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

ESTUDIO PREVIO DEL PROCESO DE SELECCIÓN ABREVIADA No. 073-SAMC-DIADQ-TRAN-2026 PARA LA ADQUISICIÓN DE BIENES Y SERVICIOS PARA LA DEFENSA Y SEGURIDAD NACIONAL CUYO OBJETO ES LA "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 CAPACIDADES OPERACIONALES DEL EJÉRCITO NACIONAL DE COLOMBIA"

1 ANTECEDENTES

1.1 ANTECEDENTES DE CONTRATACIÓN Y ADQUISICIONES PREVIAS DE LA ENTIDAD

Con el propósito de identificar antecedentes contractuales relacionados con el objeto del presente proceso, se efectuó una revisión del Sistema Electrónico para la Contratación Pública (SECOP II) y del registro histórico de contratación de la Entidad, correspondiente a las vigencias objeto de consulta, así las cosas y como resultado de esta revisión, no se identificaron contratos cuyo objeto y alcance correspondieran a la adquisición de aeronaves de ala rotatoria bajo un esquema integral equivalente al que se pretende adelantar.

Sin perjuicio de lo anterior, se identifican antecedentes contractuales relacionados con el sostenimiento y mantenimiento de flotas de helicópteros existentes. Entre estos se encuentra el contrato No. 12-2024 MDN-EJC, orientado a la adquisición de bienes y servicios para el sostenimiento de la flota de helicópteros MI-17 del Ejército Nacional, sin embargo este antecedente corresponde a actividades dirigidas al mantenimiento y recuperación de la capacidad operacional de aeronaves existentes, por lo que no resulta equivalente a la adquisición integral prevista en el presente proceso.

En este contexto, la ausencia de antecedentes contractuales directamente comparables dentro del periodo revisado evidencia la necesidad de adelantar un análisis específico de las condiciones técnicas, económicas y logísticas del mercado, teniendo en cuenta las particularidades de las aeronaves requeridas.

2 DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD

2.1 CONTEXTO GENERAL

La Constitución Política de Colombia establece en su artículo 2° como fines esenciales del Estado la defensa de la soberanía, la independencia, la integridad territorial y la garantía de

los derechos y libertades de los ciudadanos; asimismo, el artículo 217 dispone que las Fuerzas Militares tienen como finalidad primordial la defensa de la soberanía, la independencia, la integridad del territorio nacional y del orden constitucional, funciones que requieren capacidades operacionales, logísticas y de movilidad estratégica que permitan garantizar la presencia institucional y la ejecución de operaciones militares en todo el territorio nacional. De igual manera, el artículo 209 establece que la función administrativa debe desarrollarse con fundamento en los principios de eficacia, economía, celeridad y responsabilidad, principios que orientan la planeación y ejecución de los procesos contractuales adelantados por las entidades estatales.

En concordancia con lo anterior, la Ley 80 de 1993, la Ley 1150 de 2007 y el Decreto 1082 de 2015 establecen el marco normativo que regula la contratación estatal en Colombia, disponiendo que las entidades públicas deberán adelantar los procesos contractuales necesarios para garantizar el cumplimiento de sus funciones y la satisfacción de las necesidades institucionales, soportados en estudios previos que permitan determinar la necesidad, conveniencia y oportunidad de la contratación. Asimismo, el presente proceso se desarrolla conforme a los lineamientos y principios establecidos por Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente, particularmente en lo relacionado con la planeación contractual, estructuración técnica de la necesidad y definición del objeto a contratar.

El Ejército Nacional de Colombia, en cumplimiento de su misión constitucional y de las capacidades asignadas a la Aviación del Ejército, requiere mantener y fortalecer sus capacidades en tareas de aviación como reconocimiento, seguridad, apoyo de fuego, ataque, comando y control, movimiento aéreo, CASEVAC (Evacuación casual), instrucción y entrenamiento, indispensables para el desarrollo de operaciones militares, transporte de personal, transporte de carga, abastecimiento de tropas en tierra. Estas capacidades han sido desarrolladas históricamente mediante el empleo de aeronaves de ala rotatoria tipo UH1N y UH1H II, las cuales constituyeron durante años una plataforma fundamental para el apoyo de las operaciones militares y logísticas de la Fuerza.

No obstante, la flota UH1N actualmente presenta un alto nivel de obsolescencia operacional, tecnológica y logística derivada del tiempo de servicio, desgaste estructural, antigüedad de los sistemas, limitaciones de aviónica, incremento progresivo de los costos de mantenimiento y dificultades para el abastecimiento de repuestos y componentes aeronáuticos, situación que impacta negativamente la disponibilidad operacional y el sostenimiento de la flota. Adicionalmente, las limitaciones tecnológicas y estructurales de dichas aeronaves generan afectaciones directas sobre la seguridad operacional, especialmente frente a los estándares modernos de navegación, comunicaciones y gestión de vuelo requeridos para las operaciones aéreas actuales. Como consecuencia de esta condición de obsolescencia y sostenimiento, la flota fue retirada del servicio y dada de baja (16 helicópteros) de acuerdo con plan No. 00030870 de fecha 23 de Agosto del 2024 que emite el Comando de la División de Asalto Aéreo para la destinación final de las aeronaves de la flota UH1N, generando una pérdida de capacidades tácticas y logísticas esenciales para el cumplimiento de la misión institucional del Ejército Nacional. De la misma manera, la flota UH1HII (32 aeronaves) se encuentra en un proceso de retiro del servicio por fases hasta el año 2032 momento en el que será dada de baja la última aeronave; dejando la

necesidad de sustituir con mejor tecnología las aeronaves en mención con el fin de evitar la pérdida de capacidades tácticas, de movilidad y estratégicas del Ejército Nacional, en alineación con oficio "Expectativa vida útil aeronaves del Ejército Nacional" mediante el radicado No. 2020519002654243 del año 2020.

2.2 MARCO PLAN ESTRATÉGICO

La adquisición de aeronaves de ala rotatoria, incluido entrenamiento, soporte logístico y equipo asociado para su operación, 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, técnica, logística y doctrinal relacionada con la movilidad aérea táctica, el transporte de personal y carga, el apoyo a las tropas, el sostenimiento de operaciones militares, la evacuación aeromédica, el reconocimiento, la seguridad, el apoyo al mando tipo misión y la respuesta institucional en zonas de difícil acceso. Esta necesidad no corresponde únicamente a la reposición de material aeronáutico, sino al fortalecimiento de una capacidad esencial para que el Ejército Nacional pueda cumplir sus responsabilidades constitucionales y misionales en todo el territorio nacional, especialmente en áreas selváticas, montañosas, fronterizas, apartadas o con limitada infraestructura terrestre.

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 principal la protección de la vida, bajo el enfoque de seguridad humana. Dicha política orienta la actuación del Sector Defensa hacia la generación de condiciones de seguridad en los entornos urbanos y rurales, la recuperación del control territorial, la protección de la población y el fortalecimiento de la autoridad legítima del Estado. Bajo esta perspectiva, las capacidades de ala rotatoria resultan necesarias para apoyar la presencia institucional, la protección de comunidades, el despliegue de unidades, el abastecimiento logístico, la evacuación de personal, la asistencia humanitaria y el apoyo a las autoridades civiles en situaciones de crisis, emergencia, calamidad o desastre natural.

La misma política define objetivos que dan soporte directo a la presente necesidad, entre ellos salvaguardar la integridad territorial, la soberanía, la independencia nacional y el orden constitucional, así como **fortalecer a la Fuerza Pública en su talento humano, legitimidad y capacidades para apoyar la transformación de los territorios.** La incorporación de aeronaves de ala rotatoria contribuye a dichos objetivos porque permite ampliar la capacidad de despliegue, mejorar la oportunidad de respuesta, sostener operaciones en profundidad, facilitar la acción unificada del Estado y fortalecer el control institucional en zonas donde la movilidad terrestre es limitada o insuficiente. En consecuencia, el proyecto se orienta a preservar y fortalecer capacidades que son necesarias para proteger a la población, apoyar la gobernabilidad territorial y garantizar la presencia efectiva de la Fuerza Pública en áreas de interés estratégico.

