existencia y alcance de las relaciones declaradas.

La existencia de una situación de control, subordinación, pertenencia a un grupo empresarial o vinculación societaria no constituirá, por sí sola, causal de rechazo de la oferta. No obstante, la información obtenida será valorada por la Entidad conforme al régimen de inhabilidades e incompatibilidades, conflicto de intereses y demás disposiciones aplicables, así como para identificar circunstancias que puedan afectar la selección objetiva, la libre competencia, la pluralidad real de oferentes o evidenciar posibles prácticas restrictivas de la competencia.

16.36. DECLARACIÓN SOBRE SITUACIONES DE CONTROL, GRUPO EMPRESARIAL Y VINCULACIÓN ENTRE PROPONENTES

El proponente deberá declarar, bajo la gravedad de juramento, si se encuentra incurso en alguna situación de control o pertenece a un grupo empresarial, así como informar las relaciones de control, subordinación o vinculación societaria que resulten jurídicamente relevantes para efectos de la verificación de su participación en el presente proceso de contratación dentro de los tres (3) días siguientes al cierre (plazo de presentación de ofertas).

Cuando el proponente sea plural, esta declaración deberá efectuarse respecto de cada uno de sus integrantes.

Para el efecto, el proponente deberá indicar, cuando corresponda: **i)** la existencia de situación de control; **ii)** la pertenencia a un grupo empresarial; **iii)** la persona natural o jurídica que ejerza el control, cuando legalmente corresponda identificarla; y **iv)** las demás circunstancias de vinculación societaria que deban ser informadas conforme al régimen jurídico aplicable.

La Entidad podrá verificar la información suministrada mediante la consulta de las fuentes y registros oficiales que resulten procedentes y podrá solicitar las aclaraciones o documentos necesarios para determinar la existencia y alcance de las relaciones declaradas.

La existencia de una situación de control, subordinación, pertenencia a un grupo empresarial o vinculación societaria no constituirá, por sí sola, causal de rechazo de la oferta. No obstante, la información obtenida será valorada por la Entidad conforme al régimen de inhabilidades e incompatibilidades, conflicto de intereses y demás disposiciones aplicables, así como para identificar circunstancias que puedan afectar la selección objetiva, la libre competencia, la pluralidad real de oferentes o evidenciar posibles prácticas restrictivas de la competencia.

17. DOCUMENTOS Y CRITERIOS DE VERIFICACIÓN FINANCIERA, ORGANIZACIONAL Y EVALUACIÓN ECONÓMICA

17.1. VERIFICACIÓN FINANCIERA.

Se efectuará sobre los documentos de contenido financiero señalados en el ASPECTOS FINANCIEROS Y DE ORGANIZACIÓN OBJETO DE VERIFICACIÓN del pliego de condiciones del presente proceso.

17.2. DOCUMENTOS DE CONTENIDO FINANCIERO Y ORGANIZACIONAL

De conformidad con lo establecido en el numeral tres (3) y cuatro (4) artículo 2.2.1.1.1.5.3 del Decreto 1082 de 2015, El M.D.N.- Ejército Nacional verificará directamente el cumplimiento de los siguientes Indicadores Financieros y la capacidad patrimonial, con base en:

La información sobre la cual se calcularán tanto los indicadores financieros como la capacidad organizacional y el cumplimiento de los mismos, será la contenida en el Registro Único de Proponentes "RUP"; para lo cual se tendrá en cuenta la información vigente y en firme en el RUP, esta información corresponde al Balance General y Estado de Resultados con corte a 31 de diciembre de 2025 la cual debe estar en firme, contando como plazo máximo permitido para adquirir su firmeza hasta la fecha estipulada en el cronograma de traslado del informe de evaluación de las propuestas.

17.2.1. PERSONAS NATURALES O JURÍDICAS NACIONALES O EXTRANJERAS DOMICILIADAS O CON SUCURSAL EN COLOMBIA

La información sobre la cual se calcularán tanto los indicadores financieros como la capacidad patrimonial y se verificará el cumplimiento de los mismos, será la contenida en el Registro Único de proponentes "RUP" expedido por la Cámara de Comercio con información financiera con ***corte 31 de diciembre de 2025 actualizada y en firme.***

Lo anterior en concordancia con el artículo 221 del Decreto Ley 019 de 2012, que modifica el Artículo 6 de la Ley 1150 de 2007 "De la verificación de las condiciones de los proponentes" numeral 6.1."Las cámaras de comercio harán la verificación documental de la información presentada por los interesados al momento de inscribirse en el registro. El certificado de Registro Único de Proponentes será plena prueba de las circunstancias que en ella se hagan constar y que hayan sido verificadas por las Cámaras de Comercio."

Por lo tanto, la verificación de las condiciones establecidas en el artículo 6, de la Ley 1150 de 2007, se demostrarán exclusivamente con el respectivo certificado del RUP.

Así mismo, de conformidad con el DECRETO 1082 DE 2015, en su artículo 2.2.1.1.1.5.1. Inscripción, renovación, actualización y cancelación del RUP, establece: *(…) La persona inscrita en el RUP debe presentar la información para renovar su registro a más tardar el quinto día hábil del mes de abril de cada año. De lo contrario cesan los efectos del RUP. La persona inscrita en el RUP puede actualizar la información registrada relativa a su experiencia y capacidad jurídica en cualquier momento. (…).*

Para las empresas constituidas en la presente vigencia se evaluarán los indicadores con los estados financieros de corte trimestral o estados financieros de apertura en firme de conformidad a lo establecido en el numeral 2.3 del Art. 2.2.1.1.1.5.2 del Decreto 1082 de 2015.

Personas naturales o jurídicas nacionales o extranjeras domiciliadas o con sucursal en Colombia: La información sobre la cual se calcularán tanto los indicadores financieros como la capacidad patrimonial, de organización y el cumplimiento de los mismos, será la contenida en el Registro Único de Proponentes "RUP"; esta información corresponde al Balance General y Estado de Resultados con corte a **31 de Diciembre de 2025,** con el fin de realizar la verificación de indicadores económicos.

17.2.2. PERSONAS NATURALES EXTRANJERAS SIN DOMICILIO EN EL PAÍS O PERSONAS JURÍDICAS EXTRANJERAS QUE NO TENGAN ESTABLECIDA SUCURSAL EN COLOMBIA.

En concordancia con el Parágrafo 2, del artículo 221 del Decreto Ley 019 de 2012, el cual señala: "El reglamento señalará las condiciones de verificación de la información a que se refiere el numeral 1 del artículo 5, a cargo de cada entidad contratante, para el caso de personas naturales extranjeras sin domicilio en el país o de personas jurídicas extranjeras que no tengan establecida sucursal en Colombia.", la documentación objeto de verificación por parte del comité económico evaluador será la siguiente:

1. BALANCE GENERAL - ESTADO DE RESULTADOS (APOSTILLADOS) - DEBE SER ACOMPAÑADO DE SU TRADUCCIÓN OFICIAL AL IDIOMA ESPAÑOL.
2. NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS (APOSTILLADOS) - DEBEN SER ACOMPAÑADAS DE SU TRADUCCIÓN OFICIAL AL IDIOMA ESPAÑOL.
3. CERTIFICACIÓN DE ESTADOS FINANCIEROS - DEBEN SER ACOMPAÑADOS DE SU TRADUCCIÓN OFICIAL AL IDIOMA ESPAÑOL.
4. ANTECEDENTES DISCIPLINARIOS DEL CONTADOR PÚBLICO QUE CERTIFICA LOS ESTADOS FINANCIEROS
5. DICTAMEN A LOS ESTADOS FINANCIEROS SUSCRITO POR EL REVISOR FISCAL (APOSTILLADOS) - DEBEN SER ACOMPAÑADOS DE SU TRADUCCIÓN OFICIAL AL IDIOMA ESPAÑOL.
6. ANTECEDENTE DE CONTADORES Y COPIA DE LA TARJETA PROFESIONAL (DEL CONTADOR QUE CERTIFICA LOS ESTADOS FINANCIEROS)
7. FORMULARIO NO 3
8. CERTIFICACIÓN BANCARIA - DEBEN SER ACOMPAÑADOS DE SU TRADUCCIÓN OFICIAL AL IDIOMA ESPAÑOL.
9. FORMULARIO SIIF

La documentación, no podrá exceder de un (1) año de la presentación de la oferta

Los oferentes extranjeros deberán presentar el balance general, el estado de resultados y las notas explicativas a los mismos, correspondientes al corte de ejercicio del último periodo contable, debidamente aprobados por el órgano competente y de conformidad con lo establecido en las leyes y normas del respectivo país. Este corte **en todo caso no podrá exceder de un (1) año de la presentación de la oferta**. Para las empresas extranjeras que hayan obtenido extensión del plazo o prórroga para la presentación de los estados financieros, deben aportar junto con la propuesta los documentos que así lo demuestren y con ello los últimos estados financieros debidamente aprobados por el órgano competente.

El Balance general debe ser presentado de la siguiente manera:

ACTIVOS: Corrientes, no corrientes y total PASIVOS: Corrientes, no corrientes y total Y el PATRIMONIO, en las cuentas que lo conforman.

De igual manera se requiere se allegue el dictamen a los estados financieros debidamente suscrito por el revisor fiscal del proponente o por una auditoría externa del país de origen con su correspondiente traducción oficial al castellano.

La clasificación de cuentas, así como la conversión de los estados financieros a la moneda funcional colombiana deben ser avaladas en documento independiente debidamente suscrito por un contador público colombiano y el representante legal o apoderado del oferente en Colombia.

El contador público colombiano que avala la clasificación de cuentas y la conversión de los estados financieros a la moneda funcional colombiana debe allegar copia de la tarjeta profesional y de la certificación de vigencia de inscripción y de antecedentes disciplinarios expedido por la Junta Central de Contadores, la cual debe

encontrarse vigente a la fecha de presentación de la oferta.

Cuando MDN – EJÉRCITO NACIONAL – DIADQ en desarrollo de la verificación financiera requiera documentos adicionales del proponente, podrá solicitar los que considere necesarios para el esclarecimiento de la información, tales como estados financieros de cortes anteriores, anexos específicos o cualquier otro soporte requerido por EL MDN – EJÉRCITO NACIONAL – DIADQ, Así mismo, requerir las aclaraciones que considere necesarias, siempre que con ello no se violen los principios de igualdad y transparencia de la contratación, sin que las aclaraciones o documentos que el proponente allegue a solicitud del MDN – EJÉRCITO NACIONAL – DIADQ, puedan modificar, adicionar o complementar la propuesta.

En el evento de que cualquiera de estos requerimientos no sea aplicable en el país del domicilio de la empresa extranjera, el representante legal de esta última, así como el apoderado en Colombia, deberán hacerlo constar bajo la gravedad de juramento y certificar a través del competente oficial del estado o de una auditoría externa del país del proponente que el(los) requerimiento(s) efectuado(s) no es (son) aplicable(s).

Las personas naturales o jurídicas extranjeras deben presentar sus estados financieros y demás documentación originada en el país de las mismas, consularizada y visada por el Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia, acompañada de traducción oficial al castellano, expresados a la moneda funcional colombiana, a la tasa de cambio de la fecha de cierre de los mismos indicando la tasa de conversión.

Las disposiciones de estos pliegos de condiciones en cuanto a proponentes extranjeros se refieren, regirán sin perjuicio de lo pactado en tratados o convenios internacionales. Cuando el proponente extranjero sin domicilio o sucursal en Colombia provenga de un país que hace parte de la "Convención sobre la abolición de requisitos de legalización para documentos públicos extranjeros", no se requiere de la consularización a que se refiere en el párrafo anterior, sino que será suficiente que los documentos se adicionen con el certificado de "apostilla" por parte de la autoridad competente del país donde se origina el documento.

Se aclara que los documentos apostillados y las traducciones al español deben seguir lo señalado por la guía de Colombia compra eficiente, los documentos en idioma extranjero deberán presentarse junto con la oferta en traducción simple y si el proponente resulta adjudicatario deberá presentar la correspondiente traducción oficial al castellano de los documentos presentados en idioma extranjero.

Certificación o Dictamen de Auditoría Externa del País del Proponente, de los estados financieros, debidamente firmado, sólo se aceptará "dictamen limpio".

El dictamen a los estados financieros deberá ser presentado en su lengua original junto con la traducción al castellano. El proponente con la oferta puede presentar una traducción simple al castellano.

Entiéndase por dictamen limpio aquel en el que se declara que los estados financieros presentan razonablemente en todos los aspectos significativos, la situación financiera, los cambios en el patrimonio, los resultados de operaciones y los cambios en la situación financiera de la entidad, de conformidad con los principios de contabilidad generalmente aceptados.

Cuando la Administración en desarrollo de la verificación financiera requiera confirmar información adicional del proponente, podrá solicitar los documentos que considere necesarios para el esclarecimiento de la información, tales como estados financieros de años anteriores, anexos específicos o cualquier otro soporte. Así mismo,

requerir las aclaraciones que considere necesarias, siempre que con ello no se violen los principios de igualdad y transparencia de la contratación, sin que las aclaraciones o documentos que el proponente allegue a la solicitud de la Administración puedan modificar, adicionar o complementar la propuesta.

En el evento que cualquiera de estos requerimientos no sea aplicable en el país del domicilio del oferente extranjero, el representante legal o el apoderado en Colombia, deberá hacerlo constar bajo la gravedad de juramento, así como, la firma de auditoría externa certificará que no es aplicable el requerimiento efectuado.

NOTA: Todos los documentos de verificación financiera expedidos en el exterior deberán cumplir con todos y cada uno de los requisitos legales exigidos para la validez y oponibilidad en Colombia de documentos expedidos en el exterior, con el propósito de que puedan obrar como prueba conforme con lo dispuesto en los artículos 251 de la Ley 1564 de 2012 (Código General del Proceso), el 480 del código de comercio y las demás normas vigentes.

Las disposiciones, de este pliego de condiciones en cuanto a proponentes extranjeros se refiere, regirán sin perjuicio de lo pactado en tratados o convenios internacionales.

Cuando el proponente extranjero, sin domicilio o sucursal en Colombia, provenga de un país que hace parte de la Convención de la Haya, sobre la "abolición de requisitos de legalización para documentos públicos extranjeros", no se requiere de la consularización a que se refiere en el párrafo anterior, sino que será suficiente que los documentos se adicionen con el certificado de "apostille", por parte de la autoridad competente del país donde se origina el documento.

EMPRESA SUBSIDIARIA O FILIAL En el evento que el oferente se presente como subsidiaria o filial de acuerdo con lo establecido en el artículo 26 de la ley 222 de 1995 (que modificó el Código de Comercio) y lo establecido en el artículo 35 de la citada ley, podrá presentar la información financiera de la matriz o controlante y sus subordinados o dominados, como si fuesen los de un solo ente.

NOTA: La acreditación, presentación y verificación de la información financiera de las subsidiarias o filiar será conforme a los requisitos establecidos en el literal C numerales 1 y 2 del presente capítulo, es decir según su condición oferentes nacionales con sucursal en Colombia o los oferentes extranjeros sin sucursal en Colombia.

CONSIDERACIONES ADICIONALES:

1. La información certificada en el RUP quedará en firme diez (10) días hábiles después de la fecha de publicación, siempre que no sea objeto de recurso (Art. 6.3 de la Ley 1150 de 2007 modificado por el artículo 221 del Decreto 019 de 2012).

2. Así mismo, de requerir aclaraciones que consideren necesarias, se velara que con ello no se violen los principios fundamentales de la contratación, garantizando por parte de la administración, que estás aclaraciones o documentos no modifiquen, adicionen o complementen la propuesta del oferente.

Lo anterior con base en lo señalado en el "MANUAL PARA DETERMINAR Y VERIFICAR LOS REQUISITOS HABILITANTES EN LOS PROCESOS DE CONTRATACIÓN de Colombia Compra Eficiente; donde se establece que la entidad podrá exigir indicadores adicionales a los establecidos en el numeral tres (3) del

artículo 2.2.1.1.1.5.3 del Decreto 1082 de 2015, con ocasión de la naturaleza o complejidad del proceso; para ello se hace necesario contar con la información financiera señalada anteriormente.

NOTA: **EL FORMULARIO NO. 3 "ACREDITACIÓN DE LA CAPACIDAD FINANCIERA Y DE ORGANIZACIÓN DEL OFERENTE**" del pliego de condiciones definitivo, será diligenciado única y exclusivamente por los oferentes en calidad de Personas naturales extranjeras sin domicilio en el país o personas jurídicas extranjeras que no tengan establecida sucursal en Colombia, con base en la información financiera del último periodo contable.

17.3. INDICADORES CAPACIDAD FINANCIERA (CF):

El M.D.N.- Ejército Nacional efectuará el análisis a los indicadores financieros teniendo en cuenta la información financiera solicitada en el numeral anterior. Los indicadores financieros aquí establecidos obedecen al análisis que hace la entidad de conformidad con el numeral 3 del Artículo 2.2.1.1.1.5.3. Del Decreto 1082 de 2015, así:

17.3.1. CAPACIDAD FINANCIERA (CF):

SE INFORMA QUE PARA EL CASO DE PROPONENTES PLURALES (UNIONES TEMPORALES, CONSORCIOS O PROMESAS DE SOCIEDAD FUTURA), EL MÉTODO DE EVALUACIÓN, PARA TODOS LOS INDICADORES, EXPUESTOS EN ESTE DOCUMENTO, SERÁ LA SUMATORIA DE LOS COMPONENTES DE LOS INDICADORES DE LOS INTEGRANTES DE LA UNION TEMPORAL, CONSORCIO O PROMESA DE SOCIEDAD FUTURA, MODALIDAD AMPARADA POR COLOMBIA COMPRA EFICIENTE MEDIANTE VERSION M-DVRHPC-05:

3. Suma de los componentes de los indicadores

En esta opción cada uno de los integrantes del oferente aporta al valor total de cada componente del indicador en la misma proporción. En los indicadores que se calculan por medio de una división, los componentes son el numerador y el denominador de la operación, como se muestra en la siguiente expresión:

$$Indicador = \frac{Numerador_1 + \cdots + Numerador_n}{Denominador_1 + \cdots + Denominador_n} = \frac{\sum_{i=1}^{n} Numerador_i}{\sum_{i=1}^{n} Denominador_i}$$

Donde i representa a una empresa que conforma el oferente plural y n es el número total de empresas integrantes del oferente plural (unión temporal o consorcio).

A. INDICADOR DE LIQUIDEZ:

El indicador de liquidez requerido para la oferta se calculará teniendo en cuenta la siguiente fórmula:

INDICE DE LIQUIDEZ=	*ACTIVO CORRIENTE* / *PASIVO CORRIENTE*

LIQUIDEZ >= 1,82

Determina la capacidad que tiene un proponente para cumplir con sus obligaciones de corto plazo. A mayor índice de liquidez, menor es la probabilidad de que el proponente incumpla sus obligaciones de corto plazo.

EN CASO DE QUE EL PASIVO CORRIENTE DEL PROPONENTE SEA CERO (0 o indeterminado, originado por el valor CERO ($0) únicamente en los pasivos corrientes, EL PROPONENTE SERÁ HABILITADO, TODA VEZ QUE LA EMPRESA NO PRESENTARÍA COMPROMISOS A CORTO PLAZO.

NIVEL DE ENDEUDAMIENTO:

Determina el grado de endeudamiento en la estructura de financiación (pasivos y patrimonio) del proponente. A mayor índice de endeudamiento, mayor es la probabilidad del proponente de no poder cumplir con sus pasivos.

El nivel de endeudamiento requerido para la oferta se calculará teniendo en cuenta la siguiente fórmula:

NIVEL DE ENDEUDAMIENTO =	**PASIVO TOTAL / ACTIVO TOTAL**

El nivel de endeudamiento acreditado por el oferente deber ser menor o igual a **<=58%.**

RAZÓN DE COBERTURA DE INTERESES:

Refleja la capacidad del proponente de cumplir con sus obligaciones financieras. A mayor cobertura de intereses, menor es la probabilidad de que el proponente incumpla sus obligaciones financieras.

Refleja la capacidad del proponente de cumplir con sus obligaciones financieras:

RAZÓN COBERTURA DE INTERESES	**=**	**UTILIDAD OPERACIONAL / GASTOS DE INTERESES**

La razón de cobertura de intereses acreditada por el oferente debe ser **≥ 1,92**

Nota: Si al realizar la verificación de la razón de cobertura de interés, el oferente no presenta obligaciones financieras, registrando el saldo de su cuenta de Gastos por Interés en cero ($0); (Arrojando una Razón de cobertura indeterminada) se establecerá como CUMPLE para el caso del indicador en mención.

- **INDICADORES DE CAPACIDAD ORGANIZACIONAL**

Los indicadores de capacidad organizacional contenidos en el artículo 2.2.1.1.1.5.3 del Decreto 1082 de 2015, son los siguientes

RENTABILIDAD SOBRE EL PATRIMONIO

Determina la rentabilidad del patrimonio del proponente, es decir, la capacidad de generación de utilidad operacional por cada peso invertido en el patrimonio. A mayor rentabilidad sobre el patrimonio, mayor es la rentabilidad de los accionistas y mejor la capacidad organizacional del proponente.

RENTABILIDAD SOBRE EL PATRIMONIO	**=**	**UTILIDAD OPERACIONAL** / **PATRIMONIO**

La rentabilidad sobre el patrimonio, acreditada por el oferente debe ser **≥ 0,18.**

RENTABILIDAD SOBRE EL ACTIVO

Determina la rentabilidad de los activos del proponente, es decir, la capacidad de generación de utilidad operacional por cada peso invertido en el activo. A mayor rentabilidad sobre activos, mayor es la rentabilidad del negocio y mejor la capacidad organizacional del proponente. Este indicador debe ser siempre menor o igual que el de rentabilidad sobre patrimonio.

RENTABILIDAD SOBRE EL ACTIVO	**=**	**UTILIDAD OPERACIONAL** / **ACTIVO TOTAL**

La rentabilidad sobre el activo total, acreditada por el oferente debe ser **≥ 0,05.**

NOTAS A LOS ASPECTOS FINANCIEROS OBJETO DE VERIFICACIÓN:

Los consorcios o uniones temporales deberán presentar los documentos financieros exigidos, de cada uno de los integrantes por separado.

- **INDICADORES ADICIONALES DE CAPACIDAD FINANCIERA**

Dentro de este proceso, se considera la información establecida en el MANUAL PARA DETERMINAR Y VERIFICAR LOS REQUISITOS HABILITANTES EN LOS PROCESOS DE CONTRATACIÓN, emitido por Colombia Compra Eficiente, el cual indica:

"La capacidad financiera requerida en un Proceso de Contratación debe ser adecuada y proporcional a la naturaleza y al valor del contrato. En consecuencia, la Entidad Estatal debe establecer los requisitos de capacidad financiera con base en su conocimiento del sector relativo al objeto del Proceso de Contratación y de los posibles oferentes"

Considerando la información anterior, el comité económico estructurador ha definido los Indicadores de capacidad financiera contenidos en el artículo 2.2.1.1.1.5.3 del Decreto 1082 de 2015 y como se indica en el manual dentro de los siguientes numerales:

- IV Capacidad Financiera "A. Indicadores de capacidad financiera"
- V Capacidad Organizacional "A. Indicadores de capacidad organizacional"

Una vez atendidos los requisitos financieros obligatorios, este comité indica que considerando la situación actual del país y la coyuntura económica, como se ha evidenciado en cabeza del gobierno nacional, por medio de los decretos que reflejan el objetivo de la reactivación económica bajo aspectos controlados, como facultad de la administración, se establece dentro del presente proceso como indicador Adicional de Capacidad Financiera, únicamente el **Capital De Trabajo**, requerimiento que se soporta en el MANUAL PARA DETERMINAR Y VERIFICAR LOS REQUISITOS HABILITANTES EN LOS PROCESOS DE CONTRATACIÓN, en su literal B. del numeral IV Capacidad Financiera, el cual indica:

"*Las Entidades Estatales pueden establecer indicadores adicionales a los establecidos en el numeral 3 del artículo 2.2.1.1.1.5.3 del Decreto 1082 de 2015, solo en aquellos casos en que sea necesario por las características del objeto a contratar, la naturaleza o complejidad del Proceso de Contratación.*"

Lo anterior como búsqueda de un nivel financiero que garantice la ejecución a satisfacción del contrato, considerando que el nivel presupuestal es coherente para hacer una convocatoria bajo estas condiciones, salvaguardando a la entidad y sus recursos, adicionalmente es con la importancia de este proceso y las condiciones de desarrollo del mismo, con la finalidad de una adecuada y racional previsión financiera, ligada a la voluntad gubernamental, se establece el indicador de capacidad financiera referenciado, al margen indicado, permitiendo garantizar condiciones de mayor participación, respaldando el objetivo económico del gobierno y así mismo lograr una mayor pluralidad dentro del desarrollo del proceso.

Igualmente la administración en aras de obtener una mayor estabilidad contractual del proceso, financieramente y con el fin de coadyuvar a la mitigación de los riesgos, pero a niveles razonables y correlacionados con la particularidad del proceso se exigirá únicamente en sus pliegos de condiciones el siguiente indicador adicional:

MONEDA	INDICADOR FINANCIERO	INDICADOR DE REFERENCIA
PESOS	**VTPA** **=** **(COP)** **$ 273.535.838.169,00**	**20% VTP ASIGNADO** **20% VTPA= (COP) $54.707.167.633,80**
DOLARES	**VTPA EN USD = USD 69.039.549,57** **En consideración a la CIRCULAR N. C20260902000573 de fecha 02 de Septiembre de 2026 donde se establece proyección del dólar**	**20% VTP ASIGNADO** **20% VTPA = 13.807.909,91 USD**

MONEDA	INDICADOR FINANCIERO	INDICADOR DE REFERENCIA
	frente al peso para la vigencia 2026, 2027, 2028, 2029 y 2030	

B. CAPITAL DE TRABAJO:

Este indicador representa la liquidez operativa del proponente, es decir el remanente del proponente luego de liquidar sus activos corrientes (convertirlos en efectivo) y pagar el pasivo de corto plazo. Un capital de trabajo positivo contribuye con el desarrollo eficiente de la actividad económica del proponente. Es recomendable su uso cuando la Entidad Estatal requiere analizar el nivel de liquidez en términos absolutos.

El capital de trabajo requerido para la oferta se calculará teniendo en cuenta la siguiente fórmula:

CAPITAL DE TRABAJO =	**ACTIVO CORRIENTE**	**-**	**PASIVO CORRIENTE**

Donde:

CT: Capital de trabajo
VTPA: Valor total del presupuesto ASIGNADO (CDP) COP $273.535.838.169,00 EQUIVALENTE A USD69.039.549,57.