En el nivel del **Plan Estratégico del Institucional (PEI) 2023-2026**, la presente adquisición se relaciona con la necesidad de materializar las apuestas estratégicas de la política sectorial mediante el fortalecimiento de capacidades humanas, logísticas, técnicas,

operacionales y de sostenimiento. El PEI constituye la herramienta de planeación que permite hacer seguimiento a la implementación de la Política de Seguridad, Defensa y Convivencia Ciudadana, así como establecer iniciativas, indicadores y metas para orientar la acción del sector durante el cuatrienio. Dentro de este marco, el fortalecimiento de la Aviación del Ejército permite contribuir a la defensa integral del territorio, al apoyo a la transformación de los territorios, a la protección de la población, a la gestión del riesgo de desastres y al sostenimiento de capacidades requeridas por las Fuerzas Militares para cumplir sus roles constitucionales.

La adquisición proyectada también guarda correspondencia con los objetivos estratégicos del Comando General de las Fuerzas Militares, particularmente con aquellos orientados a garantizar la defensa de la soberanía, la independencia, la integridad del territorio y el orden constitucional; fortalecer el control institucional del territorio, la protección de la vida y la búsqueda de la paz; y contribuir con la protección de la vida en el marco de la acción unificada, la protección del medio ambiente y la gestión del riesgo de desastre. En este sentido, contar con aeronaves de ala rotatoria modernas, sostenibles y con soporte vigente permite incrementar la capacidad de despliegue oportuno de tropas, equipos y abastecimientos, así como mejorar la capacidad de respuesta ante amenazas, emergencias y necesidades operacionales en escenarios de alta complejidad geográfica.

En el nivel estratégico, el Plan de Campaña Estratégico Conjunto "Ayacucho" Plus orienta el empleo de las capacidades militares hacia la protección de la población civil, el debilitamiento de las capacidades de la amenaza, la protección de la gobernabilidad y el fortalecimiento de la Fuerza y sus capacidades estratégicas. Su enfoque operacional identifica la necesidad de mantener un ambiente operacional estable, seguro y protegido, facilitar el desarrollo de la economía y el bienestar de la población, limitar el acceso de las amenazas a las economías ilícitas multicrimen y contar con una Fuerza dotada, equipada, entrenada, interoperable y fortalecida. La capacidad de ala rotatoria aporta directamente a este propósito, porque permite proyectar medios militares en el territorio, apoyar la acción unificada, sostener operaciones, transportar personal y carga, realizar evacuaciones, apoyar misiones de seguridad y contribuir a la protección de la infraestructura y de los recursos estratégicos del Estado.

El enfoque Operacional "Ayacucho" Plus establece líneas de operaciones y líneas de esfuerzo orientadas a establecer seguridad civil, coordinar la acción unificada, apoyar la transición hacia la paz, proteger y preservar el medio ambiente, desmantelar centros de gravedad de economías ilícitas, combatir la amenaza, proteger la infraestructura militar y fortalecer la Fuerza. La Aviación del Ejército constituye un habilitador esencial para dichas líneas de esfuerzo, toda vez que permite operar en áreas extensas, dispersas o de difícil acceso, reducir tiempos de reacción, transportar personal y abastecimientos, apoyar operaciones de reconocimiento y seguridad, evacuar heridos, recuperar personal aislado, apoyar autoridades civiles y sostener la presencia institucional donde las condiciones del terreno limitan otros medios de movilidad.

En el nivel institucional de largo plazo, el **Plan Estratégico de Transformación Ejército del Futuro 2042 (PETEF)** orienta el mantenimiento, fortalecimiento y renovación permanente de las capacidades operacionales requeridas por la Fuerza. Bajo este enfoque,

el Ejército Nacional desarrolla sus capacidades mediante el modelo de Planeación Basada en Capacidades, establecido en el Manual de Técnicas del Ejército MTE 5-0.2., que permite identificar, analizar y priorizar las brechas existentes entre las capacidades disponibles y las requeridas para el cumplimiento de las misiones institucionales. Desde esta perspectiva, el reemplazo progresivo de las aeronaves UH-1N y UH-1HII no debe entenderse como una simple sustitución de plataformas, sino como un aporte significativo al cierre de la brecha a través del desarrollo de la capacidad específica de transporte aéreo de despliegue operacional, técnico, logístico y doctrinal que afecta la movilidad aérea táctica de la Fuerza.

Esta brecha se encuentra soportada en la situación de las flotas que históricamente han cumplido misiones de ala rotatoria en la Aviación del Ejército. La flota UH-1N fue retirada del servicio y dada de baja, de acuerdo con el Plan No. 00030870 de fecha 23 de agosto de 2024 emitido por el Comando de la División de Aviación Asalto Aéreo para la destinación final de las aeronaves de dicha flota. De igual manera, la flota UH1HII, compuesta por treinta y dos (32) aeronaves, se encuentra en proceso de retiro del servicio por fases hasta el año 2032, momento en el cual será dada de baja la última aeronave, conforme a lo indicado en el oficio "Expectativa vida útil aeronaves del Ejército Nacional", radicado No. 2020519002654243 del año 2020. Esta situación genera la necesidad de incorporar una plataforma moderna, sostenible y con soporte vigente, que permita evitar la pérdida de capacidades tácticas, de movilidad y estratégicas del Ejército Nacional.

En el plano doctrinal, el MCE 3-04 Aviación constituye la publicación de referencia para el empleo e integración de la Aviación del Ejército en operaciones terrestres unificadas. Esta doctrina establece que la Aviación del Ejército conduce operaciones aire-tierra como fuerza de maniobra aérea del equipo de armas combinadas o como fuerza de maniobra independiente en apoyo de la fuerza terrestre. El Capítulo 3 identifica como tareas de la Aviación del Ejército el movimiento al contacto, el ataque, el reconocimiento, las tareas de seguridad, el asalto aéreo, el movimiento aéreo, la evacuación aeromédica, el apoyo al mando tipo misión y la recuperación de personal. Estas tareas permiten que la Aviación proporcione información exacta y oportuna, genere tiempo de reacción y espacio de maniobra, apoye fuerzas de asalto aéreo, mueva personal, equipo y suministros, evacúe heridos, recupere personal aislado y facilite el mando tipo misión en terrenos extensos y complejos.

El empleo de estas aeronaves permitirá apoyar operaciones de movimiento al contacto mediante capacidad de reacción, reconocimiento y presencia oportuna; contribuir al reconocimiento y a la seguridad mediante observación, vigilancia y apoyo a la maniobra terrestre; fortalecer el asalto aéreo mediante inserción, extracción y movilidad de unidades; ejecutar movimiento aéreo de personal, suministros, equipos y elementos críticos; apoyar evacuaciones aeromédicas y recuperación de personal; y facilitar el mando tipo misión en áreas donde la extensión del terreno, las restricciones de movilidad o la complejidad operacional demandan medios aéreos flexibles, seguros y sostenibles.

La adquisición de aeronaves de ala rotatoria se encuentra alineada con la Política de Seguridad, Defensa y Convivencia Ciudadana, el Plan Estratégico del Sector Defensa y Seguridad, el Plan de Campaña Estratégico Conjunto "Ayacucho" Plus, el Enfoque Operacional "Ayacucho" Plus del Ejército Nacional, el PETEF 2042 y la doctrina de Aviación

del Ejército contenida en el MCE 3-04. Su incorporación permitirá aportar significativamente al cierre de la brecha identificada en la interrelación de la taxonomía de capacidades, cuyo fin será fortalecer el área funcional de movimiento y maniobra, el área de capacidad de despliegue y la capacidad específica transporte aéreo de despliegue; lo que redundará en la recuperación y fortalecimiento de la capacidad operacional de la Aviación del Ejército, el cumplimiento de las tareas doctrinales, apoyo a la acción unificada del Estado y el aseguramiento de medios idóneos para responder a los desafíos presentes y futuros de la defensa, la seguridad, la protección de la población y el cumplimiento de la misión constitucional.

2.3 BRECHA DE CAPACIDADES

El análisis de capacidades de la Aviación del Ejército Nacional evidencia una brecha operacional en la capacidad de ala rotatoria multipropósito, derivada de la salida del servicio de dieciséis (16) aeronaves UH-1N y la concentración progresiva de misiones sobre la flota UH-1H II. Esta condición afecta la disponibilidad de medios aéreos para el cumplimiento de tareas esenciales de aviación, tales como movimiento aéreo, reconocimiento, seguridad, evacuaciones aeromédicas, recuperación de personal, apoyo al mando tipo misión, apoyo logístico y sostenimiento de operaciones militares en áreas de difícil acceso.

La flota UH-1N constituyó durante años una plataforma fundamental para el cumplimiento de misiones de movilidad aérea, transporte táctico y apoyo operacional. Sin embargo, su salida del servicio generó una pérdida efectiva de capacidad que actualmente está siendo asumida, en gran medida, por la flota UH-1H II, compuesta por treinta y dos (32) aeronaves. Si bien esta flota mantiene una participación operacional relevante, su empleo como medio principal para absorber las misiones dejadas por el UH-1N representa una solución temporal, teniendo en cuenta que también se encuentra proyectada para salida progresiva del servicio hasta el año 2032.

Esta situación genera un desbalance operacional, debido a que la flota UH-1H II no solo debe continuar cumpliendo sus misiones propias, sino que además ha asumido parte de la carga operacional que anteriormente desarrollaba la flota UH-1N. Lo anterior incrementa su exigencia de empleo, acelera el consumo de vida útil, aumenta los requerimientos de mantenimiento y ejerce mayor presión sobre la disponibilidad de aeronaves.

En este contexto, la brecha no corresponde únicamente a la ausencia de una flota retirada, sino a la acumulación de factores que comprometen la continuidad de la capacidad de ala rotatoria de la Aviación del Ejército. La salida del UH-1N y la proyección de retiro del UH-1H II que reducen progresivamente la flexibilidad, disponibilidad y oportunidad de respuesta aérea para apoyar operaciones militares, abastecer tropas, realizar evacuaciones, transportar personal y carga, ejecutar misiones de reconocimiento y seguridad, y sostener la presencia institucional en zonas donde la movilidad terrestre es limitada o inexistente.

La situación descrita se desarrolla con mayor detalle en el numeral 2.1.4 Situación actual, en el cual se presentan el Gráfico 1. Horas voladas flotas UH-1N - UH-1H II, el Gráfico 2. Capacidad relativa en horas voladas % y el Gráfico 3. Participación anual por flota en las

tareas de la Aviación del Ejército. Estos gráficos permiten evidenciar la reducción progresiva de participación operacional de la flota UH-1N, el incremento de la carga asumida por la flota UH-1H II y la concentración de misiones sobre una plataforma que también tiene una proyección definida de salida del servicio.

En consecuencia, la adquisición de una nueva plataforma de ala rotatoria constituye una acción necesaria para cerrar esta brecha de capacidad y evitar que se convierta en una condición crítica para la Fuerza. La incorporación de aeronaves modernas, sostenibles y con soporte logístico vigente permitirá recuperar las capacidades afectadas, reducir la presión operacional sobre la flota UH-1H II, fortalecer la disponibilidad de medios aéreos y garantizar la continuidad de las tareas asignadas a la Aviación del Ejército Nacional.

2.4 SITUACIÓN ACTUAL

La situación actual de la capacidad de ala rotatoria utilitaria de la Aviación del Ejército evidencia una reducción real de medios disponibles, una disminución de la capacidad histórica de vuelo y una redistribución de la carga operacional sobre plataformas que ya se encontraban en servicio. Esta condición afecta directamente el cumplimiento de las tareas de aviación establecidas doctrinalmente en el MCE 3-04 Aviación, dentro de las cuales se encuentran el movimiento al contacto, el ataque, el reconocimiento, las tareas de seguridad, el asalto aéreo, el movimiento aéreo, la evacuación aeromédica, el apoyo de mando tipo misión y la recuperación de personal. En consecuencia, cuando se analiza la disminución de horas voladas o de misiones ejecutadas, debe entenderse que dicha reducción puede impactar cualquiera de estas tareas, afectando la capacidad de la Fuerza para apoyar operaciones terrestres unificadas, sostener la maniobra, evacuar personal, transportar tropas y abastecimientos, proporcionar seguridad, desarrollar reconocimiento y facilitar el mando en terrenos extensos o complejos.

Desde el año 2020 se dio inicio al proyecto de reemplazo de aeronaves de ala rotatoria, para lo cual se conformaron diferentes comités encargados de estructurar los elementos principales del proceso, entre ellos el árbol de problemas, la descripción del proyecto, el análisis de alternativas y la trazabilidad técnica y administrativa de la necesidad. Para efectos de este estudio, las aeronaves UH-1N y UH1H II se ubican dentro del segmento de aeronaves de ala rotatoria utilitarias, empleadas históricamente por la Aviación del Ejército para el desarrollo de tareas de aviación asociadas al transporte táctico, movimiento aéreo, apoyo logístico, evacuación aeromédica, reconocimiento, seguridad, apoyo de mando tipo misión y apoyo a operaciones militares.

El primer elemento crítico de la situación actual corresponde a la salida de la flota UH-1N. Esta flota fue retirada del servicio y dada de baja en un total de dieciséis (16) helicópteros, de acuerdo con el Plan No. 00030870 de fecha 23 de agosto de 2024, emitido por el Comando de la División de Aviación Asalto Aéreo para la destinación final de las aeronaves de la flota UH1N. Esta decisión no representa una reducción menor de inventario, sino la pérdida de una línea completa de aeronaves que durante años aportó a las tareas de aviación requeridas para la movilidad aérea, el apoyo logístico, el sostenimiento operacional, la evacuación aeromédica, el reconocimiento, la seguridad y el apoyo de mando tipo misión.

La pérdida de la flota UH-1N no se produjo de manera aislada, sino como resultado de un proceso progresivo de disminución de disponibilidad, envejecimiento estructural, restricciones técnicas, dificultad de sostenimiento y suspensión operacional. Mediante radicado No. 2024673021026493 del 14 de agosto de 2024, relacionado con la suspensión del ciclo de mantenimiento del equipo UH-1N, se emitieron recomendaciones de acuerdo con la orden de suspensión operacional del equipo de combate UH-1N del 09 de agosto de 2024. Posteriormente, mediante radicado No. 2024632025049733 del 20 de septiembre de 2024, la Brigada de Aviación Ejército No. 32 remitió el cronograma de destinación final de la flota UH-1N de acuerdo con el Plan No. 00030870 del 23 de agosto de 2024, proyectando nueve helicópteros para el año 2025: EJC-4213 en enero, EJC-4224 en marzo, EJC-4212 en abril, EJC-4203 y EJC-4216 en mayo, y EJC-4200, EJC-4205, EJC-4207 y EJC-4231 en julio.

De igual manera, mediante radicado No. 2025673014138783 del 12 de mayo de 2025, se remitió el cronograma de suspensión operacional del equipo de combate UH-1N, de acuerdo con el Plan No. 00030870 del 23 de agosto de 2024. En este cronograma se proyectaron nueve helicópteros para suspensión operacional entre diciembre de 2024 y agosto de 2025: EJC-4213 en diciembre de 2024, EJC-4224 en enero de 2025, EJC-4212 en febrero de 2025, EJC-4200 y EJC-4203 en abril de 2025, EJC-4207 en junio de 2025, y EJC-4205, EJC-4216 y EJC-4231 en agosto de 2025. Con ello se consolidó el término operacional de la flota UH-1N, materializando una pérdida de capacidad que tuvo que ser absorbida por los medios restantes de la Aviación del Ejército.

El segundo elemento crítico corresponde a la situación de la flota UH1H II. El documento base señala que esta flota, compuesta por treinta y dos (32) aeronaves, se encuentra en proceso de retiro del servicio por fases hasta el año 2032, momento en el cual será dada de baja la última aeronave, en alineación con el oficio "Expectativa vida útil aeronaves del Ejército Nacional", identificado con el radicado No. 2020519002654243 del año 2020. En consecuencia, la Fuerza no solo enfrenta la pérdida ya materializada de la flota UH-1N, sino también el agotamiento progresivo de la flota UH1H II, que actualmente sostiene la mayor parte de la carga operacional remanente.

La evidencia operacional demuestra que la salida del UH-1N no eliminó la demanda de tareas de aviación. Por el contrario, dicha demanda fue trasladada principalmente a la flota UH1H II. El comportamiento histórico de horas voladas permite observar esta transición. La flota UH-1N alcanzó niveles relevantes de operación en los primeros años del periodo analizado, con registros como 13.414,6 horas voladas en el año 2001. Sin embargo, posteriormente presentó una tendencia decreciente asociada a envejecimiento, restricciones técnicas, disminución de disponibilidad, dificultad de sostenimiento y retiro progresivo del servicio.