EL CAPITAL DE TRABAJO ACREDITADO POR EL OFERENTE DEBE SER MAYOR O IGUAL AL 20% DEL VALOR TOTAL DEL PRESUPUESTO ASIGNADO, Presupuesto asignado que corresponde al valor total de $273.535.838.169,00 EQUIVALENTE 69.039.549,57 USD.

20% VTPA= (COP) $ 54.707.167.633,80

20% VTPA= (USD) 13.807.909,91 USD

Con todo lo expuesto es necesario resaltar que los niveles establecidos por cada indicador permitirán desde el aspecto financiero, una amplia ventana respecto a la pluralidad de oferentes para este tipo de proceso.

NOTA: Los consorcios o uniones temporales deberán presentar los documentos financieros exigidos, de cada uno de los integrantes por separado

17.4. METODO DE CONTROL DEL FUTURO CONTRATISTA EN LA EJECUCION POR PARTE DE LA SUPERVISION

Dentro de la ejecución del contrato al considerar que la misma se desarrollara durante varias vigencias, el supervisor del contrato deberá revisar periódicamente la salud financiera del futuro contratista, esto con la finalidad de que no se incurra por parte del contratista en tener indicadores económicos negativos o que no respeten los siguientes topes de cada indicador:

INDICADORES FINANCIEROS	CRITERIO	VALOR SEGUIMIENTO
Índice de Liquidez	MENOR O IGUAL A	0.6
Endeudamiento	MAYOR O IGUAL A	90%
Cobertura de Intereses	MENOR O IGUAL A	0.3
CAPITAL DE TRABAJO	MENOR O IGUAL A	15% DEL VALOR DEL GIRO DE RECURSOS ESTABLECIDO PARA LA VIGENCIA
RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO	MENOR O IGUAL A	0,02
RENTABILIDAD DEL ACTIVO	MENOR O IGUAL A	0,02

EN CASO DE QUE EL CONTRATISTA INCURRA EN LA VIGENCIA INMEDIATAMENTE ANTERIOR EN LA FALTA DE UNO DE ESTOS TOPES DE LOS INDICADORES FINANCIEROS, EL SUPERVISOR DEL CONTRATO DEBERÁ MANIFESTARLE Y ADVERTILRE AL ORDENADOR DEL GASTO CON LA FINALIDAD DE REALIZAR EL REQUERIMIENTO DE LA SUSTENTACION DEL PORQUE DE LA SITUACION PRESENTADA, **CON LO CUAL SE PUEDE ANALIZAR LA VIABILIDAD Y CONVENIENCIA DE QUE EL FUTURO CONTRATISTA PUEDA SEGUIR AL FRENTE DE LA EJECUCION DEL CONTRATO.**

LO ANTERIOR CON LA FINALIDAD DE EVITAR QUE LA SALUD FINANCIERA DEL FUTURO CONTRATISTA DESMEJORE HASTA EL PUENTO QUE NO PUEDA EJECUTAR CABALMENTE EL CONTRATO O PONGA EN RIESGO LOS GIROS DE RECURSOS QUE SE PUEDAN REALIZAR.

PREVIO AL GIRO DE LOS RECURSOS ESTABLECIDOS POR CADA UNA DE LAS VIGENCIAS, SE DEBERA REVISAR LA SALUD FINANCIERA DEL FUTURO CONTRATISTA, DE ESTAR DENTRO DE LOS RANGOS ADECUADOS VIGENCIA TRAS VIGENCIA, EL SUPERVISOR PODRA AUTORIZAR LOS PAGOS PREVIO CUMPLIMIENTO DE LOS DEMAS REQUISITOS ESTABLECIDOS.

17.5. ASPECTOS DOCUMENTALES

17.5.1. CERTIFICADO DE ORIGEN DE LOS BIENES

Documento independiente suscrito por el oferente, en el cual se indique que en caso de resultar adjudicatario cual es el origen de los bienes ofertados. Al momento de la entrega de los bienes se deberá respetar lo indicado en este documento, pues de esta correspondencia dependerá la correcta aplicación del porcentaje de arancel indicado en el concepto y lineamientos de comercio exterior.

17.5.2. CERTIFICADO DE PROYECCIÓN DEL ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA Y DEL ESTADO DE RESULTADOS INTEGRAL DE LA EMPRESA - CIRCULAR NO. C20260706000422 DEL 06 DE JULIO DE 2026 BAJO EL ASUNTO: LINEAMIENTOS FINANCIEROS EN PROCESOS DERIVADOS DEL DOCUMENTO CONPES 4187 DE 2026

En documento independiente debidamente suscrito por el representante legal o el apoderado del oferente y un Contador público colombiano, se deberá manifestar que la clasificación de las cuentas y la conversión de los estados financieros a pesos colombianos fue verificada y que por lo tanto dichos estados son fidedignos. En este documento se debe indicar la tasa o las tasas de cambio aplicado (s) para la conversión de los citados estados financieros a pesos colombianos.

El oferente deberá indicar las variables y supuestos económicos, expectativas de mercado y proyección de operación industrial y comercial, tenidos en cuenta para estimar los estados financieros dentro de un horizonte de tiempo equivalente al plazo de entrega de los bienes y servicios a contratar, es decir desde la vigencia 2026 hasta 2031, el proveedor deberá incorporar en sus proyecciones el efecto de asumir el posible contrato.

Para lo anterior esta certificación deberá cumplir con lo siguiente:

A. ESCENARIO REALISTA:

1. Por cada uno de los años desde la vigencia 2026 hasta 2031, el oferente deberá Diligenciar el FORMULARIO NO 10 "ACREDITACIÓN DE LA CAPACIDAD FINANCIERA Y DE ORGANIZACIÓN DEL OFERENTE". La información relacionada en este formulario deberá ser coherente con la documentación solicitada a continuación:

1.1 El Estado de la situación Financiera o Balance General, el Estado de Resultados y las notas explicativas a los mismos, correspondientes al corte de Ejercicio del periodo contable, de conformidad con lo establecido en las leyes y normas del respectivo país. Este corte en todo caso no podrá exceder de un (1) año de la presentación de la oferta.

1.2 Balance general - estado de resultados (apostillados) - debe ser acompañado de su traducción oficial al idioma español.

1.3 Notas a los estados financieros (apostillados) - deben ser acompañadas de su traducción oficial al idioma español.

1.4 Certificación de estados financieros - deben ser acompañados de su traducción oficial al idioma español.

1.5 Antecedentes disciplinarios del contador público que certifica los estados financieros

1.6 Dictamen a los estados financieros suscrito por el revisor fiscal (apostillados) - deben ser acompañados de su traducción oficial al idioma español.

1.7 En el evento de que cualquiera de estos requerimientos no sea aplicable en el país del domicilio de la empresa extranjera, el representante legal de esta última, así como el apoderado en Colombia, deberán

hacerlo constar en documento independiente conforme a lo señalado por la Circular Externa Única de Colombia Compra.

1.8 El CONTADOR PÚBLICO colombiano que avala la clasificación de cuentas y la conversión de los estados financieros a la moneda funcional colombiana debe allegar copia de la tarjeta profesional y de la certificación de vigencia de inscripción y de antecedentes disciplinarios expedida por la Junta Central de Contadores, la cual debe encontrarse vigente a la fecha de presentación de la oferta.

1.9 En documento independiente debidamente suscrito por el representante legal o el apoderado del oferente y un Contador público colombiano, se deberá manifestar que la clasificación de las cuentas y la conversión de los estados financieros a pesos colombianos fue verificada y que por lo tanto dichos estados son fidedignos. En este documento se debe indicar la tasa o las tasas de cambio aplicado (s) para la conversión de los citados estados financieros a pesos colombianos.

1.10 Toda la documentación deberá estar debidamente firmada por el representante legal y el contador publico o revisor fiscal.

B. ESCENARIO OPTIMISTA:

1. Por cada uno de los años desde la vigencia 2026 hasta 2031, el oferente deberá Diligenciar el FORMULARIO NO 10 "ACREDITACIÓN DE LA CAPACIDAD FINANCIERA Y DE ORGANIZACIÓN DEL OFERENTE". La información relacionada en este formulario deberá ser coherente con la documentación solicitada a continuación:

1.1 El Estado de la situación Financiera o Balance General, el Estado de Resultados y las notas explicativas a los mismos, correspondientes al corte de Ejercicio del periodo contable, de conformidad con lo establecido en las leyes y normas del respectivo país. Este corte en todo caso no podrá exceder de un (1) año de la presentación de la oferta.

1.2 Balance general - estado de resultados (apostillados) - debe ser acompañado de su traducción oficial al idioma español.

1.3 Notas a los estados financieros (apostillados) - deben ser acompañadas de su traducción oficial al idioma español.

1.4 Certificación de estados financieros - deben ser acompañados de su traducción oficial al idioma español.

1.5 Antecedentes disciplinarios del contador público que certifica los estados financieros

1.6 Dictamen a los estados financieros suscrito por el revisor fiscal (apostillados) - deben ser acompañados de su traducción oficial al idioma español.

1.7 En el evento de que cualquiera de estos requerimientos no sea aplicable en el país del domicilio de la empresa extranjera, el representante legal de esta última, así como el apoderado en Colombia, deberán hacerlo constar en documento independiente conforme a lo señalado por la Circular Externa Única de Colombia Compra.

1.8 El CONTADOR PÚBLICO colombiano que avala la clasificación de cuentas y la conversión de los estados financieros a la moneda funcional colombiana debe allegar copia de la tarjeta profesional y de la certificación de vigencia de inscripción y de antecedentes disciplinarios expedida por la Junta Central de Contadores, la cual debe encontrarse vigente a la fecha de presentación de la oferta.

1.9 En documento independiente debidamente suscrito por el representante legal o el apoderado del oferente y un Contador público colombiano, se deberá manifestar que la clasificación de las cuentas y la conversión de los estados financieros a pesos colombianos fue verificada y que por lo tanto dichos estados son fidedignos. En este documento se debe indicar la tasa o las tasas de cambio aplicado (s) para la conversión de los citados estados financieros a pesos colombianos.

1.10 Toda la documentación deberá estar debidamente firmada por el representante legal y el contador publico o revisor fiscal.

C. ESCENARIO PESIMISTA:

1. Por cada uno de los años desde la vigencia 2026 hasta 2031, el oferente deberá Diligenciar el FORMULARIO NO 10 "ACREDITACIÓN DE LA CAPACIDAD FINANCIERA Y DE ORGANIZACIÓN DEL OFERENTE". La información relacionada en este formulario deberá ser coherente con la documentación solicitada a continuación:

1.1 El Estado de la situación Financiera o Balance General, el Estado de Resultados y las notas explicativas a los mismos, correspondientes al corte de Ejercicio del periodo contable, de conformidad con lo establecido en las leyes y normas del respectivo país. Este corte en todo caso no podrá exceder de un (1) año de la presentación de la oferta.

1.2 Balance general - estado de resultados (apostillados) - debe ser acompañado de su traducción oficial al idioma español.

1.3 Notas a los estados financieros (apostillados) - deben ser acompañadas de su traducción oficial al idioma español.

1.4 Certificación de estados financieros - deben ser acompañados de su traducción oficial al idioma español.

1.5 Antecedentes disciplinarios del contador público que certifica los estados financieros

1.6 Dictamen a los estados financieros suscrito por el revisor fiscal (apostillados) - deben ser acompañados de su traducción oficial al idioma español.

1.7 En el evento de que cualquiera de estos requerimientos no sea aplicable en el país del domicilio de la empresa extranjera, el representante legal de esta última, así como el apoderado en Colombia, deberán hacerlo constar en documento independiente conforme a lo señalado por la Circular Externa Única de Colombia Compra.

1.8 El CONTADOR PÚBLICO colombiano que avala la clasificación de cuentas y la conversión de los estados financieros a la moneda funcional colombiana debe allegar copia de la tarjeta profesional y de la certificación de vigencia de inscripción y de antecedentes disciplinarios expedida por la Junta Central de Contadores, la cual debe encontrarse vigente a la fecha de presentación de la oferta.

1.9 En documento independiente debidamente suscrito por el representante legal o el apoderado del oferente y un Contador público colombiano, se deberá manifestar que la clasificación de las cuentas y la conversión de los estados financieros a pesos colombianos fue verificada y que por lo tanto dichos estados son fidedignos. En este documento se debe indicar la tasa o las tasas de cambio aplicado (s) para la conversión de los citados estados financieros a pesos colombianos.

1.10 Toda la documentación deberá estar debidamente firmada por el representante legal y el contador publico o revisor fiscal.

Cuando el oferente extranjero sin domicilio o sucursal en Colombia provenga de un país que hace parte de la "Convención sobre la abolición de requisitos de legalización para documentos públicos extranjeros", no se requiere de la consularización a que se refiere en el párrafo anterior, sino que será suficiente que los documentos se adicionen con el certificado de "apostilla" por parte de la autoridad competente del país donde se origina el documento. La información sobre la cual se calcularán los indicadores financieros y verificará el cumplimiento de los mismos, será sobre los Estados Financieros requeridos para las PERSONAS NATURALES O JURÍDICAS NACIONALES O EXTRANJERAS DOMICILIADAS O CON SUCURSAL EN COLOMBIA

Todo lo anterior se establece en atención a lo establecido en la CIRCULAR NO. C20260706000422 del 06 de julio de 2026 bajo el Asunto: Lineamientos financieros en procesos derivados del Documento CONPES 4187 de 2026 la cual indica:

"Se recomienda solicitar al posible proveedor una proyección del Estado de Situación Financiera y del Estado de Resultados Integral de la empresa, en la que se indiquen las variables y supuestos económicos, expectativas de mercado y proyección de operación industrial y comercial, tenidos en cuenta para estimar los estados financieros en los siguientes escenarios (realista, optimista y pesimista) dentro de un horizonte de tiempo equivalente al plazo de entrega de los bienes y servicios a contratar, es decir el proveedor deberá incorporar en sus proyecciones el efecto de asumir el posible contrato. La presentación de la proyección de los estados financieros para posibles proveedores extranjeros debe cumplir con las condiciones indicadas en el numeral anterior."

ESTA DOCUMENTACION SERA SUBSANABLE, HASTA DENTRO DEL TERMINO PARA LA RECEPCION DE OBSERVACIONES A LA EVALUACION, EN EL CASO DE QUE PERSISTA LA AUSCENCIA DE ESTA INFORMACION POR CADA UNO DE LOS ESCENARIOS, SE CALIFICARA AL OFERENTE COMO NO HABILITADO, PUESTO QUE NO PERMITIRA ATENDER LO DISPUESTO EN LA CIRCULAR NO. C20260706000422 DEL 06 DE JULIO DE 2026 BAJO EL ASUNTO: LINEAMIENTOS FINANCIEROS EN PROCESOS DERIVADOS DEL DOCUMENTO CONPES 4187 DE 2026.

17.5.3. CERTIFICADO DE IDENTIFICACIÓN TRIBUTARIA RUT

El PROPONENTE indicará su identificación tributaria e información sobre el régimen de impuestos al que pertenece, para lo cual aportará con la oferta copia del Registro Único Tributario RUT actualizado en su actividad mercantil; las personas jurídicas y/o naturales integrantes de un consorcio o unión temporal o promesa de sociedad futura temporal acreditarán individualmente éste requisito, cuando intervengan como responsables del impuesto sobre las ventas, por realizar directamente la prestación de servicios gravados con dicho impuesto. Lo anterior conforme el Artículo 368 del Estatuto Tributario, en concordancia con el Artículo 66 de la Ley 488 de 1998 que adicionó el Artículo 437 del mismo estatuto.

17.5.4. CERTIFICACIÓN BANCARIA

Expedida en original por la entidad respectiva, dentro de los 30 días anteriores a la fecha de presentación de la oferta.

17.5.5. FORMULARIO NO 9 INFORMACIÓN PARA EL SIIF (NO APLICA PARA UNIONES TEMPORALES O CONSORCIOS).

Se deberá diligenciar por el oferente acorde a la información solicitada y coherente con la información bancaria.

17.5.6. FORMULARIO NO 10 "ACREDITACIÓN DE LA CAPACIDAD FINANCIERA Y DE ORGANIZACIÓN DEL OFERENTE" del pliego de condiciones definitivo:

Será diligenciado única y exclusivamente por los oferentes en calidad de Personas naturales extranjeras sin domicilio en el país o personas jurídicas extranjeras que no tengan establecida sucursal en Colombia, con base en la información financiera del último periodo contable.

NOTA: Deberán allegar la documentación solicitada en los numerales anteriores, documentación que acompaña y soporta la información establecida en este formulario.

La información relacionada en este formulario deberá ser coherente con la documentación solicitada a continuación:

El Estado de la situación Financiera o Balance General, el Estado de Resultados y las notas explicativas a los mismos, correspondientes al corte de Ejercicio del último periodo contable, debidamente aprobados por el órgano competente y de conformidad con lo establecido en las leyes y normas del respectivo país. Este corte en todo caso no podrá exceder de un (1) año de la presentación de la oferta.

"Para los casos en que el periodo contable sea diferente de un año, el proponente deberá aportar con su oferta la normatividad correspondiente con el cumplimiento de las formalidades para los documentos expedidos en el exterior." En el evento de la presentación de ofertas por parte de empresas en calidad de subsidiarias o filiales, las mismas deberán presentar sus propios estados financieros, por lo que no se aceptarán los consolidados de las empresas matrices.

Estos estados financieros deben estar acompañados de los traducidos oficialmente al castellano y convertidos a pesos colombianos ($COP).

El Balance General debe ser presentado de la siguiente manera:

ACTIVOS: Corrientes, Fijos, otros activos y Total

PASIVOS: Corrientes, otros pasivos y Total

PATRIMONIO: En las cuentas que lo conforman

El Estado de Resultado debe contener puntualmente las siguientes cuentas:

INGRESOS BRUTOS OPERACIONALES

UTILIDAD OPERACIONAL

GASTOS DE INTERESES

De igual manera se requiere se allegue el informe a los estados financieros debidamente suscrito por el revisor fiscal del oferente o por una auditoría externa del país de origen con su correspondiente traducción oficial al castellano.

En documento independiente debidamente suscrito por el representante legal o el apoderado del oferente y un Contador público colombiano, se deberá manifestar que la clasificación de las cuentas y la conversión de los estados financieros a pesos colombianos fue verificada y que por lo tanto dichos estados son fidedignos. En este documento se debe indicar la tasa o las tasas de cambio aplicado (s) para la conversión de los citados estados financieros a pesos colombianos.

El CONTADOR PÚBLICO colombiano que avala la clasificación de cuentas y la conversión de los estados financieros a la moneda funcional colombiana debe allegar copia de la tarjeta profesional y de la certificación de vigencia de inscripción y de antecedentes disciplinarios expedida por la Junta Central de Contadores, la cual debe encontrarse vigente a la fecha de presentación de la oferta.

Cuando el M.D.N. - EJÉRCITO NACIONAL en desarrollo de la verificación financiera requiera documentos adicionales del oferente, podrá solicitar los que considere necesarios para el esclarecimiento de la información, tales como estados financieros de cortes anteriores, anexos específicos o cualquier otro soporte requerido por el M.D.N. - Ejército Nacional. Así mismo, requerir las aclaraciones que considere necesarias, siempre que con ello no se violen los principios de igualdad y transparencia de la contratación, sin que las aclaraciones o documentos que el oferente allegue a solicitud del M.D.N.- Ejército Nacional puedan modificar, adicionar o complementar la oferta.

En el evento de que cualquiera de estos requerimientos no sea aplicable en el país del domicilio de la empresa extranjera, el representante legal de esta última, así como el apoderado en Colombia, deberán hacerlo constar en documento independiente conforme a lo señalado por la Circular Externa Única de Colombia Compra.

Las personas naturales o jurídicas extranjeras deben presentar sus estados financieros y demás documentación originada en el país de estas conforme lo señala la Circular Externa Única de Colombia Compra Eficiente.

Las disposiciones de esta solicitud de oferta en cuanto a oferentes extranjeros se refieren, regirán sin perjuicio de lo pactado en tratados o convenios internacionales.

Cuando el oferente extranjero sin domicilio o sucursal en Colombia provenga de un país que hace parte de la "Convención sobre la abolición de requisitos de legalización para documentos públicos extranjeros", no se requiere de la consularización a que se refiere en el párrafo anterior, sino que será suficiente que los documentos se adicionen con el certificado de "apostilla" por parte de la autoridad competente del país donde se origina el documento. La información sobre la cual se calcularán los indicadores financieros y verificará el cumplimiento de los mismos, será sobre los Estados Financieros requeridos para las PERSONAS NATURALES O JURÍDICAS NACIONALES O EXTRANJERAS DOMICILIADAS O CON SUCURSAL EN COLOMBIA

17.6. PROPUESTA ECONÓMICA – CUESTIONARIO SECOP 2

17.6.1. PREGUNTA OFERTA ECONÓMICA

En esta pregunta el oferente deberá diligenciar la lista de Precios con el Valor total de su Oferta Económica, la cual corresponde a la sumatoria de los valores ofertados en el anexo económico: Anexo Económico - PROPUESTA ECONÓMICA – AVIONES.

VALOR TOTAL POR ITEM = ("Cantidades mínimas a adquirir" X "Valor unitario OFERTADO IVA INCLUIDO SI APLICA")

Esta pregunta tiene la finalidad de que se registre e identifique el valor de la propuesta en el expediente del proceso en SECOP 2.

Esta LISTA NO ES EXCLUYENTE acorde a la modalidad establecida, en el evento de que su valor no coincida con la sumatoria de lo establecido en los formularios Anexo Económico - PROPUESTA ECONÓMICA – AVIONES, este valor estará sujeto a la verificación y posible corrección de acuerdo a la evaluación y corrección Aritmética realizada por el comité económico evaluador, siempre que no se superen los precios de referencia unitarios (INCLUIDO IVA Y DEMAS IMPUESTOS Y EROGACIONES QUE APLIQUEN), toda vez que incurrirá en causal de rechazo, el valor final de la oferta será el que identifique el comité evaluador de acuerdo a la sumatoria de los valores ofertados frente a las actividades de mantenimiento como lo ofertado frente a los ítems de repuestos, en losanexos, ya indicados, así:

Los precios ofertados son EXCLUIDOS DEL IVA EN LA IMPORTACIÓN E INCLUIDO ARANCEL (CUANDO APLIQUE) Y DEMÁS IMPUESTOS Y EROGACIONES QUE APLIQUEN, IVA YA INCLUIDO EN LOS SERVICIOS A PRESTAR EN EL TERRITORIO NACIONAL DE COLOMBIA.

SE INDICA QUE PARA EL ITEM 8 ""ASISTENCIA TECNICA Y OPERATIVA EN SITIO *Deberá cumplir con lo establecido en las ESPECIFICACIONES TECNICAS DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO" y "ESPECIFICACIONES TECNICAS ADICIONALES DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO" según aplique. según aplique.""

Este servicio será Destinado a una sola Aeronave, independientemente de la cantidad que se llegara a adjudicar.

"* (Para el desarrollo de esta actividad, deben tener en cuenta que es un servicio en el Territorio nacional de Colombia, por lo cual esta gravada con IVA)

MONEDA DOLARES USD

17.6.2. ANEXO ECONÓMICO - PROPUESTA ECONÓMICA – AVIONES

Este anexo deberá adjuntarse como evidencia (archivo adjunto) de la pregunta OFERTA ECONÓMICA (CUESTIONARIO SECOP 2) pues constituirá la propuesta económica, ya que los formatos predeterminados

como listas de precios en el SECOP II no permiten la configuración de esta información considerando la cantidad de ítems del proceso y la homogeneidad del proceso.

En este anexo el proponente deberá ofertar la totalidad de los ítems sin superar los precios de referencia IVA Y DEMAS IMPUESTOS Y EROGACIONES QUE APLIQUEN INCLUIDOS, establecidos en el Estudio previo y Pliego de Condiciones.

El proceso de evaluacióneconómica (verificación y corrección aritmética), deberá efectuarse sobre los valores establecidos en el archivo Anexo Económico - PROPUESTA ECONÓMICA – AVIONES", por parte del comité económico evaluador.

- **POR FAVOR CARGAR ESTE ANEXO EN FORMATO EXCEL.**

- **SE RECOMIENDA NO UTILIZAR DECIMALES**

NOTA 1: Las ofertas serán analizadas para determinar si en los cálculos se han cometido errores en las operaciones aritméticas, en cuyo caso y para efectos de evaluación y selección EL M.D.N Ejército Nacional-DIRECCION DE ADQUISICIONES, realizará las correcciones necesarias teniendo en cuenta MAXIMO dos (2) decimales.

NOTA 2: *EL OFERENTE DEBERÁ OFERTAR CONFORME A SU CONDICIÓN TRIBUTARIA TENIENDO EN CUENTA LAS NORMAS TRIBUTARIAS VIGENTES, ENTENDIÉNDOSE POR PARTE DE LA ADMINISTRACIÓN QUE EL PRECIO UNITARIO OFERTADO ES EL PRECIO FINAL EL CUAL INCLUYE TODOS LOS IMPUESTOS Y COSTOS ADICIONALES Y ASI MISMO ESTE ES EL QUE SERÁ EL EVALUADO EN SU OFERTA.*

NOTA 3: La adjudicación será total

Serán de exclusiva responsabilidad del oferente los errores u omisiones en que incurra al indicar el valor de su oferta económica, debiendo asumir los mayores costos y/o pérdidas que se deriven de dichos errores u omisiones, sin que por esta razón haya lugar a alegar ruptura del equilibrio económico del contrato.

Para efecto del señalamiento de la oferta económica, el oferente debe tener en cuenta todos los costos, gastos, impuestos, seguros, pago de salarios, prestaciones sociales y demás emolumentos (directos e indirectos) que considere necesarios para la fijación de la oferta económica. Serán de cargo de los oferentes todos los costos asociados con la preparación y presentación de su oferta, por tal motivo el Ejército Nacional en ningún caso será responsable de los mismos.

Es obligatorio para la habilitación del proponente presentar la propuesta económica diligenciada en su TOTALIDAD de acuerdo con los lineamientos establecidos por el Ejército Nacional en el Sistema Electrónico de la Contratación Pública SECOP II.

NOTA 4: Posterior a la etapa de evaluación y una vez identificado el proveedor seleccionado para la adjudicación, el comité económico evaluador, establecerá en el valor UNITARIO final **un máximo de DOS (2) DECIMALES**, en la oferta seleccionada, lo anterior toda vez que esta tarea simplifica las tareas de facturación, planes de inversión y registro en el sistema SAP, el cual se encuentra configurado predeterminadamente por su fabricante con una limitación de decimales. Realizando los ajustes para que los valores del IVA (Cuando Aplique) no representen un mayor número de decimales que afecte los procesos de entradas y registro en SAP.

EL FUTURO ADJUDICATARIO DEBERA DISCRIMINAR EN DOCUMENTO INDEPENDIENTE, CADA UNO DE LOS KITS, ESTO ES INDICANDO QUE ELEMENTOS LO CONFORMAN Y SU DESCRIPCION TECNICA COMPLETA, SUS CANTIDADES Y EL VALOR UNITARIO DE CADA ELEMENTO QUE COMPONE EL KIT. EL SEGUIMIENTO DE ESTA OBLIGACION ESTARÁ A CARGO DEL SUPERVISOR DEL CONTRATO.

17.7. VERIFICACIÓN ECONÓMICA

La verificación económica se realizará sobre las ofertas habilitadas jurídica, técnica y financieramente, conforme a los principios de responsabilidad, transparencia y selección objetiva previstos en la Ley 1150 de 2007 y el Decreto 1082 de 2015. La revisión económica tendrá por objeto confirmar que el valor ofertado cumple con las condiciones establecidas en los documentos del proceso y se ajusta al presupuesto oficial y a los precios de referencia determinados en el estudio de mercado.

La propuesta económica deberá presentarse en dólares estadounidenses (USD), en un único valor total que incluya la totalidad de los bienes y servicios requeridos, de acuerdo con las especificaciones técnicas y condiciones requerida en el pliego de condiciones.

La oferta deberá diligenciar la totalidad de los ítems definidos en el anexo técnico, sin modificar cantidades, unidades de medida, descripciones, estructura o alcance de los mismos. No se aceptarán casillas vacías, valores sujetos a variación posterior, precios escalonados, ni cualquier forma de alteración de la estructura económica definida por la Entidad.

17.8. REVISIÓN Y CORRECCIÓN ARITMÉTICA

Se revisarán las operaciones elaboradas por el proponente en el **Anexo Económico - PROPUESTA ECONÓMICA - AVIONES.**

El proceso de evaluación económica **(verificación y corrección aritmética),** deberá efectuarse sobre los archivos Anexo Económico - **PROPUESTA ECONÓMICA – AVIONES.** En caso de tener alguna duda dentro del proceso de evaluación **(verificación y corrección aritmética),** el comité económico evaluador deberá verificar puntualmente la información que acredite el proponente dentro de **Anexo Económico - PROPUESTA ECONÓMICA – AVIONES**, con el fin de verificar su cumplimiento acorde al Pliego Definitivo de Condiciones y confirmar el valor total de las propuestas presentadas.

Para la verificación y corrección aritmética se efectuará teniendo en cuenta un máximo de DOS decimales.

La verificación económica se efectuará sobre el total de las ofertas presentadas dentro del proceso, RESALTANDO QUE EL PRESENTE PROCESO CORRESPONDE A LA MODALIDAD DE SELECCIÓN ABREVIADA.

La información económica establecida en el Anexo Económico - PROPUESTA ECONÓMICA – AVIONES prevalecerá en la etapa de evaluación y verificación, de estos archivos el comité evaluador obtendrá el VALOR TOTAL de cada una de las propuestas, es por lo anterior que el oferente deberá asegurarse de la correcta presentación de los archivos que constituyen su propuesta económica.

En el caso de que no se presenten estos formularios o presenten fallas que impidan su apertura y consulta por parte de la administración, el oferente incurrirá en causal de rechazo, ya que impediría la comparación objetiva entre los oferentes.

En caso de que algún ítem del Listado, no cuente con el precio de referencia, la evaluación económica se realizara bajo los valores ofertados de los demás elementos, que cuentan con precio de referencia sin considerar ese elemento puntual que no registra precio de referencia indicado por la administración. Con lo cual el proceso de evaluación se efectuará bajo igualdad de condiciones. Lo anterior con la finalidad de mitigar riesgos en la etapa de evaluación, considerando la complejidad y lo extenso de la lista de ítems. Sin embargo el oferente deberá cumplir con la presentación de valores en todos los demás ítems en su oferta económica.

NOTA A LA ESTRUCTURACION:

Los requisitos de estructuración establecidos en el presente documento se han desarrollado atendiendo a la normatividad vigente, así como a la circular N. C20260710000430 DE 10 de julio de 2026, Directiva 016 del 20 de mayo de 2026, Circular C20260706000422 del 06 de julio de 2026 y Circular C20260522000306 del 22 de mayo de 2026, emitidas por el Ministerio De Defensa Nacional. No obstante a pesar de la difusión de estar circulares, resulta pertinente señalar que, durante el desarrollo de este ejercicio, el personal designado para adelantar las actividades de estructuración no ha contado con los suficientes espacios específicos de capacitación, orientación técnica, financiera, económica o acompañamiento especializado por parte del Ministerio de Defensa Nacional ni de las unidades responsables del control y acompañamiento del Ejército Nacional, en relación con las particularidades y exigencias propias de este tipo de procesos de contratación.

En este sentido, la estructuración se ha llevado a cabo con fundamento en las disposiciones normativas y directrices institucionales disponibles, así como en los conocimientos y capacidades del personal designado.

17.6.1 VERIFICACIÓN FRENTE AL PRESUPUESTO OFICIAL Y PRECIOS DE REFERENCIA

La Entidad verificará que el valor total ofertado:

- No exceda los precios de referencia establecidos en el estudio de mercado,
- Corresponda integralmente a los bienes y servicios definidos en el anexo técnico,

Nota: El incumplimiento de cualquiera de estos criterios será causal de rechazo de la oferta económica.

17.6.2 CORRECCIÓN ARITMÉTICA

La Entidad realizará la corrección aritmética de la oferta económica con el fin de verificar:

- la exactitud de las operaciones matemáticas.
- la coherencia entre valores unitarios y totales.
- la correspondencia entre cantidades y unidades de medida.
- y el uso de máximo dos (2) decimales en todos los valores.

Se entenderá por error aritmético aquel derivado de una operación matemática incorrecta, siempre que las cantidades y unidades de medida sean claras y coincidan con las especificaciones técnicas. Las correcciones aritméticas efectuadas por la Entidad serán de obligatoria aceptación por el oferente.

El precio ofertado deberá ser fijo, inmodificable y no sujeto a ajustes, expresado en USD, e incluir todos los costos asociados al cumplimiento del objeto contractual.

No se aceptarán precios condicionados a factores externos, so pena de incurrir en causal de rechazo.

En el caso que la descripción de algún ítem sea incompleta prevalece la información contenida en anexo técnico No 2. El comité económico verificará que el VALOR UNITARIO no supere el valor de los precios de referencia unitarios INCLUIDOS TODOS LOS IMPUESTOS, Y EROGACIONES QUE APLIQUEN.

Para la verificación y corrección aritmética se efectuará teniendo en cuenta un máximo de DOS decimales.

La oferta será rechazada de acuerdo a lo establecido en las causales de rechazo.

18. CRITERIOS DE PUNTAJE

La Entidad revisará las ofertas presentadas y publicará un informe de habilitación de los oferentes, en el cual indicará si los proponentes acreditaron la capacidad de participar en el Proceso de Contratación y si acreditaron el cumplimiento de las especificaciones técnicas.

Por tratarse de un proceso que se adjudicará a través de la modalidad de selección abreviada se asignara el puntaje para determinar el orden de elegibilidad a las ofertas habilitadas, (es decir aquellas que cumplan con todos los requisitos de orden jurídico, técnico y financiero), de conformidad con el Decreto 1082 de 2015.

Los factores de ponderación y selección que permitirán establecer cuál será la oferta más favorable para el Ejército Nacional, de conformidad con lo establecido en el artículo 2.2.1.1.2.2.2. del Decreto 1082 de 2015, serán los siguientes:

CONCEPTO	PUNTAJE
Criterios De Evaluación	
Oferta económica	**39,5 PUNTOS MAX**

	EQUIVALENTE AL 39,5% DEL VALOR TOTAL DE LA PONDERACIÓN
Factor de calidad	**50 PUNTOS MAX.** EQUIVALENTE AL 50.0% DEL VALOR TOTAL DE LA PONDERACIÓN
Apoyo a la industria nacional	**10 PUNTOS MAX.** EQUIVALENTE AL 10.0% DEL VALOR TOTAL DE LA PONDERACIÓN
Sub TOTAL	**99,5 PUNTOS**
Adicional Criterios Diferenciales	
Emprendimientos y empresas de mujeres	0.25% DEL VALOR TOTAL DE LOS PUNTOS OBTENIDOS EN LOS CRITERIOS DE EVALUACIÓN
Mipymes	0.25% DEL VALOR TOTAL DE LOS PUNTOS OBTENIDOS EN LOS CRITERIOS DE EVALUACIÓN
Sub TOTAL	0.50
PUNTAJE MAXIMO A OTORGAR	100.%

Se aclara que, de existir un solo oferente habilitado, se le otorgará la totalidad del puntaje.

18.1. CALIFICACIÓN OFERTA ECONÓMICA (39,5 PUNTOS)

Para efectos de la evaluación del componente económico, se considerará el valor total consignado en la propuesta presentada por el Proponente en el Secop II, o aquel que resulte de la corrección aritmética efectuada por la Entidad conforme a lo previsto en los Documentos del Proceso. La propuesta económica deberá ser presentada con la oferta en el Cuestionario Económico Pregunta/Oferta Económica, en estricto cumplimiento de las reglas de presentación establecidas por la Entidad Estatal.

A la oferta elegible que presente el Menor Valor Total se le asignará el mayor puntaje, es decir, 39.5 puntos, para la valoración de las demás ofertas se aplicará la siguiente fórmula.

Puntaje Precio = (M * 39,5 / V)Dónde:

M=	Oferta Menor valor Total
V =	Valor Total ofrecido a evaluar.

El puntaje máximo que es posible obtener en la calificación de precios es de 39.5 puntos, sin requerirsede un puntaje mínimo para la elegibilidad de la oferta.

NOTA 1: Para todos los métodos descritos anteriormente se tendrá en cuenta MÁXIMO hasta el (2do) decimal del valor obtenido como puntaje. Los demás decimales se eliminarán, para el proceso de evaluación.

NOTA 2: La oferta NO puede exceder el Precio de Referencia IVA INCLUIDO SI APLICA, establecido para cada Ítem.

NOTA 3: Los precios ofertados se mantendrán durante la vigencia del contrato y el contratista deberá considerar la forma de pago del negocio, por lo tanto, no se aceptan variación o cobros indirectos, fletesu otras consideraciones al precio final del objeto contratado.

Nota 4: La adjudicación es total, debiendo ofertar la totalidad de los ítems sin sobrepasar los precios de referencia de cada ITEM.

La Entidad seleccionará el método de ponderación de la propuesta económica de acuerdo, con las siguientes alternativas:

CONCEPTO	MÉTODO
1	Menor valor

El valor ofertado deberá expresarse en Dólares (USD) y comprender, de manera integral, todos los costos directos e indirectos necesarios para la adecuada, completa y oportuna ejecución del objeto contractual, así como los riesgos previsibles y la administración de los mismos. Con la presentación de la oferta, el Proponente declara conocer y aceptar que le corresponde asumir la totalidad de los impuestos, tasas, contribuciones y gravámenes que impongan las autoridades nacionales, departamentales y municipales, sin que pueda trasladar dichos conceptos a la Entidad ni alegar desconocimiento o variación normativa posterior.

Los Proponentes deberán elaborar sus estimaciones técnicas y económicas atendiendo a que la ejecución del contrato se sujetará estrictamente a lo dispuesto en los Documentos del Proceso, los cuales constituyen el marco jurídico y técnico vinculante. En consecuencia, sus cálculos deberán incorporar todos los elementos, actividades, insumos, obligaciones y requerimientos necesarios para garantizar el cumplimiento integral del contrato y la asunción de los riesgos previstos, sin que puedan alegar omisiones, insuficiencias o interpretaciones divergentes respecto de lo allí establecido.

18.1.1. PRECIO ARTIFICIALMENTE BAJO

En el evento en el que el precio de una oferta, al momento de su evaluación, no parezca suficiente para garantizar una correcta ejecución del Contrato, de acuerdo con la información recogida durante la etapa de planeación y particularmente en el estudio del sector, la Entidad aplicará el proceso descrito en el artículo 2.2.1.1.2.2.4. del Decreto 1082 de 2015, además podrá acudir a los parámetros definidos en la Guía para el manejo de ofertas artificialmente bajas en Procesos de Contratación de Colombia Compra Eficiente, como un criterio metodológico.

18.2. FACTOR DE CALIDAD (50 Puntos Máximo)

La Entidad asignará el puntaje de factor de calidad como sigue:

Concepto	Puntaje
Programa de actualizaciones referentes a la Información Regulatoria de Servicio (Airworthiness Directives - AD's, Service Bulletins - SB's, Service Letters - SL's y notas de ingeniería) durante un periodo ininterrumpido de veinticuatro (24) meses adicionales continuados a lo estipulado en las especificaciones técnicas de obligatorio cumplimiento	15
Programa extendido de entrenamiento recurrente para pilotos y personal de mantenimiento	35
Total	50

18.2.1. PROGRAMA DE ACTUALIZACIONES REFERENTES A LA INFORMACIÓN REGULATORIA DE SERVICIO ADICIONAL

Descripción del Criterio

Se asignará puntaje de QUINCE puntos (15) al oferente que se comprometa formalmente a suministrar, sin costo adicional para la Entidad la totalidad de las actualizaciones referentes a la Información Regulatoria de Servicio (Airworthiness Directives - AD's, Service Bulletins - SB's, Service Letters - SL's y notas de ingeniería) durante un PERIODO ININTERRUMPIDO DE VEINTICUATRO (24) MESES ADICIONALES CONTINUADOS A LO ESTIPULADO EN LAS ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO. Adicionalmente, la ejecución técnica y el cumplimiento de cualquier Directiva de Aeronavegabilidad o Boletín de Servicio o carta de servicio emitido por el fabricante del equipo original (OEM) o la autoridad aeronáutica de origen durante este periodo, será asumido por el fabricante del componente afectado. Esta cobertura total obliga al contratista a proveer todos los repuestos, consumibles, conjuntos rotables y kits de modificación requeridos para el cumplimiento del documento garantizando la aeronavegabilidad continuada sin generar erogaciones presupuestales adicionales para la Institución.

Lo anterior, aplicará única y exclusivamente para aquellos documentos de cumplimiento obligatorio/mandatorio, tales como Directivas de Aeronavegabilidad (AD) y Boletines de Servicio en categoría de Alerta o Mandatorios (Alert/Mandatory SB) expedidos por el Fabricante del Equipo Original (OEM) o la Autoridad Aeronáutica de

Origen durante el periodo estipulado. Los boletines, cartas de servicio o notas de ingeniería de carácter opcional o recomendado no serán de obligatorio cumplimiento técnico ni económico por parte del contratista sin costo para la Entidad, salvo que sea expresamente requerido y autorizado por esta.

18.2.2. PROGRAMA EXTENDIDO DE ENTRENAMIENTO RECURRENTE PARA PILOTOS Y PERSONAL DE MANTENIMIENTO

Descripción del Criterio

Se asignará puntaje de TREINTA Y CINCO puntos (35) al oferente que se comprometa formalmente a suministrar, sin costo adicional para la Entidad, el entrenamiento recurrente anual durante un (1) año consecutivo adicional contado a partir de la recepción y aceptación de cada aeronave para la misma cantidad de pilotos y técnicos de mantenimiento establecida en el alcance inicial obligatorio del contrato. Este entrenamiento deberá dictarse bajo las mismas condiciones de calidad, acreditación, intensidad horaria y certificación exigidas para la instrucción inicial del pliego.

El compromiso deberá ser efectuado mediante el formato **ACEPTACIÓN FACTOR DE CALIDAD** programa extendido de entrenamiento recurrente para pilotos y personal de mantenimiento

Se asignará cero (0) puntos al Proponente que no ofrezca el entrenamiento recurrente anual a partir de la recepción y aceptación de cada aeronave para pilotos y técnicos de acuerdo con las exigencias dispuestas en este Pliego de Condiciones.

Alcance y Especificaciones del Entrenamiento Recurrente

Para obtener el puntaje asignado en este criterio, el oferente deberá garantizar y asumir el programa de entrenamiento recurrente conforme a los siguientes parámetros:

A. Cobertura del Personal Beneficiario

- Personal de Pilotos: Mismo número de pilotos incluidos en el entrenamiento de transición/inicial del contrato base (instrucción recurrente de vuelo y simulador).
- Personal de Técnicos de Mantenimiento: Mismo número de especialistas o personal de mantenimiento incluidos en la instrucción inicial del contrato base.

B. Periodicidad y Duración:

- Frecuencia y vigencia del compromiso: Un (1) evento de entrenamiento recurrente anual por cada año subsiguiente a partir de la recepción y aceptación de cada aeronave para pilotos y técnicos de acuerdo con las exigencias dispuestas en este Pliego de Condiciones.

C. Estándares y Condiciones de la Instrucción

- Centros de Instrucción Autorizados: Debe dictarse en un Centro de Entrenamiento de Vuelo (*Flight Training Organization* - FTO / ATO) u Organización de Mantenimiento Aprobada (MRO) debidamente certificada por la autoridad aeronáutica de origen (FAA, EASA o TCCA) o directamente por el Fabricante de Equipo Original (OEM).

- Simulador de Vuelo (Para Pilotos): El programa recurrente para pilotos debe incluir entrenamiento en Simulador de Vuelo de Nivel D (FFS - Full Flight Simulator) o en el máximo nivel de simulación certificado disponible para el modelo de la aeronave ofertada, abarcando gestión de recursos de cabina (CRM), procedimientos normales, de emergencia y maniobras tácticas.
- Mantenimiento Recurrente (Para Técnicos): Actualización en directivas de aeronavegabilidad (ADs), boletines de servicio (SBs), resolución de fallas complejas (*troubleshooting*), uso de herramientas especializadas y refresco de sistemas críticos.

D. Condiciones Logísticas y Contractuales Igualitarias

- Gastos Cobertura Total: El entrenamiento recurrente debe mantener exactamente el mismo esquema prestacional y logístico contemplado en la oferta inicial (incluyendo derechos de matrícula/instrucción, uso de simulador, manuales/materiales didácticos y certificaciones correspondientes). viáticos, transporte, vuelos de traslado y alimentación.
- Certificación: Expedición de licencias, certificados de competencia y diplomas de entrenamiento recurrente avalados por la autoridad aeronáutica competente al término de cada ciclo.

E. Cláusula de Ejecución y Garantías en Contrato

- Programación y Cronograma: Las fechas exactas de ejecución de las fases recurrentes se coordinarán entre la Aviación del Ejército Nacional (supervisor del contrato) y el contratista con al menos sesenta (60) días de anticipación a cada vencimiento anual.
- Validez de Garantía de Cumplimiento: La póliza o garantía de cumplimiento del contrato deberá amparar la obligación de prestación del entrenamiento recurrente durante los períodos anuales estipulados
- Invariabilidad de Precio: El costo total del entrenamiento recurrente durante los años adicionales estará 100% incluido en el valor de la oferta económica adjudicada, sin lugar a reajustes de precios por inflación o variaciones de tasa de cambio.

Finalmente los factores de calidad No interfieren con el OFFSET puesto que se deja el espacio abierto para que en el proyecto OFFSET de mayor escala se pueda negociar la transferencia de tecnología (ej. banco de prueba de componentes, simuladores de vuelo nivel, equipos de soporte de tierra, o capacidad de mantenimiento MRO local).

18.3. APOYO A LA INDUSTRIA NACIONAL

Los Proponentes pueden obtener puntaje de apoyo a la industria nacional por: i) Servicios Nacionales o con Trato Nacional o por ii) la incorporación de componente nacional en servicios extranjeros. La Entidad en ningún caso otorgará simultáneamente el puntaje por ambos aspectos.

Los puntajes para estimular a la industria nacional se relacionan en la siguiente tabla:

Concepto	Puntaje
Promoción de Servicios Nacionales o con Trato Nacional	10
Incorporación de componente nacional en servicios extranjeros	5

18.3.1. PROMOCIÓN DE SERVICIOS NACIONALES O CON TRATO NACIONAL

En los contratos que deban cumplirse en Colombia, el servicio es nacional cuando además de ofertarse por una persona natural colombiana o por un residente en Colombia, por una persona jurídica constituida de conformidad con la legislación colombiana o por un Proponente Plural conformado por estos o por estos y un extranjero con Trato Nacional, (i) usa el o los bienes nacionales relevantes definidos por la Entidad Estatal para el desarrollo de la obra o (ii) vincula el porcentaje mínimo de personal colombiano, según corresponda.

En los contratos que no deban cumplirse en Colombia, que sean prestados en el extranjero y estén sometidos a la legislación colombiana, un servicio es colombiano si es prestado por una persona natural colombiana o por un residente en Colombia, por una persona jurídica constituida de conformidad con la legislación colombiana o por un Proponente Plural conformado por estos, sin que sea necesario el uso de bienes colombianos o la vinculación de personal colombiano.

En el caso de los Proponentes extranjeros con trato nacional que participen en el Proceso de Contratación de manera singular o mediante la conformación de un Proponente Plural podrán definir si aplican las reglas previstas en este numeral o, si por el contrario, deciden acogerse a la regla de origen de su país. Para definir la regla aplicable al proceso, el Proponente extranjero con trato nacional así lo manifestará en el correspondiente formato el cual se encuentra en el ANEXO 2, del presente proceso.

Además de la incorporación del porcentaje de personal colombiano requerido para la ejecución del contrato, tratándose de Proponentes Plurales, su composición deberá estar acorde con lo exigido por la noción de Servicios Nacionales prevista en el artículo 2.2.1.1.1.3.1 del Decreto 1082 de 2015, de lo que dependerá la franja del puntaje aplicable en lo referente al apoyo de la industria nacional.

A tales efectos en la siguiente tabla se indican las posibles composiciones de Proponentes Plurales, la regla de origen que les aplica en virtud de dicha conformación, así como la franja de puntaje correspondiente:

No.	Composición del Proponente Plural	Regla de origen aplicable	Puntaje aplicable
1.	Únicamente integrantes colombianos	Decreto 1082 de 2015	Promoción de Servicios Nacionales o con Trato Nacional

No.	Composición del Proponente Plural	Regla de origen aplicable	Puntaje aplicable
2.	Colombianos en asocio con extranjeros con trato nacional	Decreto 1082 de 2015	Promoción de Servicios Nacionales o con Trato Nacional
3.	Únicamente integrado por extranjeros con trato nacional	La regla de origen del país con el que se tenga acuerdo comercial o la del Decreto 1082 de 2015. Si el Proponente Plural no especifica a cuál regla se acoge, se aplicará la del Decreto 1082 de 2015.	Promoción de Servicios Nacionales o con Trato Nacional
4.	Proponente plural en el que al menos uno de los integrantes es extranjero sin trato nacional.	No aplica la regla de origen del Decreto 1082 de 2015, ni la de los países de origen.	Incorporación de componente nacional en servicios extranjeros

18.3.2. ACREDITACIÓN DEL PUNTAJE POR SERVICIOS NACIONALES O CON TRATO NACIONAL

La Entidad asignará hasta diez (10) puntos a la oferta de: i) Servicios Nacionales o ii) con Trato Nacional.

Para que el Proponente nacional obtenga puntaje por Servicios Nacionales debe presentar, además del Formato de Promoción de Servicios Nacionales o con Trato Nacional, alguno de los siguientes documentos, según corresponda:

Persona natural colombiana: La cédula de ciudadanía del Proponente.

Persona natural extranjera residente en Colombia: La visa de residencia que le permita la ejecución del objeto contractual de conformidad con la ley.

Persona jurídica constituida en Colombia: El certificado de existencia y representación legal emitido por alguna de las cámaras de comercio del país.

Para que el Proponente extranjero con trato nacional obtenga el puntaje por apoyo a la industria nacional por promoción de Servicios Nacionales o con Trato Nacional solo deberá presentar el Formato de Promoción de Servicios Nacionales o con Trato Nacional.

Para el Proponente extranjero con trato nacional que diligencie el Formato "PUNTAJE INDUSTRIA NACIONAL", deberá acreditar que los servicios son originarios de: a) los Estados mencionados en la sección de acuerdos comerciales aplicables al presente Proceso de Contratación; b) los Estados en los cuales si bien

no existe Acuerdo Comercial, el Gobierno Nacional ha certificado que los oferentes extranjeros gozan de Trato Nacional, en los términos del artículo 2.2.1.2.4.1.3. del Decreto 1082 de 2015; o c) los Estados miembros de la Comunidad Andina de Naciones. Para esto, deberá demostrar que cumple con la regla de origen contemplada para los Servicios Nacionales del respectivo país, allegando la información y/o documentación que sea requerida.

El Proponente nacional podrá subsanar la falta de presentación de la cédula de ciudadanía o del certificado de existencia y representación legal para acreditar el requisito habilitante de capacidad jurídica. No obstante, no podrá subsanar esta circunstancia para la asignación del puntaje por Promoción de Servicios Nacionales o con Trato Nacional.

La Entidad Estatal asignará el puntaje por apoyo a la industria nacional por promoción de Servicios Nacionales o con Trato Nacional al Proponente Plural conformado por nacionales cuando cada uno de sus integrantes presente alguno de los documentos indicados en este numeral, según corresponda. A su vez, el representante del Proponente Plural deberá diligenciar el Formato Promoción de Servicios Nacionales o con Trato Nacional. Cuando uno o varios de sus integrantes no cumplan con las condiciones descritas, el Proponente Plural no obtendrá puntaje por Promoción de Servicios Nacionales o Trato Nacional.

18.3.3. INCORPORACIÓN DE COMPONENTE NACIONAL EN SERVICIOS EXTRANJEROS

La Entidad Estatal asignará cinco (5) puntos a los Proponentes extranjeros sin derecho a Trato Nacional o a Proponentes Plurales en los que al menos uno de sus integrantes sea un extranjero sin derecho a Trato Nacional, que incorporen a la ejecución del contrato más del ochenta por ciento (80 %) del personal técnico, operativo y profesional de origen colombiano.