La comparación entre las vigencias 2024 y 2025 permite dimensionar con mayor claridad la pérdida de capacidad y la concentración de la operación. En el año 2024, la flota UH-1N registró 1.415,6 horas voladas, mientras que la flota UH1H II registró 3.981,4 horas. Para el año 2025, la operación del UH-1N disminuyó a 439,8 horas, mientras que la flota UH1H II aumentó a 5.475 horas. Esto significa que, mientras la operación del UH-1N cayó de manera significativa, la flota UH1H II incrementó su empleo para sostener la continuidad de

las tareas de aviación asignadas a la Aviación del Ejército.

La reducción del UH-1N entre 2024 y 2025 fue de 975,8 horas de vuelo, al pasar de 1.415,6 a 439,8 horas. En términos relativos, esta disminución equivale aproximadamente al 69 % de su operación anual. En contraste, la flota UH1H II aumentó 1.493,6 horas en el mismo periodo, al pasar de 3.981,4 a 5.475 horas, lo que representa un incremento aproximado del 37,5 %. Estos datos muestran que la capacidad no fue reemplazada por una nueva plataforma, sino compensada temporalmente mediante un mayor empleo de la flota UH1H II.

El comportamiento de la capacidad relativa confirma la existencia de una brecha operacional. Para este análisis se tomó como referencia el año 2003, en el cual la operación combinada de las flotas UH-1N y UH1H II alcanzó 15.711,7 horas de vuelo, equivalente al 100 % de la capacidad relativa medida en horas voladas. Frente a ese máximo histórico, para el año 2024 la operación total conjunta se ubicó aproximadamente en el 34 %, y para el año 2025 alcanzó aproximadamente el 38 %. Esto evidencia que, aun con el incremento de horas de la flota UH1H II en 2025, la capacidad efectiva de operación se mantiene muy por debajo del nivel histórico de mayor empleo operacional.

La situación anterior permite establecer que la problemática no se limita a la baja física de aeronaves UH-1N, sino a la disminución progresiva de la capacidad efectiva de operación de la familia UH1H II. La Fuerza pasó de una referencia histórica de 15.711,7 horas combinadas en 2003 a una operación conjunta aproximada de 5.397 horas en 2024 y 5.914,8 horas en 2025. Aunque en 2025 se observa una recuperación parcial respecto de 2024, esta recuperación no obedece a la incorporación de nuevas aeronaves, sino al mayor esfuerzo operativo de la flota UH1H II, que ya se encuentra dentro de un proceso de retiro proyectado hasta 2032.

La pérdida también se refleja en el número de tareas de aviación ejecutadas. El gráfico de participación anual por flota consolida las misiones desarrolladas por las flotas UH-1N y UH1H II entre los años 2010 y 2025, las cuales pueden corresponder, según la doctrina de Aviación del Ejército, a movimiento al contacto, ataque, reconocimiento, tareas de seguridad, asalto aéreo, movimiento aéreo, evacuación aeromédica, apoyo de mando tipo misión o recuperación de personal. En dicho periodo, la flota UH-1N registró niveles significativos en los primeros años, con 2.209 misiones en 2011 y 2.393 misiones en 2012. Sin embargo, en las vigencias recientes su participación disminuyó de manera considerable, alcanzando 781 misiones en 2024 y 472 misiones en 2025.

La reducción de misiones del UH-1N entre 2012 y 2025 fue de 1.921 misiones, al pasar de 2.393 a 472 misiones, lo que equivale a una disminución aproximada del 80,3 %. Frente al año 2024, la reducción fue de 309 misiones, al pasar de 781 a 472 misiones. Esta caída evidencia la pérdida progresiva del aporte operacional de la flota UH-1N al cumplimiento de las tareas de aviación.

Por su parte, la flota UH1H II asumió una mayor carga en el cumplimiento de tareas de aviación durante las vigencias recientes. En el año 2024 registró 2.149 misiones y en el año 2025 alcanzó 2.828 misiones, constituyéndose en el mayor registro de la serie analizada.

Esto representa un incremento de 679 misiones entre 2024 y 2025, equivalente aproximadamente al 31,6 %. Este comportamiento confirma que, a medida que la flota UH-1N disminuyó su participación, la demanda operacional fue absorbida principalmente por la flota UH1H II.

La comparación de participación en misiones evidencia el cambio de carga operacional. En 2024, entre ambas flotas se registraron 2.930 misiones, de las cuales 781 correspondieron al UH-1N y 2.149 al UH1H II. En 2025, el total conjunto fue de 3.300 misiones, con 472 misiones del UH-1N y 2.828 de la flota UH1H II. En consecuencia, la participación del UH-1N pasó de aproximadamente el 26,7 % en 2024 al 14,3 % en 2025, mientras que la participación del UH1H II aumentó de aproximadamente el 73,3 % al 85,7 %. Esto demuestra que la operación de ala rotatoria utilitaria quedó concentrada principalmente en la flota UH1H II.

Esta redistribución de la carga operacional tiene efectos directos sobre la situación técnica de la flota remanente. La salida de la flota UH-1N no fue acompañada por la incorporación inmediata de una nueva flota de reemplazo. La continuidad de las tareas de aviación fue asumida por la flota UH1H II, que ya se encontraba en servicio, con compromisos operacionales propios, horas acumuladas, requerimientos de mantenimiento y horizonte de vida útil definido. Por tanto, el retiro del UH-1N no significó una renovación efectiva de la capacidad, sino una concentración de tareas, tripulaciones, recursos, equipo de misión y componentes sobre aeronaves existentes.

La presión sobre la flota UH1H II se evidencia también en los indicadores de confiabilidad y tasa de fallas. El gráfico de comportamiento de la tasa de falla de la flota UH1H II entre enero de 2024 y mayo de 2026 muestra una variabilidad significativa, con registros altos durante el periodo analizado y una tendencia ascendente en los últimos meses de la serie. Se observan valores relevantes como 9,27 fallas por cada 100 horas de vuelo en junio de 2024, un valor cercano a 9 fallas por cada 100 horas de vuelo en enero de 2025, y un incremento progresivo durante 2026, pasando de 3,23 fallas por cada 100 horas de vuelo en febrero, a 4,89 en marzo, 6,12 en abril y 7,32 en mayo de 2026.

Adicionalmente, mediante radicado No. 2025632002995653 del 03 de febrero de 2025, correspondiente al informe de confiabilidad de enero de 2025, se evidenció que la tasa general de fallas alcanzó 5,85 fallas por cada 100 horas de vuelo, siendo esta la cifra mensual más alta registrada en los últimos seis años. Dentro de este comportamiento, la flota UH1H II presentó 9 fallas por cada 100 horas de vuelo, con 35 fallas durante 387,7 horas voladas. Estos datos reflejan una condición de presión técnica y operacional sobre la flota que actualmente soporta la mayor parte de la demanda de tareas de aviación de ala rotatoria utilitaria.

Con base en lo anterior, la situación actual puede sintetizarse en cuatro hechos verificables. Primero, la Fuerza perdió la capacidad aportada por dieciséis (16) helicópteros UH-1N retirados del servicio y dados de baja conforme al Plan No. 00030870 del 23 de agosto de 2024. Segundo, la flota UH1H II, integrada por treinta y dos (32) aeronaves, no constituye una solución de reemplazo permanente, pues se encuentra en proceso de retiro por fases hasta el año 2032, conforme al radicado No. 2020519002654243 del año 2020. Tercero, la

capacidad relativa de operación se encuentra por debajo del máximo histórico, al pasar de 15.711,7 horas combinadas en 2003 a niveles aproximados del 34 % en 2024 y 38 % en 2025. Cuarto, la flota UH1H II asumió la mayor parte de la carga de horas de vuelo y tareas de aviación, mientras presenta indicadores recientes de falla que evidencian presión técnica y operacional.

En consecuencia, la Aviación del Ejército se encuentra en una condición de transición crítica. La capacidad que anteriormente era atendida por dos flotas se concentra actualmente en una flota remanente que, además de soportar la mayor parte de la operación, tiene un horizonte de retiro definido. Esta situación compromete la continuidad de las tareas de aviación de movimiento al contacto, ataque, reconocimiento, seguridad, asalto aéreo, movimiento aéreo, evacuación aeromédica, apoyo de mando tipo misión y recuperación de personal, especialmente en áreas de difícil acceso, zonas selváticas, montañosas, fronterizas o con limitada infraestructura terrestre.