Por otro lado, el Proponente que ofrezca personal colombiano con títulos académicos otorgados en el exterior deberá acreditar la convalidación de estos títulos en Colombia ante el Ministerio de Educación Nacional. En este sentido, para acreditar los títulos académicos otorgados en el exterior se requiere presentar la Resolución expedida por el Ministerio de Educación Nacional que convalida el título obtenido en el exterior.

En caso de no efectuar ningún ofrecimiento, el puntaje por este factor será de cero (0).

18.4. EMPRENDIMIENTOS Y EMPRESAS DE MUJERES

De conformidad con el Decreto 1860 de 2021, las Entidades otorgarán un puntaje adicional de hasta el cero punto veinticinco por ciento (0.25%) del valor total de los puntos establecidos en los pliegos de condiciones o documentos equivalentes, a los proponentes que acrediten alguno de los supuestos del artículo 2.2.1.2.4.2.14 del mencionado Decreto. En tal virtud, el puntaje se otorgará a quien acredite alguna de las siguientes condiciones:

CRITERIO	MEDIO DE VERIFICACIÓN	PUNTAJE
Cuando más del cincuenta por ciento (50%) de las acciones, partes de interés o cuotas de participación de la persona jurídica pertenezcan a mujeres y los derechos de propiedad hayan pertenecido a estas durante al menos el último año anterior a la fecha de cierre del Proceso de Selección.	Esta circunstancia se acreditará mediante certificación expedida por el representante legal y el revisor fiscal, cuando exista de acuerdo con los requerimientos de ley, o el contador, donde conste la distribución de los derechos en la sociedad y el tiempo en el que las mujeres han mantenido su participación.	cero punto veinticinco (0.25) puntos

o

CRITERIO	MEDIO DE VERIFICACIÓN	PUNTAJE
Cuando por lo menos el cincuenta por ciento (50%) de los empleos del nivel directivo de la persona jurídica sean ejercidos por mujeres y éstas hayan estado vinculadas laboralmente a la empresa durante al menos el último año anterior a la fecha de cierre del Proceso de Selección en el mismo cargo u otro del mismo nivel. Se entenderá como empleos del nivel directivo aquellos cuyas funciones están relacionadas con la dirección de áreas misionales de la empresa y la toma de decisiones a nivel estratégico. En este sentido, serán cargos de nivel directivo los que dentro de la organización de la empresa se encuentran ubicados en un nivel de mando o los que por su jerarquía desempeñan cargos encaminados al cumplimiento de funciones orientadas a representar al empleador.	Esta circunstancia se acreditará mediante certificación expedida por el representante legal y el revisor fiscal, cuando exista de acuerdo con los requerimientos de ley, o el contador, donde se señale de manera detallada todas las personas que conforman los cargos de nivel directivo del proponente, el número de mujeres y el tiempo de vinculación. La certificación deberá relacionar el nombre completo y el número de documento de identidad de cada una de las personas que conforman el nivel directivo del proponente. Como soporte, se anexará copia de los respectivos documentos de identidad, copia de los contratos de trabajo o certificación laboral con las funciones, así como el certificado de aportes a seguridad social del último año en el que se demuestren los pagos realizados por el empleador.	cero punto veinticinco (0.25) puntos

o

CRITERIO	MEDIO DE VERIFICACIÓN	PUNTAJE
Cuando la persona natural sea una mujer y haya ejercido actividades comerciales a través de un establecimiento de comercio durante al menos el último año anterior a la fecha de cierre del proceso de selección.	Esta circunstancia se acreditará mediante la copia de cédula de ciudadanía, la cédula de extranjería o el pasaporte, así como la copia del registro mercantil.	cero punto veinticinco (0.25) puntos

o

CRITERIO	MEDIO DE VERIFICACIÓN	PUNTAJE
Para las asociaciones y cooperativas, cuando más del cincuenta por ciento (50%) de los asociados sean mujeres y la participación haya correspondido a estas durante al menos el último año anterior a la fecha de cierre del Proceso de Selección	Esta circunstancia se acreditará mediante certificación expedida por el representante legal.	cero punto veinticinco por ciento (0.25) puntos

NOTA 1: tratándose de proponentes plurales, los criterios diferenciales y los puntajes adicionales solo se aplicarán si por lo menos uno de los integrantes acredita que es emprendimiento y empresa de mujeres bajo los criterios dispuestos en el artículo 2.2.1.2.4.2.14 del Decreto 1082 de 2015 y que tiene una participación igual o superior al diez por ciento (10%) en el consorcio o la unión temporal.

NOTA 2: Los incentivos contractuales para las empresas y emprendimientos de mujeres no excluyen la aplicación de los criterios diferenciales para Mipyme en el sistema de compras públicas.

18.5. MIPYME DOMICILIADA EN COLOMBIA

De conformidad con el Decreto 1860 de 2021, las Entidades otorgarán un puntaje adicional de hasta el cero punto veinticinco (0.25) puntos del valor total de los puntos establecidos en los pliegos de condiciones o documentos equivalentes, a los proponentes que acrediten alguno de los supuestos del artículo 2.2.1.2.4.2.18 del mencionado Decreto. En tal virtud, el puntaje se otorgará a quien acredite alguna de los siguientes criterios de clasificación empresarial para el sector de servicios de conformidad con lo señalado en el Decreto 1074 de 2015:

CRITERIO	MEDIO DE VERIFICACIÓN	PUNTAJE
Microempresa. Aquella cuyos ingresos por actividades ordinarias	La verificación de este requisito se realizará de la siguiente manera:	Cero punto veinticinco por

anuales sean inferiores o iguales a treinta y dos mil novecientos ochenta y ocho Unidades de Valor Tributario (32.988 UVT).	1. Para las personas naturales mediante certificación expedida por ellos y un contador público, adjuntando copia del registro mercantil. 2. Para las personas jurídicas mediante certificación expedida por el representante legal y el contador o revisor fiscal, si están obligados a tenerlo, adjuntando copia del certificado de existencia y representación legal expedido por la Cámara de Comercio o por la autoridad competente para expedir dicha certificación.	ciento (0.25) puntos

o,

CRITERIO	MEDIO DE VERIFICACIÓN	PUNTAJE
Pequeña Empresa. Aquella cuyos ingresos por actividades ordinarias anuales sean superiores a treinta y dos mil novecientos ochenta y ocho Unidades de Valor Tributario (32.988 UVT) e inferiores o iguales a ciento treinta y un mil novecientos cincuenta y uno Unidades de Valor Tributario (131.951 UVT).	La verificación de este requisito se realizará de la siguiente manera: 1. Para las personas naturales mediante certificación expedida por ellos y un contador público, adjuntando copia del registro mercantil. 2. Para las personas jurídicas mediante certificación expedida por el representante legal y el contador o revisor fiscal, si están obligados a tenerlo, adjuntando copia del certificado de existencia y representación legal expedido por la Cámara de Comercio o por la autoridad competente para expedir dicha certificación.	Cero punto veinticinco por ciento (0.25) puntos

CRITERIO	MEDIO DE VERIFICACIÓN	PUNTAJE
Mediana Empresa. Aquella cuyos ingresos por actividades ordinarias	La verificación de este requisito se realizará de la siguiente manera:	Cero punto veinticinco por

anuales sean superiores a ciento treinta y un mil novecientos cincuenta y un Unidades de Valor Tributario (131.951 UVT) e inferiores o iguales a cuatrocientos ochenta y tres mil treinta y cuatro Unidades de Valor Tributario (483.034 UVT).	1. Para las personas naturales mediante certificación expedida por ellos y un contador público, adjuntando copia del registro mercantil. 2. Para las personas jurídicas mediante certificación expedida por el representante legal y el contador o revisor fiscal, si están obligados a tenerlo, adjuntando copia del certificado de existencia y representación legal expedido por la Cámara de Comercio o por la autoridad competente para expedir dicha certificación.	ciento (0.25) puntos

Nota 1. Tratándose de proponentes plurales, los criterios diferenciales y los puntajes adicionales solo se aplicarán si por lo menos uno de los integrantes acredita la calidad de Mipyme y tiene una participación igual o superior al diez por ciento (10%) en el consorcio o la unión temporal.

Nota 2. En las convocatorias limitadas a Mipyme el puntaje por este concepto se trasladará al factor de evaluación de la oferta económica.

PARÁGRAFO PRIMERO: La reducción del puntaje no se aplicará en caso de que los actos administrativos que hayan impuesto las multas sean objeto de medios de control jurisdiccional a través de las acciones previstas en la Ley 1437 de 2011 o las normas que la modifiquen, adicionen o sustituyan.

PARÁGRAFO SEGUNDO: La reducción de puntaje por incumplimiento de contratos se aplicará sin perjuicio de lo contenido en el Artículo 6 de la Ley 2020 de 2020.

18.6. ORDEN DE ELEGIBILIDAD

Para revestir el carácter garantista y plural de la contratación estatal la oferta más favorable se realizará teniendo en cuenta la ponderación de los elementos establecidos en el literal a) del artículo 2.2.1.1.2.2.2 del Decreto 1082 de 2015, todos ellos quedaran consignados, conforme a la matriz que de ello existe.

El Ministerio de Defensa Nacional – Ejército Nacional, adjudicara el presente proceso de selección a la propuesta más favorable conveniente que si cumpla con los requisitos definidos en el presente proceso.

18.7. REDUCCIÓN DE PUNTAJE POR INCUMPLIMIENTO DE CONTRATOS

La entidad, en virtud del artículo 58 de la Ley 2195 de 2022, "por medio de la cual se adoptan medidas en materia de transparencia, prevención y lucha contra la corrupción y se dictan otras disposiciones"; reducirá

durante la evaluación de las ofertas en la etapa precontractual el dos por ciento (2%) del total de los puntos establecidos en el proceso a los proponentes que se les haya impuesto una o más multas o cláusulas penales durante el último año, contado a partir de la fecha prevista para la presentación de las ofertas, sin importar la cuantía y sin perjuicio de las demás consecuencias derivadas del incumplimiento.

Esta reducción también afecta a los consorcios y uniones temporales si alguno de sus integrantes se encuentra en la situación anterior.

Nota: La reducción del puntaje no se aplicará en caso de que los actos administrativos que hayan impuesto las multas sean objeto de medios de control jurisdiccional a través de las acciones previstas en la Ley 1437 de 2011 o las normas que la modifiquen, adicionen o sustituyan.

18.8. CONCLUSIÓN DE LA EVALUACIÓN (PUNTAJE TOTAL)

Se establecerá el orden de elegibilidad de los proponentes, ordenando las propuestas según el puntaje total obtenido por las mismas (∑ Propuesta Económica + Factor de Calidad + Apoyo a la Industria Nacional + Emprendimientos y Empresas de Mujeres + Mipymes) de mayor a menor, y se asignará el primer puesto en el orden de elegibilidad al mayor puntaje, el segundo al siguiente y así sucesivamente. Una vez cumplida esta verificación de la propuesta seleccionada sin haber encontrado inconformidades a lo anteriormente expuesto, el comité de Adquisiciones nombrado para el efecto, previa recomendación por parte del gerente del proceso procederá a recomendar al Ordenador del Gasto la adjudicación de la Selección Abreviada, por el valor de la oferta presentada.

En el evento en que la propuesta seleccionada en el primer orden de elegibilidad haya sido objeto de revisión, de conformidad con lo prescrito en las condiciones de participación, y no cumpla con los parámetros establecidos, se procederá a la revisión de la oferta que haya ocupado el segundo orden de elegibilidad, en caso de no cumplir se repetirá el procedimiento con las ofertas, de acuerdo con el orden de elegibilidad obtenido.

19. RECEPCIÓN DE LOS BIENES.

La recepción de los bienes objeto del contrato se efectuará de conformidad con las especificaciones técnicas, condiciones contractuales y el Concepto de Comercio Exterior que acompaña el presente proceso, diferenciando la recepción física y reconocimiento de la mercancía en plataforma y/o depósito aduanero de la verificación técnica y recibo a satisfacción por parte de la Entidad.

Cuando los bienes ingresen al Territorio Aduanero Nacional, el supervisor del contrato, en coordinación con la Dirección de Comercio Exterior y los responsables designados para la operación, efectuará el seguimiento a su recepción en plataforma y/o depósito aduanero, verificando, según corresponda, la integridad externa de los embalajes, cantidad de bultos, peso, descripción, número de parte (P/N), número de serie (S/N), cantidades, identificación y estado visual de los bienes, así como la correspondencia con los documentos de transporte, factura comercial, lista de empaque y demás documentos soporte.

La recepción y reconocimiento efectuados en plataforma y/o depósito aduanero no constituirán por sí mismos inspección técnica ni recibo a satisfacción de los bienes, por cuanto estas actuaciones se realizarán conforme

al procedimiento contractual y una vez se cumplan las formalidades de comercio exterior que correspondan. Durante su permanencia bajo control aduanero no se efectuarán manipulaciones, modificaciones, desensambles, arreglos u otras intervenciones sobre los bienes, salvo las actuaciones permitidas por la autoridad competente y las previstas en el Concepto de Comercio Exterior.

Una vez cumplidas las formalidades de importación y nacionalización y obtenida la autorización correspondiente para el retiro y movilización de los bienes, se procederá a su traslado al lugar establecido contractualmente, donde el supervisor del contrato, el comité técnico designado y el almacenista realizarán la verificación técnica, física y documental, confrontando los bienes efectivamente recibidos con las especificaciones técnicas, cantidades, identificación, configuración, documentación y demás condiciones establecidas en el contrato.

Cuando se determine el cumplimiento de las condiciones contractuales, se elaborará el Acta de Recibo a Satisfacción, debidamente suscrita por el supervisor del contrato, el comité técnico designado, el almacenista y el delegado del contratista. En caso de presentarse diferencias de cantidad, identificación, documentación, estado, configuración o cualquier otra inconsistencia, estas deberán quedar registradas en el acta o informe correspondiente y ser comunicadas al contratista para su corrección o subsanación. Cuando los bienes se encuentren aún bajo control aduanero, cualquier devolución, reembarque, sustitución o actuación sobre los mismos deberá efectuarse previa coordinación con la Dirección de Comercio Exterior y de conformidad con las disposiciones de la autoridad aduanera.

Nota: El contratista asumirá los costos, riesgos y responsabilidades que le correspondan conforme al contrato y al INCOTERM pactado, incluyendo el transporte, seguros y demás actividades a su cargo hasta el lugar y condiciones de entrega establecidos contractualmente.

20. MONEDA

La moneda del Contrato será "DOLARES AMERICANOS - USD"

El proceso de evaluación económica (verificación y corrección aritmética), deberá efectuarse sobre los valores establecidos en el CUESTIONARIO en la pregunta "Oferta Económica", publicada en el SECOP 2.

EL OFERENTE DENTRO DE SU PROPUESTA ECONÓMICA (cuestionario) en la pregunta "Oferta Económica", NO DEBE SUPERAR LOS PRECIOS DE REFERENCIA UNITARIOS INCLUIDO IVA Y DEMAS IMPUESTOS Y EROGACIONES QUE APLIQUE. De hacerlo incurrirá en causal de rechazo.

NOTA 1: Las ofertas serán analizadas para determinar si en los cálculos se han cometido errores en las operaciones aritméticas, en cuyo caso y para efectos de evaluación y selección EL M.D.N Ejército Nacional-DIRECCIÓN DE ADQUISICIONES, realizará las correcciones necesarias teniendo en cuenta MÁXIMO dos (2) decimales.

NOTA 2: EL OFERENTE DEBERÁ OFERTAR CONFORME A SU CONDICIÓN TRIBUTARIA TENIENDO EN CUENTA LAS NORMAS TRIBUTARIAS VIGENTES, ENTENDIÉNDOSE POR PARTE DE LA ADMINISTRACIÓN QUE EL PRECIO UNITARIO OFERTADO ES EL PRECIO FINAL EL CUAL INCLUYE TODOS LOS IMPUESTOS Y COSTOS ADICIONALES Y ASÍ MISMO ESTE ES EL QUE SERÁ EL EVALUADO EN SU OFERTA.

21. TIPIFICACIÓN, ESTIMACIÓN Y ASIGNACIÓN DE RIESGOS PREVISIBLES QUE PUEDAN AFECTAR LA CORRECTA EJECUCIÓN Y EL EQUILIBRIO ECONÓMICO DEL CONTRATO.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 4 de la Ley 1150 de 2007, y el Decreto 1082 de 2015, se deberán incluir los soportes que permitan la tipificación, estimación y asignación de riesgos previsibles que puedan afectar la ejecución del contrato.

Los riesgos deben ser tipificados, estimados y distribuidos por parte de la Entidad, con el propósito de que los interesados los conozcan y con base en ello, determinen si se presentan o no al proceso de selección respectivo.

Para el caso de la licitación pública, selección abreviada y concurso de méritos, se debe tener en cuenta lo preceptuado en el documento CONPES 3714 de 2011 así como el aludido Manual.

21.1. RIESGOS JURÍDICOS

	1	2	3	4	5
CLASE	ESPECÍFICO	ESPECIFICO	ESPECIFICO	ESPECÍFICO	ESPECIFICO
FUENTE	EXTERNO	EXTERNO	EXTERNO	EXTERNO	INTERNO
ETAPA	EJECUCIÓN	EJECUCIÓN	EJECUCIÓN	EJECUCIÓN	CONTRATACIÓN
TIPO	ECONÓMICO	REGULATORIO	DE LA NATURALEZA / OPERACIONAL	OPERACIONAL/ TECNOLÓGICO	EJECUCIÓN
DESCRIPCIÓN(que puede pasar y como puede ocurrir)	Posibilidad de que las vigencias futuras excepcionales 2027–2030 autorizadas en el marco del CONPES 4187 ($161.820.000.000,00), o la apropiación de la vigencia 2026, sean objeto de reducción, aplazamiento, congelamiento o recorte por decisión del Gobierno Nacional, o de que el Programa Anual Mensualizado de Caja (PAC) no se asigne en la oportunidad requerida para atender los pagos pactados	Posibilidad de que la exclusión de IVA o el tratamiento arancelario previsto no sean reconocidos por la autoridad aduanera para alguno de los bienes (aeronaves, kits, repuestos, equipos de apoyo en tierra), de que la clasificación arancelaria resulte distinta, o de que una reforma tributaria o aduanera expedida entre 2026 y 2030	Posibilidad de que durante el vuelo ferry, el transporte internacional, la manipulación, el descargue o la permanencia en plataforma antes del recibo a satisfacción se presenten eventos meteorológicos, accidentes, incidentes o errores de manejo que causen la pérdida o el daño de las aeronaves,	Probabilidad de que, durante un horizonte de entregas que se extiende hasta diciembre de 2030, se presenten limitaciones de capacidad industrial, escasez de componentes críticos (motores, hélices, aviónica), interrupciones de proveedores, discontinuidad de componentes o cambios en las	Indeterminación del plazo de ejecución y restricciones jurídicas para modificarlo

	1	2	3	4	5
		modifique ese tratamiento	componentes o demás bienes asociados.	líneas de producto del fabricante, que afecten la producción de las aeronaves de entrega posterior y la provisión de repuestos y soporte.	
CONSECUENCIA DE LA OCURRENCIA DEL EVENTO	Imposibilidad de atender los anticipos y pagos contraentrega en la vigencia programada; mora con reconocimiento de intereses; reclamaciones por ruptura del equilibrio económico; necesidad de reprogramar entregas o terminar parcialmente el contrato.	Mayores costos para la Entidad sin respaldo presupuestal retención de los bienes en zona aduanera; sanciones aduaneras; demora en el recibo y en la puesta en servicio.	I Necesidad de inspecciones, reparaciones o reemplazos; pérdida total de una aeronave; demora en la entrega y en la puesta en servicio	Demoras en la producción y en el suministro de repuestos; aeronaves de diferentes lotes con configuraciones distintas (pérdida de homogeneidad de la flota); incremento de los costos de sostenimiento y de los tiempos de indisponibilidad.	Controversias sobre el vencimiento del plazo y la exigibilidad de las obligaciones; modificaciones improcedentes por haberse suscrito con el plazo vencido o sin respaldo presupuestal; pérdida de la competencia para liquidar unilateralmente; garantías desalineadas con el plazo real; pérdida de la apropiación de 2026. Afectación en el cronograma de actividades para la ejecución del contrato
PROBABILIDAD	3	2	2	3	4
IMPACTO	6	5	5	4	5
VALORACIÓN DEL RIESGO	8	7	7	7	9
CATEGORÍA	Extremo	Riesgo alto	Riesgo alto	Riesgo alto	Extremo
¿A QUIEN SE LE ASIGNA?	**ENTIDAD**	**ENTIDAD:** tributos aduaneros de la importación. **CONTRATISTA:** tributos de su país de origen y los que se causen en Colombia por los servicios que preste, incluidos los cambios normativos que los afecten.	**CONTRATISTA** hasta la entrega DPU en el Hangar B1 de El Dorado. Se recomienda que el contrato extienda la obligación de seguro del contratista hasta la suscripción del acta de recibo a satisfacción, para cubrir el lapso entre	**CONTRATISTA**, dentro del suministro, soporte y configuración comprometidos. **ENTIDAD:** la decisión de aceptar configuraciones alternas propuestas por el	**Entidad**, en cuanto a la definición del plazo y de los mecanismos jurídicos para modificarlo. Las causas de fondo que originen una suspensión o prórroga (fabricación, exportación, nacionalización, presupuesto) se asignan conforme a la matriz técnica, de comercio

	1		2	3	4	5
				el descargue y la aceptación. **ENTIDAD** Desde el recibo,.	contratista, previo concepto técnico.	exterior o económica, según corresponda.
TRATAMIENTO / CONTROLES A SER IMPLEMENTADOS	a) Verificar antes de la adjudicación la vigencia de la autorización de vigencias futuras (documento SIIF N.º 1826 y Circular N.º 2026128019129063) y su inclusión en los anteproyectos de presupuesto de cada vigencia. b) Incluir en el contrato la cláusula de sujeción a las apropiaciones presupuestales y un mecanismo de reprogramación de entregas y pagos atado a la disponibilidad efectiva de recursos. c) Solicitud anticipada del PAC al inicio de cada vigencia y programación de giros coordinada con los hitos de entrega.		a) Concepto previo de la Dirección de Comercio Exterior del Ejército sobre la exclusión de IVA y el tratamiento arancelario de cada ítem, y solicitud de resolución anticipada de clasificación arancelaria ante la DIAN cuando proceda. b) Exigir al contratista la discriminación por ítem y subpartida en la factura y en la lista de empaque. c) Monitoreo normativo de reformas tributarias y aduaneras durante el horizonte del contrato.	Seguros de transporte o ferry por el 100 % del valor de cada aeronave y bien, con la Entidad como beneficiaria a partir de la entrega. Plan de ferry aprobado (ruta, escalas, tripulación habilitada, meteorología), con inspección antes y después del vuelo. Protocolo de manipulación, embalaje y registro de eventos para los bienes transportados por separado.	a) Exigir carta de respaldo del fabricante (OEM) con compromiso de producción para todas las entregas y de soporte por un período mínimo definido. Cláusula de control de configuración y homogeneidad de la flota: toda sustitución debe ser por un componente equivalente o superior, sin costo para la Entidad y con aprobación de la supervisión. Listado de partes críticas con reporte de alertas de obsolescencia y tiempos máximos de entrega de repuestos.	Fijar hitos, que distinga las entregas por aeronave (fechas máximas), las obligaciones posteriores a la entrega (capacitación y soporte) y el período de garantía, que no hace parte del plazo de ejecución. b) Validar las fechas de 2026 frente al cronograma real del proceso si no resultan viables, ajustarlas con el soporte documental y presupuestal correspondiente. c) establecer la prórroga y la reprogramación de entregas: causales, procedimiento, documentos soporte (acta motivada, concepto de la supervisión y soporte presupuestal o autorización de modificación de vigencias futuras), oportunidad (siempre antes del vencimiento) y ajuste de garantías. d) Incluir la cláusula de liquidación con el término convencional y la facultad unilateral (artículo 60 de la Ley 80 de 1993 y artículo 11 de la Ley 1150 de 2007),
IMPACTO DESPUÉS DEL TRATAMIENTO	PROBABILIDAD	2	1	1	2	2
	IMPACTO	4	4	3	3	4
	VALORACIÓN DEL RIESGO	6	5	4	5	6

	1		2	3	4	5
	CATEGORÍA	Riesgo Alto	Riesgo medio	Riesgo bajo	Riesgo medio	Riesgo alto
AFECTA LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO?	Si		Si	Si	SI	SI
PERSONA RESPONSABLE POR IMPLEMENTAR EL TRATAMIENTO	Ordenador del gasto, Comando Financiero y Presupuestal del Ejército		Dirección de Comercio Exterior y supervisión del contrato	supervisor	supervisor	Comité estructurador jurídico, ordenador del gasto y supervisor del contrato
FECHA ESTIMADA EN QUE SE INICIE EL TRATAMIENTO	Adjudicación del contrato		A partir de los conceptos emitidos por comercio exterior	Inicio de transporte para el traslado de cada aeronave	Acta de inicio E	Con la celebración del contrato y las cláusulas contractuales
FECHA ESTIMADA EN QUE SE COMPLETA EL TRATAMIENTO	Último pago contractual (vigencia 2030)		Con la nacionalización de la última aeronave o los equipos faltantes	Con el acta de entrega a satisfacción y recibo de cada aeronave	Con la suscripción del acta de recibo de satisfacción y finalización del soporte contractual	Con la suscripción del acta de Liquidación Aprobación mediante acta de la póliza entregada
MONITOREO Y REVISIÓN	COMO SE REALIZA EL MONITOREO?	Verificación de la apropiación en cada ley anual de presupuesto y su decreto de liquidación; seguimiento a la asignación del PAC y a los actos de aplazamiento o reducción	Revisión de la clasificación y del tratamiento tributario antes de cada despacho; seguimiento a cambios normativos.	Revisión de garantías, seguimiento del tránsito de cada aeronave inspección de llegada y reporte de incidentes, informes detalladas de inspección de cada aeronave	Reportes del fabricante sobre avance de producción y proveedores críticos; revisión de boletines de obsolescencia; control de solicitudes de repuestos.	Cuadro de control de vencimientos (plazo, fechas máximas por aeronave, vigencias futuras y garantías) con alertas a 60 y 30 días; revisión jurídica previa de toda solicitud de suspensión, prórroga o modificación.
	PERIODICIDAD ¿CUÁNDO?	Trimestral y al inicio de cada vigencia fiscal.	Antes de la importación y para cambios normativos, de manera mensual	Durante el traslado de cada aeronave	Reportes periódicos del fabricante (trimestral) boletines de obsolescencia control sobre repuestos	Mensual, y a 60 y 30 días de cada fecha máxima de entrega.