Por tanto, la evidencia numérica incorporada en el estudio demuestra que la necesidad de adquisición no responde únicamente a una conveniencia de modernización tecnológica, sino a una pérdida efectiva de capacidad operacional y a una presión creciente sobre los medios actualmente disponibles. La incorporación de una nueva plataforma de ala rotatoria utilitaria, con soporte vigente, sostenibilidad logística y capacidad operacional adecuada, se orienta a recuperar la capacidad perdida, reducir la presión sobre la flota UH1H II, preservar la continuidad de las tareas asignadas a la Aviación del Ejército y evitar que el retiro progresivo de las aeronaves existentes genere una brecha mayor en la movilidad aérea táctica de la Fuerza.

2.5 JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD

La necesidad de reemplazo progresivo de la capacidad históricamente soportada por la familia UH-1 se fundamenta en una trazabilidad técnica, operacional, logística y administrativa que inicia con la flota UH-1N, continúa con la absorción de su carga operacional por parte de la flota UH-1H II y culmina con la necesidad de efectuar un relevo generacional mediante la adquisición de una nueva flota de aeronaves de ala rotatoria moderna, sostenible y con soporte técnico y logístico vigente. Esta necesidad no corresponde a una apreciación aislada o coyuntural, sino a una condición acumulada relacionada con el envejecimiento estructural, la pérdida de soporte técnico del fabricante, las dificultades logísticas, la disminución de la confiabilidad, el incremento de los tiempos de mantenimiento, las restricciones operacionales, la reducción de la disponibilidad, la obsolescencia tecnológica y la proyección de salida del servicio de las aeronaves existentes.

Como parte de este proceso, la Aviación del Ejército inició estudios orientados a evaluar la sostenibilidad y permanencia de las capacidades aportadas por la flota de helicópteros Bell UH-1N, aeronaves que durante décadas constituyeron una capacidad fundamental para el transporte táctico intermedio dentro del Ejército Nacional. Este proceso fue respaldado mediante los Oficios Concepto de Viabilidad No. 2020685003753693 del 21 de mayo de 2020 y No. 2020625003796113 del 22 de mayo de 2020, los cuales evidenciaron la necesidad de analizar alternativas para preservar las capacidades operacionales que

históricamente venía proporcionando dicha flota. Posteriormente, mediante Oficio Radicado No. 20230420040848 del 20 de abril de 2023, el Ministerio de Defensa Nacional emitió lineamientos para la definición de la clase de helicópteros medianos multipropósito requeridos por la Fuerza, reconociendo la importancia estratégica de mantener una capacidad de transporte aéreo intermedio que garantizara la continuidad operacional de las misiones asignadas a la Aviación del Ejército. Este proceso fue complementado con el Informe Consolidado de Actividades Radicado No. 2023519001111451 del 21 de mayo de 2023, mediante el cual se consolidaron las actividades desarrolladas dentro del proceso de cambio de flota.

El primer antecedente técnico relevante se encuentra en el radicado No. 20186320907533 del 19 de febrero de 2018, mediante el cual se realizó el análisis del sistema estructural de la flota UH-1N. En dicho análisis se evidenció que, entre los años 2013 y 2017, la flota presentaba un comportamiento preocupante en la relación entre horas voladas y fallas estructurales. Para el año 2013 se registraron 593 fallas estructurales con 3.870,5 horas voladas; para el año 2014, 425 fallas con 2.835,2 horas; para el año 2015, 398 fallas con 2.664 horas; para el año 2016, 381 fallas con 1.932,3 horas; y para el año 2017, 506 fallas con 2.232,2 horas. Lo anterior evidenció que la reducción de fallas no obedecía necesariamente a una mejora del sistema, sino a la disminución de horas voladas, manteniéndose una afectación significativa sobre la confiabilidad estructural de la flota.

En el mismo radicado No. 20186320907533 del 19 de febrero de 2018 se calculó el tiempo promedio entre fallas, MTBF, observándose una tendencia negativa. Este indicador pasó de 6,53 en 2013 a 4,41 en 2017, lo cual reflejó que las fallas estructurales se estaban presentando en intervalos cada vez menores. La conclusión técnica indicó que la disminución del MTBF podía estar asociada al envejecimiento de la estructura y/o a problemas en la estructura primaria que afectaban la integridad del sistema. Este antecedente constituye una alerta temprana sobre la sostenibilidad técnica de la flota UH-1N y sobre la necesidad de adoptar medidas estructurales de mitigación, reemplazo o retiro progresivo.

Posteriormente, un Estudio de Estado Mayor del 18 de junio de 2018 abordó la pérdida de capacidad operativa de la flota UH-1N. Este estudio señaló que la Aviación del Ejército presentaba una problemática asociada a la inviabilidad del mantenimiento, la falta de soporte técnico, la dificultad en la adquisición de repuestos y la afectación directa a la seguridad y defensa del país. Dentro de los hechos analizados se indicó que la flota UH-1N no contaba con soporte técnico del fabricante, que la producción de dichos helicópteros no se encontraba en línea, que los manuales técnicos estaban desactualizados por falta de respaldo de la casa fabricante y que existían componentes críticos no disponibles comercialmente. Así mismo, se advirtió que el plan de mantenimiento ofrecía baja disponibilidad, registrándose seis aeronaves disponibles de un total de quince helicópteros.

El Estudio de Estado Mayor del 18 de junio de 2018 evaluó tres cursos de acción: continuar con la flota UH-1N en el estado actual, realizar una actualización o upgrade, o adquirir nuevas aeronaves para reemplazar la flota existente. Al comparar estas alternativas, se concluyó que la opción más conveniente era adquirir nuevas aeronaves, por cuanto permitía mejorar la capacidad operacional, incrementar la seguridad de las tripulaciones, garantizar

soporte técnico, disponer de repuestos, aumentar el nivel de alistamiento y modernizar la infraestructura aeronáutica. Esta conclusión resulta determinante, toda vez que desde el año 2018 ya se había identificado que continuar operando o modernizando la flota UH-1N no constituía una solución estructural suficiente para las necesidades de la Aviación del Ejército.

Mediante radicado No. 2018632659153 del 25 de octubre de 2018 se solicitó iniciar el plan de retiro de aeronaves UH-1N proyectado para el año 2019. En dicho documento se indicó que los helicópteros UH-1N fueron fabricados en 1971 por Bristol Aerospace Limited, bajo autorización de Bell Helicopter Company, tratándose de una versión especial para el Gobierno de Canadá y no de una versión comercial. También se precisó que en 1998, bajo el programa Plan Colombia, Estados Unidos donó 17 helicópteros UH-1N al Ejército de Colombia, que en 2008 se realizó el traspaso total del mantenimiento y la logística al Ejército Nacional y que en 2012 se efectuó una inversión para modernizar las cabinas de los helicópteros.

El radicado No. 2018632659153 del 25 de octubre de 2018 identificó novedades críticas para la continuidad de la flota UH-1N. Se registró un promedio total de 14.203,66 horas de vuelo por aeronave, una aeronave con 15.919,1 horas de vuelo, otra con 11.536,4 horas y una antigüedad de 47 años desde su fabricación. Así mismo, se señalaron fallas estructurales, repuestos de difícil consecución, ausencia de respaldo de casa fabricante y tiempos excesivos de mantenimiento. El documento también indicó que no se había realizado una inspección estructural mayor a los helicópteros UH-1N, y que una inspección de este tipo podía tener un costo aproximado de $4.000 millones por aeronave, sin incluir fallas adicionales que pudieran encontrarse ni garantizar la extensión de la vida útil debido a la obsolescencia de componentes.

En el mismo radicado No. 2018632659153 se planteó la disminución progresiva de la flota UH-1N, proyectando una reducción de aeronaves operativas hasta llegar a cero aeronaves en los años siguientes. Además, en procura de la seguridad operacional, se recomendó limitar condiciones para efectuar vuelos con los helicópteros que continuaran operando, incluyendo operación con limitaciones, reducción de peso bruto y cambio de misión. Esta situación evidencia que la continuidad de la operación UH-1N estaba condicionada por factores técnicos y de seguridad, y que la reducción progresiva de la flota no eliminaba la posibilidad de fallas en los helicópteros restantes.

Para el año 2019, la problemática de la flota UH-1N se mantuvo vigente. Mediante radicado No. 20196857452643 del 02 de enero de 2019, relacionado con las necesidades de la flota UH-1N para el anteproyecto 2020, se solicitaron requerimientos adicionales para sostener condiciones mínimas de operación. Entre ellos se incluyó la instalación de radios TADIRAN PRC 920, que reposaban desde el año 2014; la renovación de radios TADIRAN PRC 730, que llevaban más de 12 años de operación; la actualización de software de transpondedores XTX33 a XTX33ES, conforme a requerimientos aplicables para operación en determinados espacios aéreos; la actualización de pantallas, radios y GPS GARMIN 500; y la calibración y mantenimiento de radares meteorológicos. Este antecedente demuestra que, además de los problemas estructurales y logísticos, la flota UH-1N requería inversiones adicionales en comunicaciones, navegación, aviónica y seguridad de vuelo para

mantener condiciones operacionales aceptables.

Mediante radicado No. 00052 del 10 de enero de 2019 se solicitó el cambio de estado de las aeronaves EJC-4202, EJC-4210 y EJC-4219, correspondientes a la flota UH-1N, de aeronave completamente lista a aeronave en proceso de baja o aeronave pendiente de asignación de recursos. Esta solicitud reiteró que las aeronaves fueron fabricadas en 1971, que contaban con 47 años de vida, que no existía soporte técnico por parte del fabricante, que la adquisición de repuestos se dificultaba por falta de producción de los mismos, que los manuales técnicos estaban desactualizados y que Bell Helicopter Textron había manifestado, mediante documento del 02 de febrero de 2018, que no podía brindar soporte técnico a la flota UH-1N/CH-135.

El radicado No. 00052 del 10 de enero de 2019 también indicó que las estructuras de estas aeronaves tenían un promedio de 14.000 horas de operación y que los imprevistos estructurales durante inspecciones mayores retardaban los trabajos entre 41 y 90 días, cuando en condiciones normales la fase tomaría 25 días. Adicionalmente, se informó la existencia de una lista creciente de componentes no disponibles, con 10 componentes críticos que no se conseguían comercialmente y que estaban clasificados como obligatorios dentro de la MEL, pertenecientes a los sistemas de motores, combustible y sistema eléctrico. Esto demuestra que el sostenimiento de la flota UH-1N se encontraba afectado no solo por su edad, sino por una cadena logística cada vez menos viable.

En el mismo radicado No. 00052 se planteó un esquema por fases. La primera fase consistía en retirar del servicio, desde diciembre de 2018, las aeronaves seleccionadas mediante análisis estructural y ciclo de vida de componentes mayores. La segunda fase solicitaba la intervención de la Brigada No. 25 de Aviación Ejército para que los componentes de las tres aeronaves que pasaban a almacenamiento pudieran ser utilizados en el resto de la flota, con el fin de mantener las aeronaves restantes en línea. La tercera fase contemplaba inspeccionar elementos por parte de confiabilidad y control calidad para reintegrar al stock componentes mayores y subcomponentes con vida útil remanente. Esta medida no constituyó un reemplazo de flota, sino una estrategia de sostenimiento temporal basada en el aprovechamiento de partes remanentes para prolongar la operación de los medios existentes.

Posteriormente, mediante radicado No. 2019190113161 del 23 de enero de 2019, la División de Aviación Asalto Aéreo informó a la Sección de Asuntos Antinarcóticos y de Aplicación de la Ley INL que, teniendo en cuenta el plan maestro de flota y el ciclo de vida útil de las aeronaves, se había tomado la decisión de retirar del servicio la flota UH-1N. En dicho documento se reiteraron los factores críticos: fabricación en 1971, 47 años de vida útil, ausencia de soporte técnico-logístico del fabricante, dificultad en la adquisición de repuestos y componentes clase I, II y III, manuales técnicos desactualizados, promedio de 14.000 horas de operación, imprevistos estructurales en inspecciones mayores y existencia de componentes críticos no disponibles en el mercado.

El radicado No. 2019190113161 del 23 de enero de 2019 estableció, como primera fase, retirar del servicio tres aeronaves UH-1N: EJC-4202, EJC-4210 y EJC-4219. Como segunda fase, dispuso realizar el cambio de estado aeronáutico a aeronave en proceso de

baja, previa inspección de componentes mayores y subcomponentes con vida útil remanente. Igualmente, contempló la utilización de productos aeronáuticos instalados en dichas aeronaves para el sostenimiento de la demás flota. También se indicó que, teniendo en cuenta la modernización de los helicópteros UH-1H y que no se había programado la reparación de componentes mayores para la vigencia 2019, se proyectaba optimizar el presupuesto para la flota UH1H II. Esta circunstancia evidencia que la salida del UH-1N comenzó a trasladar carga logística, presupuestal y operacional hacia la flotaUH1H II, sin que ello representara incorporación de aeronaves nuevas.

Mediante radicado No. 001417 de abril de 2019, relacionado con la respuesta a estudios técnicos de destinación UH-1N, el Batallón de Mantenimiento de Aviación No. 4 remitió soportes para dar continuidad al proceso de destinación final y desmilitarización de los helicópteros EJC-4202, EJC-4210 y EJC-4219. En dicho documento se relacionaron componentes clase I, II y III susceptibles de transferencias controladas y se adjuntaron estudios técnicos de las aeronaves, así como antecedentes emitidos por Bell Helicopter Textron Company y análisis estructurales previos. Este antecedente demuestra que el retiro UH-1N avanzó a una fase técnica y administrativa de baja, destinación de material y aprovechamiento de componentes, consolidando el proceso de salida de aeronaves de la flota.

La salida progresiva de la flota UH-1N continuó hasta la vigencia 2024. Mediante radicado No. 2024673021026493 del 14 de agosto de 2024, relacionado con la suspensión del ciclo de mantenimiento del equipo UH-1N, se emitieron recomendaciones de acuerdo con la orden de suspensión operacional del equipo de combate UH-1N del 09 de agosto de 2024. En dicho documento se proyectaron aeronaves para suspensión entre agosto de 2024 y abril de 2025, incluyendo EJC-4207, EJC-4231, EJC-4205, EJC-4224, EJC-4213, EJC-4203, EJC-4212, EJC-4216 y EJC-4200, todas correspondientes a la flota UH-1N.

El radicado No. 2024673021026493 del 14 de agosto de 2024 señaló que, de acuerdo con el plan anual de mantenimiento 2024, se dejaría de dar cumplimiento a tres fases de inspección mayor de 200 horas de la flota. También se relacionaron aeronaves con altas horas acumuladas, como la EJC-4205 con 16.815,2 horas, la EJC-4207 con 16.316,2 horas y la EJC-4231 con 13.947,2 horas. Adicionalmente, se indicó que al dejar de cumplir el plan anual de mantenimiento no sería posible justificar los recursos para estas inspecciones mayores, alcanzándose solo el 66% de lo planeado para el mantenimiento anual UH-1N. Dentro de las recomendaciones se solicitó que el presupuesto restante fuera asignado al equipo UH1H II, teniendo en cuenta los compromisos adquiridos por esta flota, entre ellos dispositivo operacional, CEAAR, BETRA y BAAV5.

El 23 de agosto de 2024, mediante Plan No. 00030870/2024, la División de Aviación Asalto Aéreo emitió el plan para la destinación final de las aeronaves de la flota UH-1N y sus componentes. Este plan tuvo como objetivo ejecutar la destinación final de la flota UH-1N con base en la normatividad vigente, asignando responsabilidades a las brigadas de aviación, batallones y a la Central Administrativa y Contable Especializada de Aviación. El plan estableció actividades de baja, disposición final, desactivación de planes de mantenimiento, cancelación de matrículas, cancelación de certificados de aeronavegabilidad, exclusión de seguros, baja de inventarios, desactivación de centros de