	6	7	8
CLASE	ESPECÍFICO	ESPECÍFICO	ESPECÍFICO
FUENTE	EXTERNO	EXTERNO	EXTERNO
ETAPA	SELECCIÓN	EJECUCIÓN	EJECUCIÓN
TIPO	JURÍDICO	JURÍDICO	JURÍDICO
DESCRIPCIÓN(que puede pasar y como puede ocurrir)	impugnaciones, acciones judiciales e intervención de órganos de control durante la selección	SI contratista y el fabricante son extranjeros y la oferta, los manuales, las garantías del fabricante, los términos de licencia y los certificados se expedirán en otro idioma y con condiciones estándar que suelen incluir limitación de responsabilidad, exclusiones de garantía, ley extranjera y foro o arbitraje en el exterior. Existe la posibilidad de contradicciones entre esos documentos y el contrato que generen controversias sobre el alcance de las obligaciones y de las garantías	existe la posibilidad de que el contratista, alguno de sus integrantes, su representante, el fabricante o sus beneficiarios finales incurran en una inhabilidad o incompatibilidad sobreviniente (artículo 9 de la Ley 80 de 1993), sean incluidos en listas restrictivas nacionales o internacionales o en regímenes de sanciones, o resulten vinculados a investigaciones por soborno transnacional (Ley 1778 de 2016), corrupción o lavado de activos y financiación del terrorismo.
CONSECUENCIA DE LA OCURRENCIA DEL EVENTO	Suspensión del proceso o del contrato por medida cautelar; retraso que compromete las entregas y los recursos de la vigencia 2026; revocatoria de actos; eventual nulidad del contrato y condenas patrimoniales; responsabilidad disciplinaria o fiscal de los servidores.	interpretaciones divergentes del contrato; reducción de hecho del alcance de las garantías; controversias tramitadas en foro extranjero, con mayores costos;	Incumplimiento en el cronograma de ejecución. Obligación de ceder el contrato o de renunciar a su ejecución; bloqueo de pagos y de giros de la fiducia por

CLASE	6 ESPECÍFICO	7 ESPECÍFICO	8 ESPECÍFICO
		dificultad para exigir las obligaciones.	parte de las entidades financieras; imposibilidad de continuar la ejecución; afectación reputacional e investigaciones contra la Entidad.
PROBABILIDAD	3	3	2
IMPACTO	5	4	5
VALORACIÓN DEL RIESGO	8	7	7
CATEGORÍA	Riesgo Extremo	Riesgo alto	Riesgo alto
¿A QUIEN SE LE ASIGNA?	**ENTIDAD**	**CONTRATISTA:** las condiciones propias o del fabricante que incorpore a su oferta no prevalecen sobre el contrato y se entienden no escritas en lo que lo contradigan	**CONTRATISTA:** las situaciones propias, de sus integrantes y de su cadena de suministro, incluida la obligación de ceder o renunciar. **ENTIDAD:** verificación y decisión sobre la cesión u otras figuras jurídicas que permitan la ejecución del contrato
TRATAMIENTO / CONTROLES A SER IMPLEMENTADOS	a) Respuesta motivada, oportuna y publicada en el SECOP II a todas las observaciones, con revisión jurídica de cada documento del proceso. b) Informe de evaluación con el soporte documental de cada verificación y calificación, elaborado por un comité evaluador interdisciplinario. c) Solicitar acompañamiento preventivo a la Procuraduría y atender de inmediato los requerimientos de los órganos de control. d) Coordinación temprana con la dependencia de defensa judicial del Ministerio para la atención de acciones constitucionales y judiciales.	. a) Cláusula de ley aplicable colombiana, de acuerdo con el artículo 13 de la Ley 80 de 1993, y de prelación documental: Constitución y ley, contrato, pliego y adendas, oferta y documentos del fabricante. b) Prevalencia del texto en castellano y traducción oficial de los documentos contractuales relevantes. c) Cláusula de solución de controversias (arreglo directo, conciliación y, si se justifica, arbitraje con sede en Colombia conforme a la Ley 1563 de 2012). d) Declaración del oferente de aceptación sin condicionamientos y	a) Consulta en listas restrictivas al adjudicar, antes de cada pago y antes de cada giro. b) Declaración de beneficiario final y cláusula de cumplimiento anticorrupción y de prevención de LA/FT, con obligación de informar a la Entidad dentro de un término corto. c) Regular en la minuta el procedimiento de cesión, incluida la cesión entre integrantes de un proponente plural.

CLASE		6	7	8
		ESPECÍFICO	ESPECÍFICO	ESPECÍFICO
			revisión jurídica de las garantías y términos del fabricante antes de la suscripción.	
IMPACTO DESPUÉS DEL TRATAMIENTO	PROBABILIDAD	2	1	1
	IMPACTO	4	3	4
	VALORACIÓN DEL RIESGO	6	4	5
	CATEGORÍA	Riesgo Alto	Riesgo Bajo	Riesgo medio o
AFECTA LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO?		SI	Si	SI
PERSONA RESPONSABLE POR IMPLEMENTAR EL TRATAMIENTO		Comité estructurador , comité evaluador, ordenador del gasto, gerente de proyecto	Comité evaluador /Supervisor del contrato	Supervisor del contrato, comité jurídico evaluador, ordenador del gasto
FECHA ESTIMADA EN QUE SE INICIE EL TRATAMIENTO		Publicación del proyecto de pliego de condiciones	Elaboración de la minuta	Una vez se conoce el incumplimiento por parte del contratista o el supervisor del contrato
FECHA ESTIMADA EN QUE SE COMPLETA EL TRATAMIENTO		Vencimiento del término de caducidad del medio de control contra el acto de adjudicación (cuatro meses)	Liquidación del contrato	Liquidación del contrato
MONITOREO Y REVISIÓN	COMO SE REALIZA EL MONITOREO?	Registro de observaciones, peticiones, acciones judiciales y requerimientos de control, con su estado y término de respuesta	Revisión del documento del contratista o del fabricante que se incorpore al contrato o que se entregue con los bienes.	Consulta y registro documentado de la verificación en listas; seguimiento a las comunicaciones del contratista.
	PERIODICIDAD ¿CUÁNDO?	Diaria durante el proceso de selección y mensual hasta el vencimiento del término de caducidad.	En la suscripción y en cada entrega documental.	Con los pagos

21.2. RIESGOS TÉCNICOS

Nº	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**
CLASE	Específico	Específico	Específico	Específico	Específico
FUENTE	Externo	Externo	Externo	Externo	Externo
ETAPA	Ejecución	Ejecución	Ejecución	Ejecución	Ejecución
TIPO	Técnico	Logístico	Logístico	Técnico	Regulatorio

DESCRIPCIÓN(QUE PUEDE PASAR Y COMO PUEDE OCURRIR)	POSIBILIDAD DE QUE DURANTE EL PROCESO DE FABRICACIÓN SE PRESENTEN DEFECTOS O VARIACIONES NO PREVISTAS EN MATERIALES, COMPONENTES, ENSAMBLAJE O PROCESOS DE PRODUCCIÓN, QUE REQUIERAN ACTIVIDADES ADICIONALES DE INSPECCIÓN, CORRECCIÓN O AJUSTE ANTES DE LA ACEPTACIÓN.	POSIBILIDAD DE QUE LIMITACIONES DE CAPACIDAD INDUSTRIAL, DISPONIBILIDAD DE COMPONENTES CRÍTICOS, RESTRICCIONES DE PROVEEDORES, PROBLEMAS DE CADENA DE SUMINISTRO O PRUEBAS DE FÁBRICA GENEREN VARIACIONES EN LOS TIEMPOS INICIALMENTE PREVISTOS PARA FABRICACIÓN, PRUEBAS Y ENTREGA DE LAS AERONAVES.	POSIBILIDAD DE QUE ACTUACIONES, TIEMPOS DE RESPUESTA, INSPECCIONES, AUTORIZACIONES, RESTRICCIONES DE EXPORTACIÓN, CONTROLES GUBERNAMENTALES, CIERRES DE ESPACIO AÉREO U OTRAS CONDICIONES INTERNACIONALES AFECTEN TEMPORALMENTE EL INGRESO, NACIONALIZACIÓN, TRANSPORTE O MOVILIZACIÓN DE LAS AERONAVES, COMPONENTES Y DEMÁS BIENES ASOCIADOS.	POSIBILIDAD DE QUE DURANTE LA INTEGRACIÓN, ACTUALIZACIÓN O CONFIGURACIÓN DE LOS SISTEMAS DE AVIÓNICA, NAVEGACIÓN, COMUNICACIONES, SOFTWARE O EQUIPOS ESPECIALES SE PRESENTEN INCOMPATIBILIDADES TÉCNICAS, PROBLEMAS DE INTERFAZ, ERRORES DE INTEGRACIÓN O COMPORTAMIENTOS NO PREVISTOS.	POSIBILIDAD DE QUE DURANTE LOS PROCESOS DE CERTIFICACIÓN, RECONOCIMIENTO, APROBACIÓN O VALIDACIÓN DE LA CONFIGURACIÓN OFERTADA SE PRESENTEN REQUERIMIENTOS ADICIONALES, RESTRICCIONES, CAMBIOS DE CRITERIO TÉCNICO O TIEMPOS DE RESPUESTA DE LAS AUTORIDADES COMPETENTES.
CONSECUENCIA DE LA OCURRENCIA DEL EVENTO	DEMORAS EN LA ACEPTACIÓN TÉCNICA, REPROCESOS, AJUSTES Y AFECTACIÓN DEL CRONOGRAMA DE INCORPORACIÓN OPERACIONAL.	AFECTACIÓN DEL CRONOGRAMA DE INCORPORACIÓN DE LA CAPACIDAD Y NECESIDAD DE REPROGRAMACIÓN DE HITOS.	DEMORAS EN EL INGRESO, NACIONALIZACIÓN, RETIRO O MOVILIZACIÓN DE LOS BIENES Y AFECTACIÓN DEL CRONOGRAMA DE ENTREGA.	LIMITACIONES OPERACIONALES, PRUEBAS ADICIONALES, AJUSTES DE CONFIGURACIÓN Y POSIBLE AFECTACIÓN TEMPORAL DE LA PUESTA EN SERVICIO.	RESTRICCIONES TEMPORALES A LA CONFIGURACIÓN O CERTIFICACIÓN, REPROCESOS Y AFECTACIÓN DEL CRONOGRAMA DE INCORPORACIÓN.
PROBABILIDAD	2	3	3	2	2
IMPACTO	3	3	4	4	4
VALORACIÓN DEL RIESGO	5	6	7	6	6
CATEGORÍA	RIESGO MEDIO	RIESGO ALTO	RIESGO ALTO	RIESGO ALTO	RIESGO ALTO

¿A QUIEN SE LE AGINA?	100% CONTRATISTA DENTRO DEL ÁMBITO DE LOS PROCESOS DE FABRICACIÓN Y CALIDAD BAJO SU CONTROL		CONTRATISTA PARA LOS EVENTOS BAJO SU CONTROL Y COMPARTIDO CUANDO INTERVENGAN TERCEROS O CAUSAS EXTERNAS NO IMPUTABLES A LAS PARTES	COMPARTIDO SEGÚN LA CAUSA Y EL ÁMBITO DE CONTROL DE LA ENTIDAD, EL CONTRATISTA, LAS AUTORIDADES O TERCEROS	100% CONTRATISTA DENTRO DEL ALCANCE DE LA INTEGRACIÓN Y CONFIGURACIÓN A SU CARGO	COMPARTIDO SEGÚN LA CAUSA Y EL ÁMBITO DE CONTROL; CONTRATISTA PARA LA DOCUMENTACIÓN Y ACTUACIONES A SU CARGO
TRATAMIENTO / CONTROLES A SER IMPLEMENTADOS	INSPECCIONES EN FÁBRICA, CONTROL DE CONFIGURACIÓN, REVISIÓN DE RESULTADOS DE PRUEBAS, IDENTIFICACIÓN TEMPRANA DE DESVIACIONES Y VERIFICACIÓN PREVIA AL DESPACHO.		CRONOGRAMA DETALLADO, HITOS DE CONTROL, REPORTES PERIÓDICOS DEL FABRICANTE, IDENTIFICACIÓN DE COMPONENTES CRÍTICOS, SEGUIMIENTO A PROVEEDORES Y ALERTAS TEMPRANAS.	PLAN LOGÍSTICO Y DE COMERCIO EXTERIOR, GESTIÓN ANTICIPADA DE DOCUMENTOS Y PERMISOS, OPERADOR AEROPORTUARIO EN COLOMBIA, SEGUIMIENTO ADUANERO Y COORDINACIÓN CON LA DIRECCIÓN DE COMERCIO EXTERIOR.	PRUEBAS FUNCIONALES Y DE INTEGRACIÓN, VALIDACIÓN DE SOFTWARE, CONTROL DE CONFIGURACIÓN, VERIFICACIÓN DE INTERFACES Y PRUEBAS DE ACEPTACIÓN.	VERIFICACIÓN ANTICIPADA DE CERTIFICADOS Y APROBACIONES, CONTROL DE STC Y SUPLEMENTOS CUANDO CORRESPONDA, VALIDACIÓN DE AERONAVEGABILIDAD Y SEGUIMIENTO A REQUERIMIENTOS DE LA AUTORIDAD.
IMPACTO DESPUÉS DEL TRATAMIENTO	***PROBABILIDAD***	1	1	2	1	1
	IMPACTO	2	2	2	3	3
	VALORACIÓN DEL RIESGO	3	3	4	4	4
	CATEGORÍA	RIESGO BAJO	RIESGO BAJO	RIESGO BAJO	RIESGO BAJO	RIESGO BAJO
AFECTA LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO?	SÍ		SÍ	SÍ	SÍ	SÍ
PERSONA RESPONSABLE POR IMPLEMENTAR EL TRATAMIENTO	SUPERVISOR TÉCNICO DEL CONTRATO E INSPECTOR AERONÁUTICO		SUPERVISOR TÉCNICO DEL CONTRATO	SUPERVISOR CONTRACTUAL Y SUPERVISOR LOGÍSTICO	SUPERVISOR TÉCNICO E INSPECTOR AERONÁUTICO	SUPERVISOR TÉCNICO E INSPECTOR AERONÁUTICO
FECHA ESTIMADA EN QUE SE INICIE EL TRATAMIENTO	ACTA DE INICIO DEL CONTRATO		ACTA DE INICIO DEL CONTRATO	INICIO DEL PROCESO DE IMPORTACIÓN	INICIO DE LA INTEGRACIÓN TÉCNICA	INICIO DE EJECUCIÓN CONTRACTUAL
FECHA ESTIMADA EN QUE SE COMPLETA EL TRATAMIENTO	RECIBO A SATISFACCIÓN		ENTREGA FINAL DE LAS AERONAVES	NACIONALIZACIÓN Y ENTREGA A LA ENTIDAD	RECIBO TÉCNICO Y ACEPTACIÓN DE LAS AERONAVES	RECEPCIÓN TÉCNICA Y DOCUMENTAL

MONITOREO Y REVISIÓN	***INSPECCIONES TÉCNICAS, LISTAS DE VERIFICACIÓN, CONTROL DE HALLAZGOS Y VALIDACIÓN DOCUMENTAL.***	INSPECCIONES TÉCNICAS, LISTAS DE VERIFICACIÓN, CONTROL DE NO CONFORMIDADES Y VALIDACIÓN DOCUMENTAL.	SEGUIMIENTO A HITOS DE FABRICACIÓN, PRUEBAS, SUMINISTRO DE COMPONENTES Y ENTREGA.	SEGUIMIENTO A TRÁMITES ADUANEROS, PERMISOS, TRANSPORTE INTERNACIONAL, HABILITACIONES Y HITOS LOGÍSTICOS.	PRUEBAS FUNCIONALES, REGISTRO DE FALLAS, CONTROL DE CONFIGURACIÓN Y VALIDACIÓN DE SOFTWARE.	REVISIÓN DOCUMENTAL Y VALIDACIÓN DE AERONAVEGABILIDAD POR CADA AERONAVE.
	PERIODICIDAD ¿CUÁNDO?	MENSUAL Y POR HITO DE INSPECCIÓN	QUINCENAL DURANTE FABRICACIÓN Y MENSUAL EN LOS DEMÁS HITOS	SEMANAL DURANTE TRÁNSITO Y NACIONALIZACIÓN	POR HITO DE INTEGRACIÓN Y DURANTE PRUEBAS DE ACEPTACIÓN	POR HITO DE CERTIFICACIÓN Y ANTES DE CADA RECEPCIÓN

Nº	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**
CLASE	Específico	Específico	Específico	Específico	Específico
FUENTE	Externo	Externo	Externo	Externo	Externo
ETAPA	Ejecución	Ejecución	Ejecución	Ejecución	Ejecución
TIPO	Técnico	Técnico	Logístico	Financiero	Logístico
DESCRIPCIÓN(QUE PUEDE PASAR Y COMO PUEDE OCURRIR)	POSIBILIDAD DE QUE LAS CONDICIONES REALES DE OPERACIÓN, INCLUYENDO PESO, TEMPERATURA, ELEVACIÓN, VIENTO, CONFIGURACIÓN, ESTADO DE PISTA Y OTRAS VARIABLES AMBIENTALES Y OPERACIONALES, GENEREN DIFERENCIAS ENTRE LOS VALORES DE PERFORMANCE DOCUMENTADOS Y LOS RESULTADOS OBTENIDOS DURANTE LAS PRUEBAS O CONDICIONES DE EMPLEO PREVISTAS.	POSIBILIDAD DE QUE DURANTE LA INTEGRACIÓN, INSTALACIÓN, CONVERSIÓN O VALIDACIÓN DE CONFIGURACIONES MULTIMISIÓN SE PRESENTEN LIMITACIONES DE PESO Y BALANCE, COMPATIBILIDAD, INSTALACIÓN, PROCEDIMIENTOS, EQUIPOS O APROBACIONES QUE REQUIERAN AJUSTES TÉCNICOS.	POSIBILIDAD DE INDISPONIBILIDAD TEMPORAL, RESTRICCIONES DE FABRICACIÓN, DEMORAS DE PROVEEDORES O INTERRUPCIONES EN LA CADENA DE SUMINISTRO DE REPUESTOS, COMPONENTES ROTABLES, CONSUMIBLES Y ASISTENCIA TÉCNICA NECESARIOS PARA EL SOSTENIMIENTO DE LA FLOTA.	POSIBILIDAD DE VARIACIONES SIGNIFICATIVAS EN LA TASA DE CAMBIO ENTRE EL PESO COLOMBIANO Y EL DÓLAR ESTADOUNIDENSE DURANTE LA EJECUCIÓN CONTRACTUAL, QUE MODIFIQUEN EL COSTO EFECTIVO EN PESOS DE LAS OBLIGACIONES DENOMINADAS EN MONEDA EXTRANJERA.	POSIBILIDAD DE QUE DURANTE EL TRANSPORTE INTERNACIONAL, VUELO FERRY, MANIPULACIÓN, DESCARGUE O ALMACENAMIENTO SE PRESENTEN EVENTOS ACCIDENTALES, METEOROLÓGICOS O DE MANEJO QUE OCASIONEN DAÑOS O AFECTACIONES FÍSICAS A LAS AERONAVES, COMPONENTES O DEMÁS BIENES ASOCIADOS.

CONSECUENCIA DE LA OCURRENCIA DEL EVENTO	LIMITACIONES OPERACIONALES, NECESIDAD DE PRUEBAS O VALIDACIONES ADICIONALES Y AFECTACIÓN TEMPORAL DEL EMPLEO PREVISTO.	LIMITACIÓN TEMPORAL DE ALGUNA CONFIGURACIÓN MULTIMISIÓN, DEMORAS EN SU VALIDACIÓN Y AFECTACIÓN DE LA FLEXIBILIDAD OPERACIONAL.	INCREMENTO DE TIEMPOS DE INDISPONIBILIDAD, AFECTACIÓN DE LA CONTINUIDAD OPERACIONAL Y MAYOR PRESIÓN SOBRE EL STOCK INSTITUCIONAL.	AFECTACIÓN DE LAS PROYECCIONES PRESUPUESTALES, DE LA DISPONIBILIDAD DE RECURSOS Y, SEGÚN LA ESTRUCTURA DE PAGOS PACTADA, DEL FLUJO FINANCIERO DE LA EJECUCIÓN.	NECESIDAD DE INSPECCIONES, REPARACIONES, REEMPLAZOS, REPROCESOS Y POSIBLES DEMORAS EN LA ENTREGA O PUESTA EN SERVICIO.
PROBABILIDAD	2	2	3	3	2
IMPACTO	4	4	4	4	4
VALORACIÓN DEL RIESGO	6	6	7	7	6
CATEGORÍA	RIESGO ALTO	RIESGO ALTO	RIESGO ALTO	RIESGO ALTO	RIESGO ALTO
¿A QUIEN SE LE AGINA?	100% CONTRATISTA EN LO RELACIONADO CON LOS DATOS Y CONFIGURACIÓN OFERTADOS; COMPARTIDO PARA CONDICIONES OPERACIONALES AJENAS A SU CONTROL	100% CONTRATISTA DENTRO DEL ALCANCE DE LAS CONFIGURACIONES Y KITS SUMINISTRADOS; COMPARTIDO PARA APROBACIONES EXTERNAS	CONTRATISTA DENTRO DE LOS NIVELES DE SOPORTE Y SUMINISTRO COMPROMETIDOS; COMPARTIDO CUANDO EL EVENTO PROVENGA DE FABRICANTES O TERCEROS FUERA DE SU CONTROL	COMPARTIDO SEGÚN LA ESTRUCTURA CONTRACTUAL DE PAGOS Y EL MECANISMO DE COBERTURA O RECONOCIMIENTO QUE SE ESTABLEZCA	CONTRATISTA HASTA LA TRANSFERENCIA DEL RIESGO ESTABLECIDA EN EL INCOTERM Y EL CONTRATO; POSTERIORMENTE, SEGÚN LA DISTRIBUCIÓN CONTRACTUAL
TRATAMIENTO / CONTROLES A SER IMPLEMENTADOS	DEFINICIÓN PREVIA DE CONDICIONES HOMOGÉNEAS, USO DE AFM/POH Y TABLAS/ CURVAS OFICIALES, VALIDACIÓN DE CONFIGURACIÓN Y PRUEBAS DE ACEPTACIÓN CUANDO APLIQUEN.	LISTAS DE VERIFICACIÓN, VALIDACIÓN DE KITS, PESO Y BALANCE, LIMITACIONES, DOCUMENTACIÓN APROBADA Y PRUEBAS DE CADA CONFIGURACIÓN.	PAQUETE INICIAL DE REPUESTOS, LISTADO DE PARTES CRÍTICAS, TIEMPOS MÁXIMOS DE ENTREGA, CANAL DE SOPORTE OEM, SEGUIMIENTO DE SOLICITUDES Y CONTROL DE EVENTOS AOG.	DEFINICIÓN CLARA DE MONEDA Y FECHAS DE CONVERSIÓN, SEGUIMIENTO A LA TRM Y PROGRAMACIÓN FINANCIERA DE LOS PAGOS.	SEGURO DE TRANSPORTE Y CASCO, PLANIFICACIÓN DEL FERRY, INSPECCIÓN PRE Y POST VUELO, CONTROL DE MANIPULACIÓN, EMBALAJE Y REGISTRO DE EVENTOS.
IMPACTO DESPUÉS DEL TRATAMIENTO	1	1	2	2	1
	3	3	3	3	3
	4	4	4	4	4

	RIESGO BAJO	RIESGO BAJO	RIESGO BAJO	RIESGO BAJO	RIESGO BAJO
AFECTA LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO?	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ
PERSONA RESPONSABLE POR IMPLEMENTAR EL TRATAMIENTO	SUPERVISOR TÉCNICO E INSPECTOR AERONÁUTICO	SUPERVISOR TÉCNICO E INSPECTOR AERONÁUTICO	SUPERVISOR TÉCNICO DEL CONTRATO	SUPERVISOR CONTRACTUAL Y ÁREA FINANCIERA DESIGNADA	SUPERVISOR LOGÍSTICO Y SUPERVISOR TÉCNICO DEL CONTRATO
FECHA ESTIMADA EN QUE SE INICIE EL TRATAMIENTO	ESTRUCTURACIÓN DEL PLAN DE PRUEBAS DE ACEPTACIÓN	INICIO DE INTEGRACIÓN DE CONFIGURACIONES ESPECIALES	ACTA DE INICIO DEL CONTRATO	ACTA DE INICIO DEL CONTRATO	INICIO DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL
FECHA ESTIMADA EN QUE SE COMPLETA EL TRATAMIENTO	ACEPTACIÓN TÉCNICA DE LAS AERONAVES	ACEPTACIÓN DE CADA CONFIGURACIÓN	FINALIZACIÓN DEL PERIODO DE SOPORTE CONTRACTUAL	FINALIZACIÓN DEL HORIZONTE DE PAGOS CONTRACTUALES	ENTREGA Y RECIBO A SATISFACCIÓN
MONITOREO Y REVISIÓN	COMPARACIÓN DE PERFORMANCE DOCUMENTADA CON LOS REQUISITOS Y RESULTADOS DE PRUEBAS.	LISTAS DE VERIFICACIÓN, PRUEBAS DE CONFIGURACIÓN Y VALIDACIÓN DE DOCUMENTACIÓN APROBADA.	CONTROL DE SOLICITUDES DE REPUESTOS, AOG, TIEMPOS DE ENTREGA Y STOCK CRÍTICO.	SEGUIMIENTO A LA TRM, OBLIGACIONES PENDIENTES Y PROYECCIÓN DE PAGOS EN MONEDA EXTRANJERA.	SEGUIMIENTO A TRÁNSITO, SEGUROS, REPORTES DE INCIDENTES E INSPECCIÓN POSTERIOR AL ARRIBO.
	POR CADA AERONAVE Y POR CADA PRUEBA DE PERFORMANCE APLICABLE	POR CADA CONFIGURACIÓN MULTIMISIÓN	MENSUAL Y CADA EVENTO AOG	MENSUAL Y ANTES DE CADA PAGO	DURANTE CADA TRASLADO Y POR CADA EVENTO

Nº	**11**	**12**	**13**	**14**
CLASE	Específico	Específico	Específico	Específico
FUENTE	Externo	Externo	Externo	Externo
ETAPA	Ejecución	Ejecución	Ejecución	Ejecución
TIPO	Operacional	Técnico	Tecnológico	Regulatorio

DESCRIPCIÓN(QUE PUEDE PASAR Y COMO PUEDE OCURRIR)	POSIBILIDAD DE QUE DURANTE LA EJECUCIÓN DE LOS PROGRAMAS DE CAPACITACIÓN SE PRESENTEN RESTRICCIONES EN LA DISPONIBILIDAD DE INSTRUCTORES, SIMULADORES, AERONAVES, CENTROS DE ENTRENAMIENTO, DESPLAZAMIENTOS, PERMISOS O PROGRAMACIÓN QUE AFECTEN TEMPORALMENTE EL DESARROLLO DE LA TRANSICIÓN OPERACIONAL Y TÉCNICA.	POSIBILIDAD DE QUE DURANTE LA OPERACIÓN INICIAL O POSTERIOR DE LAS AERONAVES SE MANIFIESTEN DEFECTOS LATENTES, FALLAS INTERMITENTES O DEGRADACIONES DE COMPONENTES QUE NO HAYAN SIDO IDENTIFICADAS DURANTE LAS INSPECCIONES Y PRUEBAS INICIALES.	POSIBILIDAD DE OBSOLESCENCIA TECNOLÓGICA, DISCONTINUIDAD DE COMPONENTES, MODIFICACIÓN DE LÍNEAS DE PRODUCTO O REDUCCIÓN DE LA CAPACIDAD DE SOPORTE DEL FABRICANTE DURANTE EL CICLO DE VIDA PREVISTO DE LAS AERONAVES.	POSIBILIDAD DE QUE DURANTE LA EJECUCIÓN CONTRACTUAL SE PRESENTEN MODIFICACIONES NORMATIVAS, DIRECTIVAS DE AERONAVEGABILIDAD, DISPOSICIONES TÉCNICAS O NUEVOS REQUISITOS DE AUTORIDAD COMPETENTE QUE INCIDAN SOBRE LA CONFIGURACIÓN, DOCUMENTACIÓN, CERTIFICACIÓN, MANTENIMIENTO O CONDICIONES DE OPERACIÓN DE LAS AERONAVES.
CONSECUENCIA DE LA OCURRENCIA DEL EVENTO	REPROGRAMACIÓN DE ACTIVIDADES, DEMORAS EN LA TRANSICIÓN DE PERSONAL Y AFECTACIÓN TEMPORAL DE LA AUTONOMÍA OPERACIONAL O DE MANTENIMIENTO.	AERONAVE FUERA DE SERVICIO, COSTOS DE CORRECCIÓN, AFECTACIÓN DE LA DISPONIBILIDAD Y POTENCIAL IMPACTO EN LA CONTINUIDAD OPERACIONAL.	INCREMENTO DE COSTOS DE SOSTENIMIENTO, LIMITACIONES DE OPERACIÓN, DIFICULTADES DE ACTUALIZACIÓN Y AFECTACIÓN DE LA CONTINUIDAD DE LA CAPACIDAD.	NECESIDAD DE MODIFICACIONES, ACTUALIZACIONES DOCUMENTALES, CAMBIOS EN PROCEDIMIENTOS O LIMITACIONES DE OPERACIÓN Y EVENTUALES AFECTACIONES DEL CRONOGRAMA.
PROBABILIDAD	2	2	2	2
IMPACTO	3	4	3	4
VALORACIÓN DEL RIESGO	5	6	5	6
CATEGORÍA	RIESGO MEDIO	RIESGO ALTO	RIESGO MEDIO	RIESGO ALTO

¿A QUIEN SE LE AGINA?	CONTRATISTA PARA LA DISPONIBILIDAD DE RECURSOS A SU CARGO; COMPARTIDO CUANDO DEPENDA DE AUTORIDADES, VIAJES O TERCEROS	100% CONTRATISTA DENTRO DEL ALCANCE DE LA GARANTÍA Y DE LOS COMPONENTES SUMINISTRADOS	COMPARTIDO SEGÚN EL ORIGEN DEL EVENTO Y EL ÁMBITO DE CONTROL DE LA ENTIDAD, DEL CONTRATISTA Y DEL FABRICANTE	COMPARTIDO SEGÚN LA CAUSA; CONTRATISTA PARA OBLIGACIONES DE ACTUALIZACIÓN, DOCUMENTACIÓN Y CUMPLIMIENTO QUE SE ENCUENTREN A SU CARGO
TRATAMIENTO / CONTROLES A SER IMPLEMENTADOS	PLAN DE CAPACITACIÓN APROBADO, PROGRAMACIÓN ANTICIPADA, CUPOS, INSTRUCTORES, SIMULADORES, EVALUACIONES, CERTIFICACIONES Y PLANES DE CONTINGENCIA.	GARANTÍA TÉCNICA Y DE CORRECTO FUNCIONAMIENTO, PROCEDIMIENTO AOG, TRAZABILIDAD DE FALLAS, ANÁLISIS DE CAUSA Y REEMPLAZO O REPARACIÓN DE COMPONENTES CUANDO CORRESPONDA.	VERIFICACIÓN DE POLÍTICA DE SOPORTE OEM, HORIZONTE DE DISPONIBILIDAD DE COMPONENTES, PLANES DE ACTUALIZACIÓN, IDENTIFICACIÓN DE OBSOLESCENCIA Y SEGUIMIENTO A CAMBIOS DE PRODUCTO.	MONITOREO NORMATIVO Y DE DIRECTIVAS DE AERONAVEGABILIDAD, COMUNICACIÓN FORMAL ENTRE LAS PARTES, EVALUACIÓN DE IMPACTO Y ACTUALIZACIÓN DE DOCUMENTACIÓN, CONFIGURACIÓN Y PROCEDIMIENTOS CUANDO CORRESPONDA.
IMPACTO DESPUÉS DEL TRATAMIENTO	1	1	1	1
	2	3	2	3
	3	4	3	4
	RIESGO BAJO	RIESGO BAJO	RIESGO BAJO	RIESGO BAJO
AFECTA LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO?	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ
PERSONA RESPONSABLE POR IMPLEMENTAR EL TRATAMIENTO	SUPERVISOR TÉCNICO DEL CONTRATO	SUPERVISOR TÉCNICO Y PERSONAL DE MANTENIMIENTO DESIGNADO	SUPERVISOR TÉCNICO DEL CONTRATO	SUPERVISOR TÉCNICO DEL CONTRATO Y ASESORÍA JURÍDICA/REGULATORIA
FECHA ESTIMADA EN QUE SE INICIE EL TRATAMIENTO	APROBACIÓN DEL PLAN DE ENTRENAMIENTO	ENTREGA Y RECIBO A SATISFACCIÓN	ACTA DE INICIO Y DURANTE TODA LA EJECUCIÓN	ACTA DE INICIO Y DURANTE TODA LA EJECUCIÓN
FECHA ESTIMADA EN QUE SE COMPLETA EL TRATAMIENTO	FINALIZACIÓN Y CERTIFICACIÓN DE LA CAPACITACIÓN	FINALIZACIÓN DE LAS GARANTÍAS CONTRACTUALES	DURANTE EL HORIZONTE DE SOPORTE CONTRACTUAL	FINALIZACIÓN DEL CONTRATO O IMPLEMENTACIÓN DE LA MEDIDA REGULATORIA

MONITOREO Y REVISIÓN	SEGUIMIENTO A CRONOGRAMA DE CURSOS, ASISTENCIA, EVALUACIONES Y CERTIFICACIONES.	SEGUIMIENTO A REPORTES DE FALLAS, RECLAMOS DE GARANTÍA, AOG Y TIEMPOS DE SOLUCIÓN.	REVISIÓN DE COMUNICACIONES OEM, BOLETINES, OBSOLESCENCIA Y DISPONIBILIDAD DE COMPONENTES.	REVISIÓN DE CAMBIOS NORMATIVOS, DIRECTIVAS DE AERONAVEGABILIDAD Y COMUNICACIONES DE AUTORIDAD COMPETENTE.
	POR CADA ACTIVIDAD DE CAPACITACIÓN	CONTINUO DURANTE LA GARANTÍA Y CADA EVENTO	SEMESTRAL Y ANTE CADA ALERTA OEM	TRIMESTRAL Y ANTE CAMBIOS REGULATORIOS

21.3. RIESGOS ECONÓMICOS, FINANCIEROS Y DE ORGANIZACIÓN

Nº	1	2	3	4	5	6	7
CLASE	GENERAL	GENERAL	GENERAL	GENERAL	GENERAL	ESPECIFICO	ESPECIFICO
FUENTE	EXTERNO	EXTERNO	EXTERNO	EXTERNO	EXTERNO	EXTERNO	EXTERNO
ETAPA	EJECUCIÓN	EJECUCIÓN	EJECUCIÓN	EJECUCIÓN	EJECUCIÓN	EJECUCIÓN	EJECUCIÓN
TIPO	R. OPERACIONAL Y FINANCIERO	R. FINANCIERO	R. ECONÓMICO	R. ECONÓMICO	R. DE LA NATURALEZA. R AMBIENTAL, R. ECONÓMICO	R. ECONÓMICO	R. ECONÓMICO
DESCRIPCIÓN (que puede pasar y como puede ocurrir)	FALTA DE CONSECUCIÓN DE RECURSOS QUE SOPORTEN LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO.	LOS EFECTOS FAVORABLES O DESFAVORABLES EN LA ALTERACIÓN DE LAS CONDICIONES DE FINANCIACIÓN QUE TOME EL CONTRATISTA PARA DAR CUMPLIMIENTO AL OBJETO CONTRACTUAL.	EL RIESGO CAMBIARIO EN LOS PROCESOS EN DIVISAS QUE INVOLUCRE LA CANCELACIÓN DE BIENES Y/O SERVICIOS, PRODUCTO DE LA EJECUCIÓN DE LA PRESENTE CONTRATACIÓ N EN EL EXTRANJERO.	LA INADECUADA PROYECCIÓN DE COSTOS ECONÓMICOS INCURRIDOS POR EL CONTRATISTA EN LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO AL MOMENTO DE PRESENTAR SU PROPUESTA ECONÓMICA A LA	LOS EFECTOS DESFAVORABLES QUE ALTEREN LAS CONDICIONES EN LA ADQUISICIÓN DE BIENES Y/O SERVICIOS TALES COMO, MATERIAS PRIMAS, MANO DE OBRA, TRANSPORTE. ALMACENAMIENT O, BODEGAJE Y TODO LO CORRESPONDIE NTE A LA CADENA DE PRODUCCIÓN Y DISTRIBUCIÓN EN LOS	EL RIESGO CAMBIARIO EN LOS PROCESOS QUE INVOLUCRE LA CANCELACIÓN DE BIENES EN DIVISAS Y CUYA EJECUCIÓN SE CUMPLA DE ACUERDO CON LO PLANEADO.	PARA LOS CASOS EN QUE LOS CONTRATOS SE SUSCRIBAN EN MONEDA EXTRANJERA Y DURANTE SU EJECUCIÓN SE SOLICITEN PRORROGAS Y POR ESTA CAUSA SE EVIDENCIE UN DESFINANCIAMIEN TO OCASIONADO POR UN INCREMENTO SUPERIOR AL PROYECTADO POR EL MDN DE LA TASA DE CAMBIO EN EL TIEMPO DEL RETRASO.

Nº	1	2	3	4	5	6	7
				ADMINISTRACIÓN.	PAÍSES FABRICANTES DE LOS ELEMENTOS.		
CONSECUENCIA DE LA OCURRENCIA DEL EVENTO	LA SUSPENSIÓN TEMPORAL O DEFINITIVA DEL CONTRATO.	QUE INCUMPLA CON EL CONTRATO	QUE POR LA FLUCTUACIÓN DE LA MONEDA EL PRECIO DEL BIEN SE INCREMENTE Y ESTE NO PUEDA SER ENTREGADO DE ACUERDO CON LAS CONDICIONES DEL CONTRATO. EL PRECIO CONTRATADO ES FIJO Y FIRME, TENIENDO EN CUENTA QUE ES EL PRECIO OFERTADO POR EL CONTRATISTA DE ACUERDO CON SU ANÁLISIS DE PRECIOS UNITARIOS, EN CASO DE PRESENTARSE DICHO ACONTECIMIENTO DEBERA ASUMIR LOS SOBRECOSTOS	QUE SOLICITE CAMBIAR SU PROPUESTA ECONÓMICA DURANTE LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO	QUE NO SE CUMPLA CON LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO	ASIGNACIÓN DE RECURSOS ADICIONALES A LOS PROYECTADOS EN SU INICIO.	DESFINANCIAMIENTO DEL CONTRATO
Nº	1	2	3	4	5	6	7
			S PRESENTADOS				

Nº		1	2	3	4	5	6	7
PROBABILIDAD		3	1	4	1	3	3	3
IMPACTO		4	5	3	1	4	3	3
VALORACIÓN DEL RIESGO		7	6	7	2	7	6	6
CATEGORÍA		RIESGO ALTO	RIESGO ALTO	RIESGO ALTO	RIESGO BAJO	RIESGO ALTO	RIESGO ALTO	RIESGO ALTO
¿A QUIEN SE LE AGINA?		100% AL CONTRATISTA	100% AL CONTRATISTA	100% CONTRATISTA	100% CONTRATISTA	100% CONTRATISTA	100% CONTRATANTE	100% CONTRATISTA
TRATAMIENTO / CONTROLES A SER IMPLEMENTADOS		EL SUPERVISOR DEL CONTRATO DEBE MONITOREAR LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO DE ACUERDO CON EL CRONOGRAMA DE LA OFERTA	LA ADMINISTRACIÓN EXIGE INDICADORES FINANCIEROS ACORDES AL PROCESO CONTRACTUAL	DEBIDO PROCESO	DEBIDO PROCESO	EL SUPERVISOR DEL CONTRATO DEBE MONITOREAR LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO DE ACUERDO CON EL CRONOGRAMA DE LA OFERTA	LA ADMINISTRACIÓN DEBE REALIZAR ANÁLISIS ADICIONALES A LA INFORMACIÓN DEMARCADA POR EL MDN, A FIN DE PREVER COMPORTAMIENTOS ATÍPICOS SOBRE EL INCREMENTO DE LAS MONEDAS.	DEBIDO PROCESO
IMPACTO DESPUÉS DEL TRATAMIENTO	PROBABILIDAD	1	1	1	1	1	1	1
	IMPACTO	1	1	1	1	1	1	1
	VALORACIÓN	2	2	2	2	2	2	2

Nº		1	2	3	4	5	6	7
	DEL RIESGO							
	CATEGORÍA	RIESGO BAJO	RIESGO BAJO	RIESGO BAJO	RIESGO BAJO	RIESGO BAJO	RIESGO BAJO	RIESGO BAJO
¿AFECTA LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO?		SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
PERSONA RESPONSABLE POR IMPLEMENTAR EL TRATAMIENTO		GERENTE DEL PROYECTO	GERENTE DEL PROYECTO	GERENTE DEL PROYECTO / COMITÉ DE ADQUISICIONE S	GERENTE DEL PROYECTO / COMITÉ DE ADQUISICIONE S	GERENTE DEL PROYECTO	COMITÉ ECONÓMICO EVALUADOR, SECCIÓN PRESUPUESTO Y COMITÉ DE ADQUISICIONES	GERENTE DEL PROYECTO / COMITÉ DE ADQUISICIONES
FECHA ESTIMADA EN QUE SE INICIE EL TRATAMIENTO		PERFECCIONAMIENTO DEL CONTRATO	PERFECCIONAMIENTO DEL CONTRATO	UNA VEZ SE CONOCE EL INCUMPLIMIENTO POR PARTE DEL CONTRATISTA O EL SUPERVISOR DEL CONTRATO	UNA VEZ SE CONOCE EL INCUMPLIMIENTO POR PARTE DEL CONTRATISTA O EL SUPERVISOR DEL CONTRATO	UNA VEZ SE CONOCE EL INCUMPLIMIENTO POR PARTE DEL CONTRATISTA O EL SUPERVISOR DEL CONTRATO	CUANDO OCURRA EL HECHO	UNA VEZ SE CONOCE EL INCUMPLIMIENTO POR PARTE DEL CONTRATISTA O EL SUPERVISOR DEL CONTRATO
FECHA ESTIMADA EN QUE SE COMPLETA EL TRATAMIENTO		CON LA SUSCRIPCIÓN DEL ACTA DE RECIBO DE SATISFACCIÓN	CON LA SUSCRIPCIÓN DEL ACTA DE RECIBO DE SATISFACCIÓN	CON EL ACTA DE ENTREGA A SATISFACCIÓN O EL ACTA DE LIQUIDACIÓN	CON EL ACTA DE ENTREGA A SATISFACCIÓN O EL ACTA DE LIQUIDACIÓN	CON LA SUSCRIPCIÓN DEL ACTA DE RECIBO DE SATISFACCIÓN	CON EL PAGO DE LA OBLIGACIÓN	CON EL ACTA DE ENTREGA A SATISFACCIÓN O EL ACTA DE LIQUIDACIÓN
Nº		1	2	3	4	5	6	7
		CON LA EXPEDICIÓN POR PARTE DEL SUPERVISOR DEL	CON LA EXPEDICIÓN POR PARTE DEL SUPERVISOR DEL	CON LA EXPEDICIÓN POR PARTE DEL SUPERVISOR DEL CONTRATO	CON LA EXPEDICIÓN POR PARTE DEL SUPERVISOR DEL CONTRATO	CON LA EXPEDICIÓN POR PARTE	CON LA EXPEDICIÓN POR PARTE	CON LA EXPEDICIÓN POR PARTE

Nº		1	2	3	4	5	6	7
MONITOREO Y REVISIÓN	¿COMO SE REALIZA EL MONITOREO?	CONTRATO DE LOS INFORMES DE SUPERVISIÓN Y VERIFICANDO CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN	CONTRATO DE LOS INFORMES DE SUPERVISIÓN Y VERIFICANDO CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN	DE LOS INFORMES DE SUPERVISIÓN Y VERIFICANDO CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN	DE LOS INFORMES DE SUPERVISIÓN Y VERIFICANDO CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN	DEL SUPERVISOR DEL CONTRATO DE LOS INFORMES DE SUPERVISIÓN Y VERIFICANDO CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN	DEL SUPERVISOR DEL CONTRATO DE LOS INFORMES DE SUPERVISIÓN Y VERIFICANDO CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN	DEL SUPERVISOR DEL CONTRATO DE LOS INFORMES DE SUPERVISIÓN Y VERIFICANDO CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN
	PERIODICIDAD ¿CUANDO?	MENSUALES / COMO INDIQUE CRONOGRAMA	MENSUALES / COMO INDIQUE CRONOGRAMA	MENSUALES / COMO INDIQUE CRONOGRAMA	MENSUALES / COMO INDIQUE CRONOGRAMA	MENSUALES / COMO INDIQUE CRONOGRAMA	MENSUALES / COMO INDIQUE CRONOGRAMA	MENSUALES / COMO INDIQUE CRONOGRAMA

21.4. RIESGOS COMERCIO EXTERIOR

Nº	1	2	3	4
CLASE	ESPECIFICO	ESPECIFICO	ESPECIFICO	ESPECIFICO
FUENTE	EXTERNO	EXTERNO	EXTERNO	EXTERNO
ETAPA	EJECUCIÓN	EJECUCIÓN	EJECUCIÓN	EJECUCIÓN
TIPO	R. OPERACIONAL	R. OPERACIONAL	R. OPERACIONAL	R. OPERACIONAL

DESCRIPCIÓN(que puede pasar y como puede ocurrir)	PARA AQUELLOS CONTRATOS EN DONDE SE REQUIERA EL CERTIFICADO DE USO FINAL Y EL CONTRATISTA NO LO SOLICITE OPORTUNA Y CORRECTAMENTE AL EJÉRCITO NACIONAL, EN LOS TIEMPOS ESTABLECIDOS DENTRO DEL CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN DEL CONTRATO.	CUANDO SE DEBA REALIZAR EL TRÁMITE DE LICENCIAS DE EXPORTACIÓN Y EL CONTRATISTA NO LO TRAMITE DENTRO DEL TIEMPO ESTABLECIDO EN EL CRONOGRAMA DE EJECUCCION DEL CONTRATO.	CUANDO EL CONTRATISTA NO CONTRATE EL TRANSPORTE CORRESPONDIENTE O (AÉREO, TERRESTRE O MARÍTIMO) CON LA DEBIDA ANTICIPACIÓN QUE PERMITA LA ENTREGA DEL BIEN EN EL TIEMPO PROGRAMADO, DENTRO DEL CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN DEL CONTRATO. (APLICA TANTO PARA PROCESOS ADELANTADOS EN PESOS COLOMBIANOS O EN MONEDA EXTRANJERA)	CUANDO EL CONTRATISTA NO REALICE EL TRÁMITE DE LA LICENCIA DE IMPORTACIÓN, EN TIEMPO. PARA AQUELLOS PROCESOS EXCLUIDOS DEL IVA DE LA IMPORTACIÓN, ADELANTADOS EN PESOS COLOMBIANOS O EN MONEDA EXTRANJERA
CONSECUENCIA DE LA OCURRENCIA DEL EVENTO	LA SUSPENSIÓN TEMPORAL O DEFINITIVA DEL CONTRATO.	LA SUSPENSIÓN TEMPORAL O DEFINITIVA DEL CONTRATO.	LA SUSPENSIÓN TEMPORAL O DEFINITIVA DEL CONTRATO.	LA SUSPENSIÓN TEMPORAL O DEFINITIVA DEL CONTRATO.
PROBABILIDAD	2	2	2	2
IMPACTO	5	5	5	5
VALORACIÓN DEL RIESGO	7	7	7	7
CATEGORÍA	RIESGO ALTO	RIESGO ALTO	RIESGO ALTO	RIESGO ALTO
¿A QUIEN SE LE AGINA?	100% AL CONTRATISTA	100% AL CONTRATISTA	100% AL CONTRATISTA	100% AL CONTRATISTA
TRATAMIENTO / CONTROLES A SER IMPLEMENTADOS	EL SUPERVISOR DEL CONTRATO DEBE MONITOREAR LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO DE ACUERDO CON EL CRONOGRAMA DE LA OFERTA	EL SUPERVISOR DEL CONTRATO DEBE MONITOREAR LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO DE ACUERDO CON EL CRONOGRAMA DE LA OFERTA	EL SUPERVISOR DEL CONTRATO DEBE MONITOREAR LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO DE ACUERDO CON EL CRONOGRAMA DE LA OFERTA	EL SUPERVISOR DEL CONTRATO DEBE MONITOREAR LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO DE ACUERDO CON EL CRONOGRAMA DE LA OFERTA
IMPACTO DESPUÉS DEL TRATAMIENTO	PROBABILIDAD	1	1	1
	IMPACTO	1	1	1
	VALORACIÓN DEL RIESGO	2	2	2
	CATEGORÍA	RIESGO BAJO	RIESGO BAJO	RIESGO BAJO
AFECTA LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO?		SI	SI	SI
PERSONA RESPONSABLE POR IMPLEMENTAR EL TRATAMIENTO		GERENTE DEL PROYECTO Y SUPERVISOR DEL CONTRATO	GERENTE DEL PROYECTO Y SUPERVISOR DEL CONTRATO	GERENTE DEL PROYECTO Y SUPERVISOR DEL CONTRATO

FECHA ESTIMADA EN QUE SE INICIE EL TRATAMIENTO		PERFECCIONAMIENTO DEL CONTRATO	PERFECCIONAMIENTO DEL CONTRATO	PERFECCIONAMIENTO DEL CONTRATO
FECHA ESTIMADA EN QUE SE COMPLETA EL TRATAMIENTO		CON LA SUSCRIPCIÓN DEL ACTA DE RECIBO DE SATISFACCIÓN	CON LA SUSCRIPCIÓN DEL ACTA DE RECIBO DE SATISFACCIÓN	CON LA SUSCRIPCIÓN DEL ACTA DE RECIBO DE SATISFACCIÓN
MONITOREO Y REVISIÓN	COMO SE REALIZA EL MONITOREO?	CON LA EXPEDICIÓN POR PARTE DEL SUPERVISOR DEL CONTRATO DE LOS INFORMES DE SUPERVISIÓN Y VERIFICANDO CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN	CON LA EXPEDICIÓN POR PARTE DEL SUPERVISOR DEL CONTRATO DE LOS INFORMES DE SUPERVISIÓN Y VERIFICANDO CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN	CON LA EXPEDICIÓN POR PARTE DEL SUPERVISOR DEL CONTRATO DE LOS INFORMES DE SUPERVISIÓN Y VERIFICANDO CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN
	PERIODICIDAD ¿CUÁNDO?	COMO INDIQUE CRONOGRAMA	COMO INDIQUE CRONOGRAMA	COMO INDIQUE CRONOGRAMA

Probabilidad de Riesgo		
	Categoría	Valoración
Probabilidad	Raro (puede ocurrir excepcionalmente)	1
	Improbable (puede ocurrir ocasionalmente)	2
	Posible (puede ocurrir en cualquier momento futuro)	3
	Probable (probablemente va a ocurrir)	4
	Casi cierto (ocurre en la mayoría de circunstancias)	5

Categoría del Riesgo	
Valoración del Riesgo	Categoría
8, 9 y 10	Riesgo extremo
6 y 7	Riesgo alto
5	Riesgo medio
2, 3 y 4	Riesgo bajo

ANÁLISIS SOBRE LA EXIGENCIA DE GARANTÍAS DESTINADAS A AMPARAR LOS PERJUICIOS DE NATURALEZA CONTRACTUAL O EXTRACONTRACTUAL DERIVADOS DEL INCUMPLIMIENTO DEL OFRECIMIENTO O DEL CONTRATO

Estos mecanismos de cobertura son requeridos por el M.D.N. – EJÉRCITO NACIONAL teniendo en cuenta que el objeto de los mismos sirve para respaldar el cumplimiento de todas y cada una de las obligaciones que surjan

del contrato frente a la administración y/o terceros por la razón de la celebración ejecución y liquidación del contrato, con base en las reglas estipuladas en el Decreto No. 1082 de 2015.

22. GARANTÍAS

22.1. GARANTÍA DE SERIEDAD DE LA PROPUESTA

Cada proponente presentará con su propuesta una garantía de seriedad de la oferta, a cargo del proponente en cualquiera de los mecanismos de cobertura de riesgo señalados en el artículo 2.2.1.2.3.1.9 del Decreto 1082 del 2015, de manera incondicionalmente y a favor del EJÉRCITO NACIONAL.

El valor y la vigencia de la garantía de seriedad de la propuesta; será desde la presentación de la oferta hasta la aprobación de la garantía de cumplimiento y su valor es del diez por ciento (10 %) del valor del presupuesto oficial del proceso.