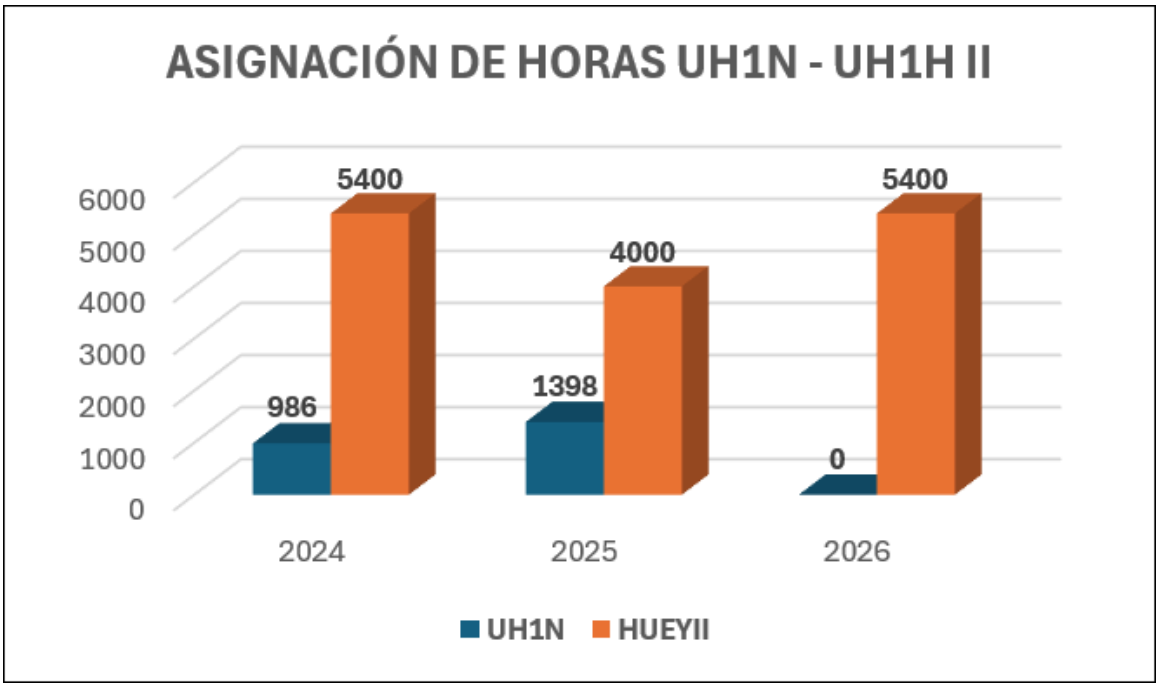
costo y actualización en los sistemas SAP/SILOG.

El Plan No. 00030870/2024 del 23 de agosto de 2024 también evidenció que la salida de la flota UH-1N generaba la necesidad de transferir responsabilidades hacia la flota UH-1HII. Para ello, se ordenó verificar el presupuesto planeado para la flota UH-1N y reasignarlo a la flota UH-1HII, generar un plan para la transferencia de tripulaciones del equipo UH-1N al equipo UH-1HII, adelantar transición de máquina, recibir equipo de misión aplicable a los helicópteros UH-1HII y analizar la recuperación de inventarios mediante el retiro de componentes de aeronaves UH-1N para ser utilizados por la flota UH-1HII. Esta disposición permite establecer que la flota UH1H II asumió la continuidad operacional, pero no como una capacidad nueva, sino como una flota ya existente sobre la cual se trasladaron cargas operacionales y logísticas.

Mediante radicado No. 2024632025049733 del 20 de septiembre de 2024, la Brigada de Aviación Ejército No. 32 remitió el cronograma de destinación final de la flota UH-1N, de acuerdo con el Plan No. 00030870 del 23 de agosto de 2024. En dicho cronograma se proyectaron nueve helicópteros para el año 2025: EJC-4213 en enero, EJC-4224 en marzo, EJC-4212 en abril, EJC-4203 y EJC-4216 en mayo, y EJC-4200, EJC-4205, EJC-4207 y EJC-4231 en julio. Este cronograma confirmó la salida ordenada y progresiva de aeronaves específicas de la flota UH-1N, reduciendo de manera efectiva la capacidad disponible de esta línea de aeronaves.

Posteriormente, mediante radicado No. 2025673014138783 del 12 de mayo de 2025, se remitió el cronograma de suspensión operacional del equipo de combate UH-1N, de acuerdo con el Plan No. 00030870 del 23 de agosto de 2024. En este cronograma se proyectaron nueve helicópteros para suspensión operacional entre diciembre de 2024 y agosto de 2025: EJC-4213 en diciembre de 2024, EJC-4224 en enero de 2025, EJC-4212 en febrero de 2025, EJC-4200 y EJC-4203 en abril de 2025, EJC-4207 en junio de 2025, y EJC-4205, EJC-4216 y EJC-4231 en agosto de 2025. Con ello se consolidó el término operacional de la flota UH-1N, materializando una pérdida de capacidad que debía ser absorbida por los medios restantes de la Aviación del Ejército.

Gráfico 1. Horas voladas flotas UH1N - UH1H II



Nota. Fuente. Oficina de Evaluación y Estadística Brigada de Aviación No. 25

El comportamiento histórico de horas voladas de las flotas UH-1N y UH1H II permite evidenciar la transición operacional que se presentó entre ambas plataformas. Mientras la flota UH-1N registró sus mayores niveles de operación en los primeros años del periodo analizado, alcanzando valores como 13.414,6 horas en el año 2001, posteriormente presentó una tendencia decreciente asociada a su envejecimiento, restricciones técnicas, disminución de disponibilidad, dificultad de sostenimiento y proceso progresivo de retiro del servicio.

Por su parte, la flota UH1H II asumió de manera progresiva una mayor participación en el cumplimiento de las misiones de movilidad aérea, transporte táctico, apoyo logístico, reconocimiento, seguridad y demás tareas asignadas a la Aviación del Ejército. Esta condición se evidencia en los niveles de operación registrados por la flota UH1H II, la cual sostuvo durante varios años una carga operacional significativa, con valores superiores a 6.000 horas anuales en diferentes vigencias, y alcanzó 5.475 horas voladas en el año 2025. La comparación entre las vigencias 2024 y 2025 resulta especialmente relevante para el análisis de necesidad. En el año 2024, la flota UH-1N registró 1.415,6 horas voladas, mientras que la flota UH1H II registró 3.981,4 horas. Para el año 2025, la operación del UH-1N disminuyó a 439,8 horas, mientras que la flota UH1H II aumentó a 5.475 horas. Este comportamiento evidencia que, durante el proceso de salida operacional del UH-1N, la demanda misional no desapareció, sino que fue absorbida principalmente por la flota UH1H II.

Lo anterior confirma que la salida progresiva del UH-1N no fue acompañada por una reducción proporcional de las necesidades operacionales de la Fuerza, sino por una redistribución de la carga aérea sobre la flota UH1H II. Esta situación incrementó la presión

operacional sobre una plataforma ya existente, con compromisos propios, horas acumuladas, requerimientos de mantenimiento, limitaciones de disponibilidad y horizonte de vida útil definido.

En consecuencia, el comportamiento de horas voladas demuestra que la flota UH1H II no constituye una nueva capacidad de reemplazo, sino el medio que ha debido sostener temporalmente parte de la operación remanente generada por la salida de la flota UH-1N. Por tanto, este análisis refuerza la necesidad de avanzar en un relevo generacional mediante la incorporación de una nueva flota de aeronaves de ala rotatoria, moderna, sostenible y con soporte vigente, que permita recuperar la capacidad operacional, reducir la presión sobre la flota UH-1H II y garantizar la continuidad de las tareas asignadas a la Aviación del Ejército.

Gráfico 2. Capacidad relativa en horas voladas %



Nota. Fuente. Análisis propio con datos obtenidos de la Oficina de Evaluación y Estadística Brigada de Aviación No. 25

El análisis de capacidad relativa en horas voladas permite observar la variación de la operación total conjunta de las flotas UH-1N y UH1H II frente al año de mayor registro histórico del periodo evaluado. Para este análisis se tomó como referencia el año 2003, en el cual la operación combinada alcanzó 15.711,7 horas de vuelo, equivalente al 100% de la capacidad relativa medida en horas voladas.