El artículo 2.2.1.2.3.1.6 indica que esta garantía debe cubrir la sanción derivada del incumplimiento de la oferta, en los siguientes eventos:

La no ampliación de la vigencia de la garantía de seriedad de la oferta cuando el plazo para la adjudicación o para suscribir el contrato es prorrogado, siempre que tal prórroga sea inferior a tres (3) meses.

El retiro de la oferta después de vencido el plazo fijado para la presentación de las ofertas.

La no suscripción del contrato sin justa causa por parte del adjudicatario.

La falta de otorgamiento por parte del proponente seleccionado de la garantía de cumplimiento del contrato

Cuando la propuesta se presente en consorcio, unión temporal o en promesa de sociedad futura, la póliza deberá tomarse a nombre del consorcio o de la unión temporal o sociedad futura, según el caso, con la indicación de cada uno de sus integrantes (no a nombre de sus representantes legales), y deberá expresar claramente que será exigible por su valor total ante el incumplimiento en que incurran cualquiera de los integrantes del grupo proponente, en todo o en parte. De igual manera deberá establecer el porcentaje de participación de cada uno de sus integrantes conforme al acta de constitución.

22.2. GARANTÍA DE CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES CONTRACTUALES:

El artículo 7 de la Ley 1150 de 2007, señala que los contratistas prestarán garantía única para el cumplimiento de las obligaciones surgidas del contrato. Los proponentes prestarán garantía de seriedad en los ofrecimientos hechos.

De conformidad con el artículo 2.2.1.2.3.1.2 del Decreto 1082 de 2015 las garantías que los proponentes o contratista pueden otorgar son: contrato de seguro contenido en una póliza, patrimonio autónomo y garantía bancaria.

Las garantías deberán cubrir los riesgos establecidos en los artículos 2.2.1.2.3.1.5, 2.2.1.2.3.1.6 y 2.2.1.2.3.1.7 del Decreto 1082 del 2015, de acuerdo con el objeto del proceso.

La suficiencia de la garantía se tendrá en cuenta en lo estipulado en los artículos 2.2.1.2.3.1.9 hasta el 2.2.1.2.3.1.17 del Decreto 1082 de 2015.

TIPO RIESGO	PÓLIZAS EXIGIBLES
BUEN MANEJO Y CORRECTA INVERSIÓN DEL ANTICIPO	El valor asegurado de este amparo deberá ser equivalente al cien por ciento (100 %) del valor entregado a título de anticipo, y su vigencia deberá extenderse hasta la amortización total del mismo, de conformidad con las condiciones establecidas en el contrato y en los documentos que integran el proceso de selección.
CALIDAD Y CORRECTO FUNCIONAMIENTO DE LOS BIENES (Incluye la aeronave, motor, hélices, equipos y kits)	Por un valor equivalente al cincuenta por ciento (50%) del valor del contrato y deberá cubrir veinticuatro (24) meses a partir del acta de recibo a satisfacción por parte de la Entidad y hasta la liquidación.
CUMPLIMIENTO DEL CONTRATO (PAGO DE MULTAS Y CLAUSULA PENAL PECUNIARIA)	Su cuantía será equivalente al treinta por ciento (30%) del valor del contrato y cubrirá el plazo de ejecución de este y de las prórrogas a las que hubiere lugar, y seis (6) meses más y hasta su liquidación.
CALIDAD DEL SERVICIO	Su cuantía será equivalente al treinta por ciento (30%) del valor del contrato y cubrirá el plazo de ejecución de este y de las prórrogas a las que hubiere lugar, y un (1) año más y hasta su liquidación.
RCE (RESPOSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL)	CINCO POR CIENTO (5%) del valor del contrato y cubrirá el plazo de ejecución del contrato

Lo anterior sin perjuicio de las garantías específicas del fabricante aplicables a motores, aviónica, estructura, componentes, accesorios y demás elementos, cuando sean superiores a la garantía mínima exigida por la Entidad

Las vigencias de todos los amparos deberán ajustarse a las fechas de suscripción del contrato, y de la terminación del plazo de duración del mismo, según sea el caso. El hecho de la constitución de estos amparos

no exonera al CONTRATISTA de las responsabilidades legales en relación con los riesgos asegurados. Dentro de los términos estipulados en el contrato, ninguno de los amparos otorgados podrá ser cancelado o modificado sin la autorización expresa del M.D.N. – EJERCITO NACIONAL.

El CONTRATISTA deberá mantener vigente las garantías, amparos y pólizas a que se refiere esta cláusula y serán de su cargo el pago de todas las primas y demás erogaciones de constitución, mantenimiento y restablecimiento inmediato de su monto, cada vez que se disminuya o agote por razón de las sanciones que se impongan.

Si el CONTRATISTA no modifica las garantías, éstas podrán variarse por la aseguradora o banco a petición del MDN- EJÉRCITO NACIONAL y a cuenta del CONTRATISTA quien por la firma del contrato que se le adjudique autoriza expresamente al MDN EJERCITO NACIONAL para retener y descontar los valores respectivos de los saldos que hubiere a su favor, sin que por ello se entienda que el MDN- Ejército Nacional asume la responsabilidad de la ampliación de los amparos y pago de las primas, los cuales son responsabilidad del contratista.

En la garantía debe constar que se ampara el cumplimiento del contrato, el pago de las multas y de la penal pecuniaria convenidas, además, la aseguradora debe renunciar al beneficio de excusión.

Estos mecanismos de cobertura son requeridos por el M.D.N. – Ejército Nacional teniendo en cuenta que los objetos de las mismas sirven para respaldar el cumplimiento de todas y cada una de las obligaciones que surgen a cargo del contratista frente a la administración y /o terceros, por razón de la celebración, ejecución y liquidación del contrato.

Nota 1.: EN LA GARANTÍA DEBE CONSTAR QUE SE AMPARA EL CUMPLIMIENTO DEL CONTRATO, EL PAGO DE LAS MULTAS Y DE LA PENAL PECUNIARIA CONVENIDAS, ASÍ COMO TAMBIÉN DEBERÁ CONSTAR QUE SE RENUNCIA AL BENEFICIO DE EXCUSIÓN Y CONSAGRARÁ LA DIRECCIÓN FÍSICA Y ELECTRÓNICA PARA NOTIFICACIONES JUDICIALES Y SU ACEPTACIÓN DE RECIBIR NOTIFICACIONES POR MEDIOS ELECTRÓNICOS.

Nota 2.: Para el caso de garantías bancarias, contratos de seguro de cumplimiento (Pólizas de seguros) y los patrimonios autónomos otorgados como garantías, estas deberán permitir la verificación en línea o por Internet, con el propósito de verificar la validez, idoneidad y suficiencia de los documentos, y/o un punto de contacto telefónico o virtual (en idioma castellano) para solicitar cualquier requerimiento orientado a absolver las consultas que sobre el particular sean pertinentes.

Nota 3.: Dando aplicación del artículo 2.2.1.2.3.4.1. del Decreto 1082 de 2015, en el caso de garantía bancaria, y las cartas de crédito STAND BY, solo se aceptarán siempre y cuando la garantía conste en documento expedido por una entidad financiera autorizada por la Superintendencia Financiera o quien haga sus veces otorgado de acuerdo con las normas del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero. En el documento debe constar expresamente que:

1. La garantía será efectiva a primer requerimiento o primera demanda de la Entidad Estatal.

2. La garantía bancaria será irrevocable

3. Se indique la suficiencia (amparos y vigencia establecidos)

4. Que se renuncia al beneficio de excusión

5. Que "la garantía será pagada por el garante dentro de los treinta (30) días siguientes a la fecha del acto administrativo que declare el incumplimiento del oferente"

6. Indicar la dirección electrónica para notificaciones.

RESTABLECIMIENTO O AMPLIACIÓN DE LA GARANTÍA

De acuerdo con lo estipulado en el artículo 2.2.1.2.3.1.18 del Decreto 1082 de 2015 cuando el contratista incumpla su obligación de obtenerla, ampliarla o adicionarla deberá restablecerla a más tardar dentro de los cinco días siguientes al requerimiento efectuado por el Ordenador del Gasto o Competente Contractual. En su defecto, la administración se reserva el derecho de solicitar unilateralmente al garante el restablecimiento de la garantía única establecida, aspecto que deberá ser previamente consignado en el contrato.

El contratista deberá mantener indemne al EJÉRCITO NACIONAL, de cualquier reclamación proveniente de terceros que tenga como causa las actuaciones propias de éste, y que se originen como consecuencia de la celebración, ejecución y liquidación del contrato.

DE LA INDEMNIDAD: En todos los contratos resultantes del presente proceso de selección se deberá incluir una cláusula de indemnidad conforme a la cual, será obligación del contratista mantener indemne a la Entidad de cualquier reclamación proveniente de terceros que tenga como causa las actuaciones del contratista.

RENUNCIA AL BENEFICIO DE EXCUSIÓN: En la póliza deberá constar que la aseguradora renuncia al beneficio de excusión.

OTROS ASPECTOS Y REQUERIMIENTOS RELACIONADOS CON EL OBJETO CONTRACTUAL

23. PLAZO Y LUGAR DE EJECUCIÓN

El plazo de ejecución contractual comprenderá las actividades de fabricación, integración y configuración, pruebas y certificación, inspección y preentrega en fábrica, exportación y transporte internacional, ingreso al Territorio Aduanero Nacional, actividades de importación y nacionalización, recepción, aceptación técnica y entrega a satisfacción de las CINCO (05) aeronaves objeto del contrato, así como las demás actividades necesarias para la incorporación y puesta en servicio de la capacidad adquirida.

La entrega de las aeronaves se efectuará de manera individual, de acuerdo con la distribución de vigencias establecida por la Entidad y con las fechas máximas de entrega señaladas en el presente numeral.

El lugar de entrega de las aeronaves será el Aeropuerto Internacional El Dorado, Hangar B1, plataforma del Batallón de Aviación No. 1, Bogotá D.C., Colombia, de conformidad con las condiciones establecidas en el contrato, DPU Incoterms 2020 y el Concepto de Comercio Exterior.

DESCRIPCIÓN	LUGAR DE ENTREGA	FECHA MÁXIMA DE ENTREGA
Aeronave No. 1	Aeropuerto Internacional El Dorado – Hangar B1, plataforma del Batallón de Aviación No. 1, Bogotá D.C., Colombia	28 de diciembre de 2026
Aeronave No. 2	Aeropuerto Internacional El Dorado – Hangar B1, plataforma del Batallón de Aviación No. 1, Bogotá D.C., Colombia	29 de diciembre de 2026
Aeronave No. 3	Aeropuerto Internacional El Dorado – Hangar B1, plataforma del Batallón de Aviación No. 1, Bogotá D.C., Colombia	16 de diciembre de 2027
Aeronave No. 4	Aeropuerto Internacional El Dorado – Hangar B1, plataforma del Batallón de Aviación No. 1, Bogotá D.C., Colombia	12 de diciembre de 2029
Aeronave No. 5	Aeropuerto Internacional El Dorado – Hangar B1, plataforma del Batallón de Aviación No. 1, Bogotá D.C., Colombia	18 de diciembre de 2030

23.1. VALOR

El valor del contrato será el que resulte de la adjudicación del proceso. El M.D.N. - EJC.

23.2. FORMA DE PAGO

El M.D.N. – Ejército Nacional, se compromete a pagar el valor del contrato resultante a través de actas parciales de entregas de la siguiente forma:

A. UN PRIMER PAGO a título de Anticipo N. 01, valor que será girado al fideicomiso administrado por una sociedad fiduciaria vigilada por la superintendencia financiera de Colombia, el valor será acorde al valor adjudicado de los bienes bajo el recurso de inversión de la vigencia 2026, en todo caso este valor del anticipo no podrá ser superior a $111.715.838.169,00, asimismo no podrá superar el 50% del valor total del contrato.

El giro que le realice la sociedad fiduciaria vigilada por la superintendencia financiera de Colombia elegida por el futuro contratista deberá cumplir lo siguiente:

1. PRIMER DESEMBOLSO DEL ANTICIPO N. 01: Un primer desembolso equivalente al 5% del valor total de LOS RECURSOS GIRADOS POR CONCEPTO DEL PRIMER ANTICIPO correspondiente a los recursos de inversión de la vigencia 2026 ADJUDICADOS, el valor será determinado en el contrato ya que será acorde al valor adjudicado para el segmento 2026, el cual se efectuará en cumplimiento de lo siguiente:

1.1. Una vez el contratista haya presentado para aprobación del supervisor del contrato el correspondiente Plan de Inversión del Anticipo N. 01, en el que se discriminen los conceptos, actividades, destinación y programación de los recursos requeridos para el desarrollo del objeto contractual.

1.2 Se presente por parte del contratista al supervisor del contrato los contratos u órdenes de compra suscritos para el suministro de materias primas, equipo y accesorios destinados a la fabricación de las 2 aeronaves por concepto vigencia 2026, los cuales deberán ser rotulados y permitir el control y la trazabilidad de la destinación de estos a la fabricación de los bienes objeto

del contrato. Lo anterior con la finalidad de evitar que se presenta algún elemento para acreditar el desembolso pero este se destine a la fabricación de otro bien ajeno al contrato celebrado.

En el caso de que las aeronaves se encuentren ya en proceso de fabricación, el supervisor del contrato con el acompañamiento del personal técnico designado por la Entidad, haya realizado la Inspección Técnica de Conformidad con el avance de fabricación, documentando los números de identificación de las partes a las que les aplique, que permitan guardar trazabilidad y control de que los bienes revisados y por los que se aprobó el giro por parte del supervisor, serán finalmente los entregados al Ejercito Nacional de Colombia acorde al contrato que se suscriba. Lo anterior con la finalidad de evitar que se presenten aeronaves que cuenten con un proceso de fabricación para acreditar el desembolso pero que la misma no sea objeto de entrega al Ejercito Nacional de Colombia acorde al contrato celebrado. Como resultado de dicha inspección deberá suscribirse el correspondiente Informe de Revisión, Inspección.

1.3. Se debe establecer un registro fotográfico del avance y de la verificación técnica.

2. SEGUNDO DESEMBOLSO DEL ANTICIPO N. 01- VERIFICACIÓN TÉCNICA Y PREENTREGA EN FÁBRICA: Un segundo desembolso equivalente al 35% del valor total de LOS RECURSOS GIRADOS POR CONCEPTO DEL PRIMER ANTICIPO correspondiente a los recursos de inversión de la vigencia 2026 ADJUDICADOS, el valor será determinado en el contrato ya que será acorde al valor adjudicado para el segmento 2026, el cual se efectuará en cumplimiento de lo siguiente:

2.1. Se efectuará una vez el supervisor del contrato, con el acompañamiento del personal técnico designado por la Entidad, haya realizado la Inspección Técnica de Conformidad y Preentrega en las instalaciones del fabricante, previa culminación de los procesos de fabricación, integración, configuración, pruebas funcionales y certificación de la aeronave. Como resultado de dicha inspección deberá suscribirse el correspondiente Informe de Revisión, Inspección y Preentrega en Fábrica, en el que se evidencie la verificación del cumplimiento de las especificaciones técnicas, configuración ofertada, estado estructural, funcionamiento de motores, hélices, aviónica, sistemas eléctricos, hidráulicos, combustible, navegación, comunicaciones, equipos de misión, equipos de emergencia, documentación técnica, certificaciones y demás componentes y elementos asociados al objeto contractual. El desembolso estará condicionado a la emisión de un concepto técnico favorable por parte del supervisor del contrato, en el que conste la conformidad de la aeronave con los requerimientos contractuales y la expedición del correspondiente visto bueno técnico para su despacho y traslado internacional hacia Colombia. En caso de identificarse observaciones, inconsistencias o no conformidades que afecten el cumplimiento de las condiciones técnicas o contractuales, el desembolso quedará supeditado a su corrección y a la verificación satisfactoria por parte de la supervisión. La realización de esta inspección y la emisión del visto bueno técnico para despacho no constituirán, por sí mismos, entrega, recibo ni aceptación definitiva de la aeronave, los cuales se formalizarán conforme al procedimiento de recepción establecido en el contrato. Del valor reconocido en este desembolso se efectuará la amortización correspondiente al anticipo, conforme al esquema pactado.

2.2 Se debe establecer un registro fotográfico del avance y de la verificación técnica.

3. TERCER DESEMBOLSO DEL ANTICIPO N. 01– CONTRAENTREGA Y RECIBO A SATISFACCIÓN:

3.1 Un tercer desembolso equivalente al saldo del valor total de LOS RECURSOS GIRADOS POR CONCEPTO DEL PRIMER ANTICIPO correspondiente a los recursos de inversión de la vigencia 2026 ADJUDICADOS, el valor será determinado en el contrato ya que será acorde al valor adjudicado para el segmento 2026, el cual se efectuará en cumplimiento de lo siguiente:

El desembolso final corresponderá al saldo pendiente del valor contractual de los bienes y servicios de la vigencia (segmento) 2026, las respectivas aeronaves y de los bienes y servicios asociados que sean exigibles en esta etapa, una vez se haya efectuado su entrega en el Aeropuerto Internacional El Dorado, Hangar B1, plataforma del Batallón de Aviación No. 1, Bogotá D.C., Colombia, conforme a las condiciones de entrega DPU (Delivered at Place Unloaded) establecidas en los Incoterms 2020 y al Concepto de Comercio Exterior del proceso.
Para su reconocimiento, el supervisor del contrato, con el acompañamiento del Comité Técnico Especializado y demás funcionarios designados por la Entidad, deberá verificar el cumplimiento integral de las especificaciones técnicas, la configuración de la aeronave, su condición de aeronavegabilidad, el estado y funcionamiento de los sistemas y equipos instalados, la integridad de los componentes, accesorios y elementos suministrados, la entrega de los repuestos, herramientas, equipos de apoyo en tierra y documentación técnica y operacional que corresponda, así como la ejecución satisfactoria del vuelo de aceptación y el cierre de las observaciones que se hubieren identificado durante las inspecciones. Una vez constatado el cumplimiento de la totalidad de las obligaciones y requisitos establecidos contractualmente, se procederá a suscribir el Acta de Recibo a Satisfacción correspondiente, debidamente firmada por el supervisor del contrato, el Comité Técnico Especializado, el almacenista cuando corresponda y el representante del contratista. El pago se realizará previa presentación de la factura correspondiente, certificación de cumplimiento de las obligaciones contractuales y los demás soportes administrativos exigidos por la Entidad. Del valor a reconocer se descontará cualquier saldo de anticipo pendiente de amortización, así como las retenciones, deducciones o descuentos legal y contractualmente procedentes, garantizando que la suma de los desembolsos no supere el valor total adjudicado correspondiente a los recursos de inversión de la vigencia 2026 ADJUDICADOS.

B. UN SEGUNDO PAGO correspondiente al recibo a satisfacción de los bienes* y/o servicios* (de acuerdo a lo discriminado en el plazo de ejecución) a recibir en la vigencia 2027 por un valor total de $53.940.000.000,00. de acuerdo al flujo de caja establecido y cumplimiento de todos los procesos de nacionalización.

C. UN TERCER PAGO a título del ANTICIPO N. 02 por valor de $ 26.970.000.000,00 de acuerdo al flujo de caja establecido para la vigencia 2028 mediante Radicado N' 2026223018472323: MDN-COGFM-COEJC-SECELJEMPP-CEDE5-DIPAP de fecha 11 de junio de 2026 suscrito por el señor Mayor General RAÚL FERNANDO VARGAS IDARRAGA, Jefe de Estado Mayor de Planeación y Políticas del Ejercito Nacional de Colombia, a título de Anticipo, valor que será girado al fideicomiso administrado por una sociedad fiduciaria vigilada por la superintendencia financiera de Colombia.

El giro que le realice la sociedad fiduciaria vigilada por la superintendencia financiera de Colombia elegida por el futuro contratista deberá cumplir lo siguiente:

1. PRIMER DESEMBOLSO DEL ANTICIPO N. 02: Un primer desembolso por el 5% del valor de los recursos establecidos para la vigencia 2028 de acuerdo al flujo de caja establecido para la vigencia 2028, esto es $1.348.500.000,00,el cual se efectuará en cumplimiento de lo siguiente:

    1.1. Una vez el contratista haya presentado para aprobación del supervisor del contrato el correspondiente Plan de Inversión del Anticipo, en el que se discriminen los conceptos, actividades, destinación y programación de los recursos requeridos para el desarrollo del objeto contractual.

    1.2 Se presente por parte del contratista al supervisor del contrato los contratos u órdenes de compra suscritos para el suministro de materias primas, equipo y accesorios destinados a la fabricación de la aeronave, los cuales deberán ser rotulados y permitir el control y la trazabilidad de la destinación de estos a la fabricación de los bienes objeto del contrato. Lo anterior con la finalidad de evitar que se presenta algún elemento para acreditar el desembolso pero este se destine a la fabricación de otro bien ajeno al contrato celebrado.

    En el caso de que la aeronave se encuentre ya en proceso de fabricación, el supervisor del contrato con el acompañamiento del personal técnico designado por la Entidad, haya realizado la Inspección Técnica de Conformidad con el avance de fabricación, documentando los números de identificación de las partes a las que les aplique, que permitan guardar trazabilidad y control de que los bienes revisados y por los que se aprobó el giro por parte del supervisor, serán finalmente los entregados al Ejercito Nacional de Colombia acorde al contrato que se suscriba. Lo anterior con la finalidad de evitar que se presente una aeronave que cuenten con un proceso de fabricación para acreditar el desembolso pero que la misma no sea objeto de entrega al Ejercito Nacional de Colombia acorde al contrato celebrado. Como resultado de dicha inspección deberá suscribirse el correspondiente Informe de Revisión, Inspección.

    1.3. Se debe establecer un registro fotográfico del avance y de la verificación técnica.

2. SEGUNDO DESEMBOLSO DEL ANTICIPO N. 02- VERIFICACIÓN TÉCNICA Y PREENTREGA EN FÁBRICA: Un segundo desembolso por el 35% del valor de los recursos establecidos para la vigencia 2028, de acuerdo al flujo de caja establecido para la vigencia 2028, esto es $9.439.500.000,00, el cual se efectuará en cumplimiento de lo siguiente:

    2.1. Se efectuará una vez el supervisor del contrato, con el acompañamiento del personal técnico designado por la Entidad, haya realizado la Inspección Técnica de Conformidad y Preentrega en las instalaciones del fabricante, previa culminación de los procesos de fabricación, integración, configuración, pruebas funcionales y certificación de la aeronave. Como resultado de dicha inspección deberá suscribirse el correspondiente Informe de Revisión, Inspección y Preentrega en Fábrica, en el que se evidencie la verificación del cumplimiento de las especificaciones técnicas, configuración ofertada, estado estructural, funcionamiento de motores, hélices, aviónica, sistemas eléctricos, hidráulicos, combustible, navegación, comunicaciones, equipos de misión, equipos de emergencia, documentación

técnica, certificaciones y demás componentes y elementos asociados al objeto contractual. El desembolso estará condicionado a la emisión de un concepto técnico favorable por parte del supervisor del contrato, en el que conste la conformidad de la aeronave con los requerimientos contractuales y la expedición del correspondiente visto bueno técnico para su despacho y traslado internacional hacia Colombia. En caso de identificarse observaciones, inconsistencias o no conformidades que afecten el cumplimiento de las condiciones técnicas o contractuales, el desembolso quedará supeditado a su corrección y a la verificación satisfactoria por parte de la supervisión. La realización de esta inspección y la emisión del visto bueno técnico para despacho no constituirán, por sí mismos, entrega, recibo ni aceptación definitiva de la aeronave, los cuales se formalizarán conforme al procedimiento de recepción establecido en el contrato. Del valor reconocido en este desembolso se efectuará la amortización correspondiente al anticipo, conforme al esquema pactado.

2.3 Se debe establecer un registro fotográfico del avance y de la verificación técnica.

3. TERCER DESEMBOLSO DEL ANTICIPO N. 02– CONTRAENTREGA Y RECIBO A SATISFACCIÓN:

3.2 Un tercer desembolso equivalente al saldo del valor total de LOS RECURSOS GIRADOS POR CONCEPTO DEL SEGUNDO ANTICIPO, de acuerdo al flujo de caja establecido para la vigencia 2028. El valor será determinado en el contrato, el cual se efectuará en cumplimiento de lo siguiente:

El desembolso final corresponderá al saldo pendiente del valor contractual de los bienes y servicios de la vigencia 2028, las respectivas aeronaves y de los bienes y servicios asociados que sean exigibles en esta etapa, una vez se haya efectuado su entrega en el Aeropuerto Internacional El Dorado, Hangar B1, plataforma del Batallón de Aviación No. 1, Bogotá D.C., Colombia, conforme a las condiciones de entrega DPU (Delivered at Place Unloaded) establecidas en los Incoterms 2020 y al Concepto de Comercio Exterior del proceso.

Para su reconocimiento, el supervisor del contrato, con el acompañamiento del Comité Técnico Especializado y demás funcionarios designados por la Entidad, deberá verificar el cumplimiento integral de las especificaciones técnicas, la configuración de la aeronave, su condición de aeronavegabilidad, el estado y funcionamiento de los sistemas y equipos instalados, la integridad de los componentes, accesorios y elementos suministrados, la entrega de los repuestos, herramientas, equipos de apoyo en tierra y documentación técnica y operacional que corresponda, así como la ejecución satisfactoria del vuelo de aceptación y el cierre de las observaciones que se hubieren identificado durante las inspecciones. Una vez constatado el cumplimiento de la totalidad de las obligaciones y requisitos establecidos contractualmente, se procederá a suscribir el Acta de Recibo a Satisfacción correspondiente, debidamente firmada por el supervisor del contrato, el Comité Técnico Especializado, el almacenista cuando corresponda y el representante del contratista. El pago se realizará previa presentación de la factura correspondiente, certificación de cumplimiento de las obligaciones contractuales y los demás soportes administrativos exigidos por la Entidad. Del valor a reconocer se descontará cualquier saldo de anticipo pendiente de amortización, así como las retenciones, deducciones o descuentos legal y contractualmente procedentes, garantizando

que la suma de los desembolsos no supere el valor total adjudicado correspondiente a los recursos de inversión de la vigencia 2026 ADJUDICADOS.

D. UN CUARTO PAGO correspondiente al recibo a satisfacción de los bienes* y/o servicios* (de acuerdo a lo discriminado en el plazo de ejecución) a recibir en la vigencia 2029 por un valor total de $26.970.000.000,00 de acuerdo al flujo de caja establecido para la vigencia 2029 mediante Radicado N' 2026223018472323: MDN-COGFM-COEJC-SECELJEMPP-CEDE5-DIPAP de fecha 11 de junio de 2026 suscrito por el señor Mayor General RAÚL FERNANDO VARGAS IDARRAGA, Jefe de Estado Mayor de Planeación y Políticas del Ejercito Nacional de Colombia y cumplimiento de todos los procesos de nacionalización.

E. UN QUINTO PAGO contraentrega el cual será correspondiente al saldo del valor adjudicado, correspondiente al recibo a satisfacción de los bienes* y/o servicios* (de acuerdo a lo discriminado en el plazo de ejecución) a recibir en la vigencia 2030 de acuerdo al flujo de caja establecido para la vigencia 2029 mediante Radicado N' 2026223018472323: MDN-COGFM-COEJC-SECELJEMPP-CEDE5-DIPAP de fecha 11 de junio de 2026 suscrito por el señor Mayor General RAÚL FERNANDO VARGAS IDARRAGA, Jefe de Estado Mayor de Planeación y Políticas del Ejercito Nacional de Colombia y cumplimiento de todos los procesos de nacionalización.

- **CONDICIONES PARA CADA PAGO (ANTICIPO Y CONTRAENTREGA)**

1 Cada pago se realizará previa amortización del anticipo en igual porcentaje en cada cuenta avalada por la supervisión del contrato.
2 Se deberá cumplir con los trámites administrativos establecidos en este documento y los que sean propios de cada etapa, disposición de recursos y vigencia.
3 Los pagos estarán sujetos a la situación del PAC y Autorización de giros por parte del Ministerio de Hacienda y Dirección de Presupuesto y Tesorería del Ejercito Nacional.
4 De conformidad con lo establecido en el artículo 91 de la Ley 1474 de 2011 el contratista deberá constituir una fiducia para el manejo de los recursos entregados a título de anticipo. Los rendimientos serán reintegrados a las cuentas del EJERCITO NACIONAL - CONTADURIA PRINCIPAL DEL COMANDO DEL EJERCITO.
5 El costo de la comisión fiduciaria será cubierto directamente por el contratista.
6 MANEJO DEL ANTICIPO: Para el manejo de los recursos que reciba a título de anticipo, EL CONTRATISTA constituirá una fiducia o patrimonio autónomo irrevocable, en los términos del artículo 91 de la Ley 1474 de 2011, a nombre del objeto del contrato y cuyo beneficiario será el EJERCITO NACIONAL - CONTADURIA PRINCIPAL DEL COMANDO DEL EJERCITO, el cual será vigilado por el supervisor del contrato. Por consiguiente, ningún pago o gravamen que afecte el anticipo podrá ser efectuado sin la autorización expresa y escrita del supervisor, quien velará así porque todo desembolso del anticipo corresponda a gastos del contrato y que estén de acuerdo con el programa de inversión del anticipo, aprobado por la supervisión.
7 EL CONTRATISTA presentará la respectiva minuta del contrato de fiducia para aprobación previa del supervisor y/o la entidad.
8 El saldo de los rendimientos deberá ser reintegrados por la fiduciaria al EJERCITO NACIONAL - CONTADURIA PRINCIPAL DEL COMANDO DEL EJERCITO.
9 El contrato de fiducia mercantil irrevocable para la administración de los recursos del patrimonio autónomo debe ser de administración y pagos, suscrito con una sociedad fiduciaria autorizada y vigilada por la Superintendencia Financiera. EL CONTRATISTA entregará al EJERCITO NACIONAL - CONTADURIA PRINCIPAL DEL COMANDO DEL EJERCITO, y al supervisor del contrato copia del contrato de fiducia.

10 El plazo del contrato de fiducia mercantil debe extenderse como mínimo hasta la utilización de la totalidad del recurso entregado a título de anticipo.
11 Los recursos del anticipo podrán ser administrados en Fondos De Inversión Colectiva DESTINADOS AL MANEJO DE RECURSOS DEL ESTADO, CON BAJO RIESGO Y DE DISPONIBILIDAD INMEDIATA DE LOS RECURSOS o cuentas de ahorro o corriente remuneradas, mientras se destinan al cumplimiento del programa de inversión de este aprobado por el SUPERVISOR DEL CONTRATO, cuya certificación de apertura será soporte para la suscripción del acta de inicio, en la cual se hará mención de la apertura del fondo o cuenta. Tanto los rendimientos que genere el anticipo entregado, como el valor de los excedentes de recursos de anticipo si los hubiere, deberán ser reintegrados al EJERCITO NACIONAL - CONTADURIA PRINCIPAL DEL COMANDO DEL EJERCITO. El cambio de entidad fiduciaria solo procederá por causas justificadas y previa autorización del EJERCITO NACIONAL - CONTADURIA PRINCIPAL DEL COMANDO DEL EJERCITO.
12 La fiduciaria realizará desembolsos del valor transferido por EL EJERCITO NACIONAL - CONTADURIA PRINCIPAL DEL COMANDO DEL EJERCITO previa verificación de que los recursos se apliquen exclusivamente a la ejecución del respectivo contrato, para lo cual deberá exigir la aprobación del Supervisor del contrato y verificar que se encuentre justificado su inversión de acuerdo con el Plan de Inversión del mismo, actividad que deberá ser verificada detalladamente por el supervisor y por la fiduciaria.
13 Cada retiro de la fiducia debe ser autorizado por el supervisor del contrato
14 Responder administrativa, civil y penalmente por el manejo indebido de los recursos públicos entregados en calidad de anticipo, conforme a lo dispuesto en la Ley 80 de 1993 y demás normas concordantes.

NOTA: Todos los pagos se realizarán previo cumplimiento de los siguientes requisitos:

A. Recepción a entera satisfacción por parte MDN- Ejército Nacional. Este requisito debe ser plasmado en un acta debidamente suscrita por el supervisor del contrato, el comité técnico evaluador y un representante del contratista, en la cual entre otros aspectos debe constar el cumplimiento de la cláusula de catalogación OTAN por parte del contratista.

B. Presentar el plan de inversión del anticipo para aprobación de la supervisión antes de su desembolso.

C. Justificar documentalmente el uso del anticipo, mediante la presentación de soportes contables y financieros (facturas, comprobantes de egreso, extractos bancarios y demás documentos que acrediten la correcta aplicación de los recursos).

D. Presentar al supervisor, una vez se inicien la ejecución del contrato y cada vez que sea necesario, los ajustes al cronograma de acuerdo con las ordenes y/o recomendaciones del supervisor, o con los cambios que puedan presentarse en la ejecución

E. Emisión de la factura electrónica por parte del contratista (En los casos que aplique). La cual deberá ser cargada en la plataforma SECOP II.

F. Situación de recursos por parte del Ministerio de Hacienda y Crédito Público Dirección del Tesoro Nacional (Asignación cupo PAC).

G. La sola suscripción del contrato, autoriza al EJERCITO NACIONAL - CONTADURIA PRINCIPAL DEL COMANDO DEL EJERCITO para que en el momento del pago, automáticamente y sin previo aviso realice el correspondiente cruce de cuentas, para compensar los valores que tenga en mora por cualquier concepto.

H. Que se ejecuten los demás trámites administrativos correspondientes.

Nota 1.: En el evento de prórroga en la entrega del objeto del contrato, se postergará el pago por cuanto es contra recibo a satisfacción total .

Nota 2.: En el evento de ser un consorcio o unión temporal o promesa de sociedad futura se deberá certificar un único número de cuenta bancaria, avalada por los integrantes de la Unión Temporal o Consorcio. Lo anterior, teniendo en cuenta que el sistema integrado de información financiera – SIIF solo permite escoger una cuenta bancaria para registrar la obligación y orden de pago.

INFORMACIÓN PARA TENER EN CUENTA EN EL MOMENTO DE ELABORAR LA FACTURA ANTE LA DIAN (aplica para el oferente que resulte adjudicatario)

La administración del SIIF Nación implementó el "Modelo de Recepción de Facturas de Venta, Notas Débito y/o Notas Crédito", el cual aplica de forma obligatoria a partir del 01 de abril de 2021 para todas las Entidades que hacen parte del Presupuesto General de la Nación (PGN), de conformidad con lo establecido con la Directiva Presidencial 09 de septiembre de 2020.

Aquellos Proveedores o Contratistas que tengan identificado en el RUT la responsabilidad 52-Facturador Electrónico (emisor), deberán entregar factura electrónica de venta por los bienes y servicios ofrecidos a las entidades del ámbito SIIF Nación, como también las notas debido y/o notas crédito, por lo que al momento de elaborar la factura electrónica en la plataforma de la DIAN, se deben tener en cuenta los siguientes aspectos, para que la misma no sea devuelta y se pueda cumplir con los requerimientos para realizar el pago:

1 Cuando el proveedor o contratista son persona natural, al registrarse en la factura por favor seleccionar como tipo de contribuyente persona natural y no persona jurídica, porque al ser validado con el tercero en SIIF no coincidirá y será devuelta la factura para su corrección desde la emisión.

2 Si no existe comunicación de devolución no se debe volver enviar factura, porque se devolverá por ya estar procesada.

3 Los proveedores y contratistas con la responsabilidad tributaria de facturar electrónicamente que, por regla general, cuando se emita la factura deberán registrar en las notas u observaciones, en estricto orden, la identificación presupuestal de la entidad adquiriente, los datos del contrato o caja menor y el correo del aprobador de la siguiente manera:

#$Identificación de la entidad; contrato o identificación de la caja menor que adquiera ByS; correo electrónico del supervisor y/o interventor o del autorizador centralizado#$

Ejemplo:

#$15-01-03-000;xxxxxxxxxx;facturacióndiadq@gmail.com#$

Sin esta referencia o si se registra en un orden distinto, no existe forma de identificar a la entidad y al aprobador de la factura y en consecuencia se devolverá automáticamente al emisor.

23.3. INFORMACIÓN PARA EL SIIF

Requisitos para realizar el giro en divisas, mediante cuenta de compensación, los cuales deben ser avalados a través de certificación bancaria así:

Nombre del Banco Intermediario (Solo si existe intermediario)
• Número de la Sucursal del Banco Intermediario
• Swift Code del Banco Intermediario
• Código ABA
• Dirección completa del Banco Intermediario
• Ciudad y país del Banco Intermediario
• Nombre del Banco Destino
• Número de la sucursal del Banco Destino
• ABA o SWIFT CODE del Banco Destino
• Dirección del Banco Destino
• Ciudad y país del Banco Destino
• Nombre completo de la Cuenta Beneficiaria
• Número de la Cuenta del Beneficiario

En el evento de presentarse en figura asociativa se deberá certificar un único número de cuenta bancaria, avalada por los integrantes de la Unión. Lo anterior, teniendo en cuenta que el sistema integrado de información financiera – SIIF solo permite escoger una cuenta bancaria para registrar la obligación y orden de pago.

24. CONDICIONES DEL CONTRATO E IDENTIFICACIÓN DEL CONTRATO A CELEBRAR

El contrato por celebrar con el posible adjudicatario del presente proceso de selección será de COMPRAVENTA.

24.1. VIGENCIA DEL CONTRATO. (PLAZO DE DURACIÓN)

El plazo de duración del contrato se extenderá desde su suscripción del contrato resultante hasta cuatro (4) meses después de vencido el plazo de ejecución.

24.2. MONEDA DEL PROCESO

La moneda del Contrato DÓLARES AMERICANOS

25. OBLIGACIONES DE LAS PARTES

25.1. POR PARTE DEL CONTRATISTA

Presentar su oferta de acuerdo con los parámetros establecidos en la ley y en el pliego de condiciones.
Cumplir con todas las condiciones a su cargo establecidas en la ley, el de pliego de condiciones y el contrato.
Cumplir con las especificaciones técnicas, plazos de entrega y demás condiciones establecidas en el contrato y pliego de condiciones de acuerdo con los parámetros establecidos en la ley.
Suscribir las modificaciones acordadas entre las partes, para efectos de garantizar la ejecución y el cumplimiento idóneo y oportuno del objeto contratado.
No suministrar ninguna clase de información o detalle a terceros y mantener como documentación clasificada todos los aspectos relacionados con el contrato.
Mantener la debida reserva respecto de los asuntos técnicos de las Fuerzas Militares de la República de Colombia, conocidos por el CONTRATISTA durante el desarrollo del contrato o con posterioridad al mismo.
Constituir las garantías con los amparos señalados en el numeral de garantías.

Cancelar todos los derechos e impuestos que se derivan con ocasión del contrato, establecidos o que se establezcan en el país, de acuerdo con las leyes colombianas.
Cumplir con sus obligaciones frente al sistema de seguridad social integral, parafiscales (Cajas de Compensación Familiar, Sena e Instituto Colombiano de Bienestar Familiar), lo cual deberá acreditar debidamente para iniciar la ejecución del contrato y para hacer efectivo los pagos, (en los casos que aplique, De acuerdo con lo dispuesto en la Ley 1607 de 2012, reglamentada por el decreto 1828 del 27 de agosto de 2013 y la Ley 1819 del 29 de diciembre de 2016.

25.2. POR PARTE DEL M.D.N. - EJÉRCITO NACIONAL.

Cumplir con las condiciones establecidas en la Ley, los estudios previos y los pliegos de condiciones definitivos.
Pagar el valor del presente contrato.

Facilitar la gestión en torno a la ejecución del objeto contractual.

Recibir los bienes y servicios objeto del presente proceso de selección, siempre y cuando cumpla con las especificaciones normas y/o fichas técnicas requeridas.

25.3. CLÁUSULA DE CATALOGACIÓN

En cumplimiento de la Directiva 34 del 19 de noviembre de 2018, expedida por el Ministerio de Defensa Nacional, el contratista deberá proporcionar al M.D.N. - Ejercito Nacional- Dirección de Adquisiciones, en medio magnético y físico, la lista de los bienes adjudicados, con la información técnica necesaria para la identificación y catalogación de los artículos de abastecimiento incluidos en el objeto del contrato
Así mismo deberá cumplir con las siguientes obligaciones:
El contratista deberá suministrar al EJÉRCITO NACIONAL la totalidad de los datos técnicos necesarios para la identificación completa de todos los bienes suministrados bajo el contrato. La información técnica deberá ser entregada dentro del plazo previsto y debe ser proporcionada de forma impresa y en medio magnética.
El contratista deberá adjuntar la información técnica correspondiente a las modificaciones, cambios en el concepto o diseño, que se realicen a los bienes durante la vida del contrato.
En el caso de que el contratista subcontrate el suministro de los bienes con un fabricante de un país no OTAN, será responsable de obtener de este todos los datos técnicos necesarios para la identificación completa de todos los bienes suministrados bajo el contrato y entregarlos al EJÉRCITO NACIONAL.
El contratista deberá suministrar un Listado con los datos técnicos necesarios para la catalogación, a saber: el nombre del bien, número de plano de acuerdo con el fabricante, si el bien esta normalizado suministrar el número de la norma o especificaciones técnicas de diseño, el nombre y la dirección del fabricante.

26. ADJUDICACIÓN

La adjudicación del presente proceso se efectuará por el competente contractual mediante resolución, previa la ponderación de las ofertas debidamente habilitadas y recomendación del comité de adquisiciones, de conformidad con el resultado de la SELECCIÓN ABREVIADA .
El plazo de la adjudicación se contará a partir del día siguiente a aquel en que haya vencido el plazo para la presentación de las observaciones al informe de evaluación de las ofertas de conformidad con lo señalado en el link https://community.secop.gov.co/sts/cce/login.aspx. Cuando el anterior plazo, a juicio del M.D.N. - Ejército Nacional no sea suficiente, éste podrá prorrogarlo antes de su vencimiento hasta por un término igual a la mitad del inicialmente señalado.
El M.D.N - Ejército Nacional adjudicará el presente proceso de contratación a la (s) propuesta (s) más favorable(s) y conveniente(s) que cumpla (n) con los requisitos definidos en el pliego de condiciones.

Si se presenta un único oferente cuyos bienes cumplen con la ficha técnica y/o norma y está habilitado, la entidad estatal puede adjudicarle el contrato al único oferente si el valor de la oferta es igual o inferior al presupuesto estimado incluido IVA. sin exceder los precios de referencia de cada ítem. De conformidad con lo establecido en el artículo 2.2.1.1.2.2.6 y el numeral 5 del artículo 2.2.1.2.1.2.2 del Decreto 1082 de 2015.
La adjudicación se efectuará de acuerdo con lo indicado en el link Editar proceso.
En caso de que se adjudique el proceso con base en una propuesta que presente precios artificialmente bajos o que no obedezcan a las condiciones del mercado y que no logren ser detectados durante la selección, el contratista deberá asumir todos los riesgos que se deriven de tal hecho ya que el M.D.N. - Ejército Nacional no aceptará reclamo alguno en relación con ellos de conformidad con lo establecido en el numeral 6 del artículo 26 de la Ley 80 de 1993, en concordancia con el artículo 2.2.1.1.2.2.4. del Decreto 1082 de 2015.
De conformidad con lo dispuesto en el numeral dos del artículo 2.2.1.2.1.2.2 del decreto 1082 del 2015 y en concordancia con el numeral 3 de la misma norma y reglas de subsanabilidad del artículo 5 de la Ley 1882 de 2018.

27. REUNIÓN DE COORDINACIÓN

Una vez firmado el contrato que resulte de la adjudicación del presente proceso, el supervisor y posterior a la aprobación de las garantías y suscripción del acta de inicio, el comité técnico evaluador dentro de los siguientes cinco (5) días hábiles, realizará la reunión de coordinación.
Del desarrollo de la reunión de coordinación se debe levantar un acta en donde se establezca el cronograma de desarrollo de las actividades que se adelantaran en la ejecución del contrato y los puntos acordados para el proceso de evaluación.

27.1. ACUERDO INTERNACIONAL O TRATADO DE LIBRE COMERCIO

En aplicación del Decreto 997 de 2026, la verificación de cobertura de acuerdos comerciales y la aplicación de excepciones se realiza conforme al procedimiento actualizado del Título IV del Decreto 1082 de 2015

En este contexto y en virtud de lo contenido en el numeral 8 del artículo 2.2.1.1.2.1.1. del Decreto 1082 de 2015, se deberá indicar si la contratación que se va a adelantar se encuentra cobijada por un acuerdo comercial, caso en el cual se dará aplicación al Título IV del citado decreto y conforme al manual CCE-EICP-MA-07 V: 02 se procede a verificar los tratados y acuerdos internacionales suscritos por Colombia, evidenciando que aplican para el presente proceso así:

ACUERDO COMERCIAL	VIGENTE	ENTIDAD ESTATAL CUBIERTA	PRESUPUESTO DEL PROCESO SUPERIOR AL UMBRAL	EXCEPCIÓN APLICABLE	PROCESO DE CONTRATACIÓN CUBIERTO
Alianza del Pacífico – Chile	SI	SI	SI	NO	**SI**
Alianza del Pacífico – Perú	SI	SI	SI	NO	**SI**

Alianza del Pacífico – México	SI	SI	SI	NO	**SI**
Canadá	SI	SI	SI	NO	**SI**
Chile	SI	SI	SI	**SI – Excepción No. 18**	**NO**
Corea	SI	SI	SI	NO	**SI**
Costa Rica	SI	SI	SI	NO	**SI**
Estados AELC	SI	SI	SI	NO	**SI**
Estados Unidos	SI	SI	SI	NO	**SI**
México	SI	SI	SI	**SI – Excepciones Nos. 18 y 24**	**NO**
Triángulo Norte – El Salvador	SI	SI	SI	**SI – Excepción No. 20**	**NO**
Triángulo Norte – Guatemala	SI	SI	SI	**SI – Excepción No. 20**	**NO**
Triángulo Norte – Honduras	SI	**NO**	SI	NO	**NO**
Unión Europea	SI	SI	SI	**NO***	**SI***
Reino Unido e Irlanda del Norte	SI	SI	SI	**NO***	**SI***
Israel	SI	SI	SI	**SI – Excepciones Nos. 18 y 20**	**NO**
Comunidad Andina –	N/A	N/A	N/A	N/A	**NO APLICA**

Decisión 439 de 1998					

27.2. SUPERVISIÓN

La supervisión del contrato estará a cargo de un servidor público quien deberá contar con la idoneidad y experiencia necesarias para ejercer de manera responsable, eficaz y eficiente las funciones de vigilancia y control sobre la ejecución contractual. Para efectos de la designación, se tendrá en consideración el manual de funciones del cargo, la naturaleza y objeto del contrato, así como su marco obligacional, de manera que las condiciones de idoneidad del supervisor guarden correspondencia con las características y exigencias propias del contrato, de conformidad con el Manual de Supervisión e Interventoría de la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente.

En cumplimiento de lo anterior, y atendiendo la naturaleza, objeto y alcance del presente contrato, la Entidad designará al señor TC OSCAR HERNANDO RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, identificado con cédula de ciudadanía No. 80.544.980, quien desempeña el cargo de Comandante del Batallón de Aviación No. 1, o quien sea formalmente encargado o designado para ejercer las funciones correspondientes a dicho cargo, como Supervisor del Contrato.

El supervisor ejercerá la vigilancia y control permanente de la ejecución contractual, verificando que el contratista cumpla integralmente las obligaciones, condiciones, especificaciones técnicas, requisitos de calidad, cantidades, plazos y demás términos y condiciones establecidos en el contrato, sus documentos integrantes y demás documentos que hagan parte del proceso contractual. La supervisión comprende el seguimiento técnico, administrativo, financiero, contable y jurídico que corresponda, de acuerdo con la naturaleza y alcance del contrato.

En desarrollo de sus funciones, el supervisor podrá solicitar al contratista, en cualquier momento durante la ejecución contractual y cuando resulte necesario para el adecuado ejercicio de la supervisión, informes, aclaraciones, explicaciones, documentos, soportes y demás información relacionada directamente con el objeto, las obligaciones y la ejecución del contrato, con el propósito de verificar su cumplimiento, realizar el seguimiento correspondiente, identificar oportunamente situaciones que puedan afectar la ejecución contractual y adoptar o promover las medidas que resulten procedentes. Tales requerimientos deberán guardar relación con el objeto y las obligaciones contractuales y, cuando corresponda, realizarse por escrito, dejando la respectiva trazabilidad en el expediente contractual.

Así mismo, corresponderá al supervisor verificar la entrega y recibo de los bienes o servicios contratados, confrontando su cantidad, calidad, características y demás condiciones frente a lo establecido en el contrato y sus documentos integrantes. Cuando los bienes o servicios no se ajusten a lo requerido, deberá dejar constancia de las circunstancias identificadas y proceder conforme a las condiciones contractuales y a la normatividad aplicable.

El supervisor deberá realizar el seguimiento de los riesgos asociados a la ejecución contractual que le correspondan, advertir oportunamente cualquier circunstancia que pueda afectar el cumplimiento del objeto y

promover las acciones necesarias para su adecuada gestión y mitigación. Igualmente, deberá informar al Ordenador del Gasto las situaciones que puedan comprometer la correcta ejecución del contrato y emitir los conceptos o recomendaciones que correspondan dentro del ámbito de sus competencias. De igual manera, el supervisor será responsable de mantener actualizada la información y documentación relacionada con la ejecución del contrato en la plataforma SECOP II, de conformidad con los procedimientos y obligaciones aplicables, garantizando la debida trazabilidad documental de las actuaciones desarrolladas durante la ejecución y liquidación contractual.

El supervisor actuará como interlocutor válido y conducto regular entre la Entidad y el contratista durante la ejecución contractual. Las comunicaciones, requerimientos, solicitudes, aclaraciones y demás actuaciones que se surtan entre las partes en ejercicio de la supervisión deberán constar por escrito y harán parte del expediente contractual, de conformidad con los mecanismos previstos para tal efecto. El supervisor deberá, igualmente, revisar y avalar las solicitudes relacionadas con modificaciones, adiciones, prórrogas, cesiones, suspensiones, reinicios, reconocimientos, terminación y/o liquidación del contrato, cuando haya lugar a ello, verificando previamente que se encuentren debidamente soportadas, justificadas y ajustadas a los términos y condiciones contractuales y a la normatividad aplicable.

En ningún caso el supervisor podrá modificar por sí mismo el objeto, valor, plazo, especificaciones o condiciones esenciales del contrato. Cuando advierta la necesidad de realizar alguna modificación contractual, deberá justificarla y motivarla de manera amplia y suficiente ante el Ordenador del Gasto o funcionario competente, para que se adopte la decisión y, de ser procedente, se formalice la correspondiente modificación contractual conforme al procedimiento aplicable.

El supervisor deberá observar en todo momento el régimen vigente de inhabilidades, incompatibilidades, prohibiciones y conflictos de interés aplicable al ejercicio de la función de supervisión. La función de supervisión se ejercerá durante la vigencia del contrato y hasta la terminación de las obligaciones que correspondan, sin perjuicio de aquellas actuaciones posteriores que deban adelantarse en relación con las garantías, calidad de los bienes o servicios, cierre y demás obligaciones que permanezcan vigentes de acuerdo con la naturaleza del contrato.

Datos de contacto del supervisor:
Nombre: TC OSCAR HERNANDO RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ
Cargo: Comandante del Batallón de Aviación No. 1
Cédula de ciudadanía: 80.544.980
Teléfono: 320 369 1513
Correo electrónico: oscar.rodriguez@ejercito.mil.co
Calidad: Supervisor del contrato

28. ANEXOS

CDP N° 30526 de fecha 01 de julio de 2026

Aval técnico de fecha 15 de septiembre de 2026

Autorizacion Conpes Y Vigencias Futuras

Especificaciones técnicas

Normas técnicas

Anexos Técnicos

FIRMAS

CR. CARLOS ANDRÉS DAZA PICO
GERENTE DE PROYECTO

MY. REINALDO AYALA SANTAMARIA
Comité Técnico Estructurador

MY. MOSQUERA CABRERA JUAN DIEGO
Comité Técnico Estructurador

CT. ANGÉLICA VANNESSA RICO SANTANA
Comité Técnico Estructurador

TE. ROJAS AZUERO JUAN MANUEL
Comité Técnico Estructurador

SP. SÁNCHEZ MORALES FERNEY RODRIGO
Comité Técnico Estructurador

PS. OSCAR ORTIZ GONZÁLEZ
Asesor Presupuestal y Financiero DIADQ

WILLIAM JAVIER SANTAMARÍA MONTAÑA
Comité Económico Estructurador

LAURA CAROLINA GÓMEZ RODRÍGUEZ
Comité Jurídico Estructurador