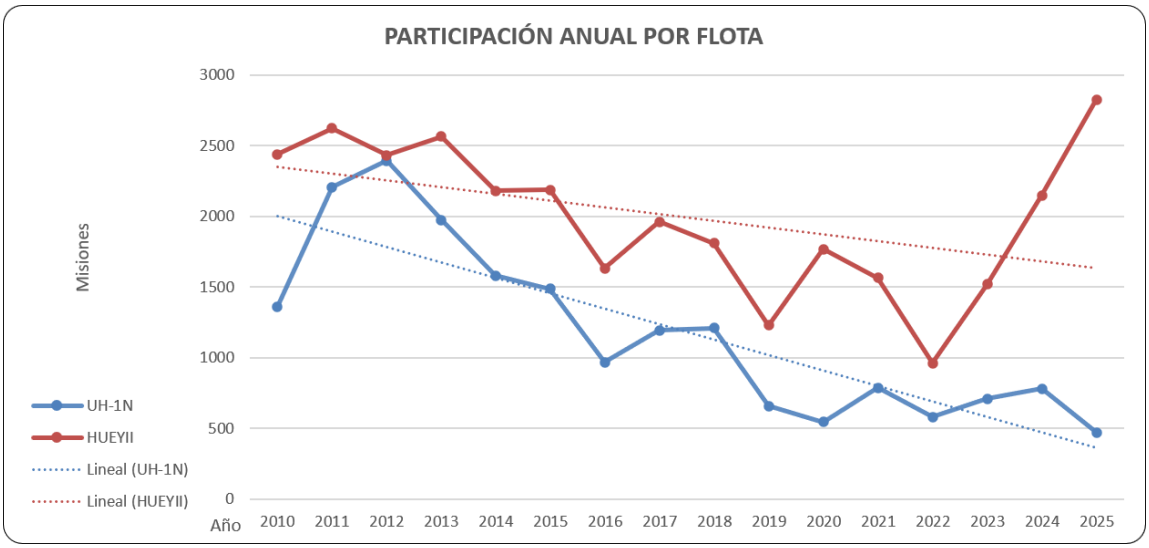
A partir de dicho punto de referencia, se evidencia una reducción progresiva de la capacidad relativa de operación de la familia UH1H II. Aunque durante algunos años se presentaron variaciones asociadas a disponibilidad, mantenimiento, asignación operacional y condiciones propias de la flota, la tendencia general muestra una disminución sostenida de

las horas totales voladas. En efecto, mientras en 2003 se registró el 100% de la referencia histórica, para el año 2024 la operación total conjunta se ubicó aproximadamente en el 34%, y para el año 2025 alcanzó aproximadamente el 38% frente al máximo histórico.

Este comportamiento permite establecer que la salida progresiva de la flota UH-1N y la concentración de la operación sobre la flota UH1H II no han permitido recuperar los niveles históricos de operación de la familia UH1H II. Por el contrario, la capacidad relativa medida en horas voladas evidencia una reducción importante frente al periodo de mayor empleo operacional, lo cual refuerza la existencia de una brecha de capacidad en movilidad aérea táctica intermedia.

En consecuencia, el análisis porcentual confirma que la problemática no se limita a la baja física de aeronaves UH-1N, sino a la disminución progresiva de la capacidad efectiva de operación de la familia UH1H II. Esta situación justifica la necesidad de avanzar en un relevo generacional mediante una plataforma moderna, sostenible y con soporte vigente, que permita recuperar capacidad operacional, reducir la presión sobre la flota UH1H II y fortalecer la continuidad de las misiones de transporte táctico, apoyo logístico, evacuación, reconocimiento, seguridad y demás tareas propias de la Aviación del Ejército.

Gráfico 3. Participación anual por flota en las tareas de la Aviación del Ejército



Nota. Fuente. Análisis propio con datos obtenidos de la Oficina de Evaluación y Estadística Brigada de Aviación No. 25

El gráfico de participación anual por flota consolida el total de misiones ejecutadas por las flotas UH-1N y UH1H II entre los años 2010 y 2025, integrando las diferentes misiones desarrolladas por la Aviación del Ejército. Este consolidado permite observar el comportamiento operativo de ambas plataformas y su aporte al cumplimiento de tareas de aviación como movimiento aéreo, reconocimiento, seguridad, evacuaciones aeromédicas,

recuperación de personal, apoyo al mando tipo misión, apoyo logístico y demás misiones asignadas a la Aviación del Ejército.

La información evidencia que la flota UH-1N presentó una tendencia decreciente en su participación operacional. Mientras en los primeros años del periodo analizado registró niveles significativos de misiones, con valores como 2.209 misiones en 2011 y 2.393 misiones en 2012, en las vigencias recientes su participación se redujo de manera considerable, alcanzando 781 misiones en 2024 y 472 misiones en 2025. Esta disminución resulta coherente con el proceso de envejecimiento, restricciones técnicas, menor disponibilidad, suspensión operacional y retiro progresivo de la flota UH-1N.

Por su parte, la flota UH1H II mantuvo una participación operacional relevante durante todo el periodo analizado y asumió una mayor carga misional en las vigencias recientes. En particular, se observa que para el año 2024 la flota UH1H II registró 2.149 misiones y para el año 2025 alcanzó 2.828 misiones, constituyéndose en el mayor registro de la serie. Este comportamiento evidencia que, a medida que la flota UH-1N disminuyó su participación, la demanda operacional fue absorbida principalmente por la flota UH1H II.

Lo anterior permite identificar un desbalance operativo entre la salida progresiva de una flota y la concentración de misiones sobre otra plataforma ya existente. La flota UH1H II no recibió una reducción proporcional de la carga misional, sino que asumió parte de las tareas que anteriormente eran atendidas por la flota UH-1N, incrementando su empleo operacional, exigencia técnica, consumo de vida útil, requerimientos de mantenimiento y presión sobre la disponibilidad.

En consecuencia, el análisis de misiones ejecutadas confirma que la problemática no se limita a la disminución física de aeronaves, sino a la redistribución forzada de tareas sobre la flota UH1H II. Esta situación refuerza la existencia de una brecha de capacidad en movilidad aérea táctica intermedia y evidencia la necesidad de incorporar una aeronave moderna, sostenible y con soporte vigente, que permita recuperar capacidad operacional, equilibrar la carga entre los medios aéreos disponibles y garantizar el cumplimiento de las tareas doctrinales establecidas para la Aviación del Ejército.

Bajo este contexto, la incorporación de la nueva flota de aeronaves de ala rotatoria objeto del presente proceso se alinea con el Plan Estratégico de Transformación Ejército del Futuro 2042, el MTE 5-0.2 Planeación Basada en Capacidades y el MCE 3-04 Aviación, en la medida en que contribuirá al cierre de las brechas operacionales, logísticas y de sostenimiento identificadas para la Aviación del Ejército. Su adquisición permitirá fortalecer el cumplimiento de las tareas de aviación relacionadas con movimiento al contacto, ataque, reconocimiento, seguridad, asalto aéreo, movimiento aéreo, evacuación aeromédica, apoyo al mando tipo misión y recuperación de personal, mediante una capacidad multipropósito, sostenible y respaldada durante su ciclo de vida.

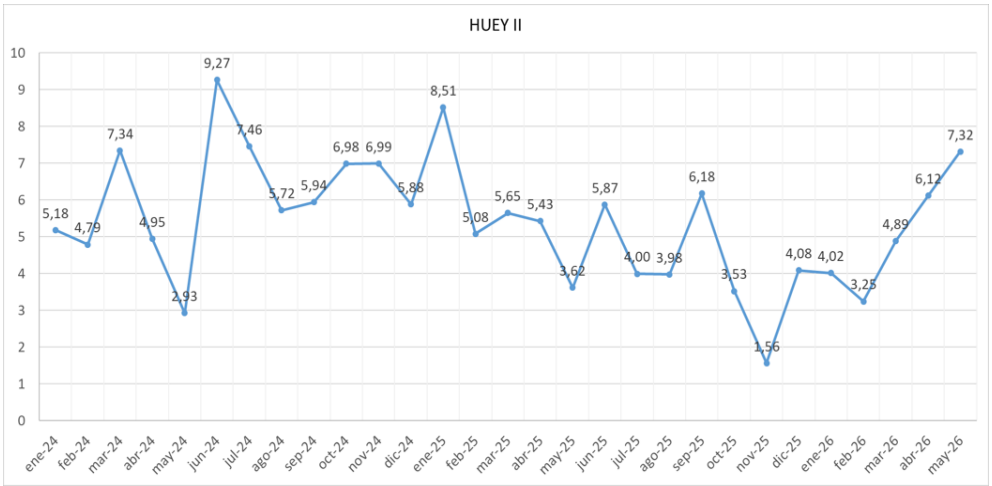
La baja progresiva de la flota UH-1N no representó únicamente la disminución numérica de aeronaves, sino la pérdida de una capacidad específica de transporte aéreo táctico intermedio. Antes de su retiro, esta flota estaba conformada por dieciséis (16) aeronaves que aportaban una capacidad aproximada de seis (6) pasajeros por aeronave o hasta dos

mil quinientas (2.500) libras de carga útil. En términos agregados, dicha capacidad permitía movilizar hasta noventa y seis (96) pasajeros por rotación aérea o cuarenta mil (40.000) libras de carga, equivalentes aproximadamente a dieciocho (18) toneladas de abastecimientos, víveres, repuestos, equipos, material de guerra o elementos de sostenimiento requeridos para apoyar la continuidad de las operaciones militares.

La pérdida de esta capacidad generó una afectación directa sobre la movilidad operacional de la Fuerza, particularmente porque el UH-1N cumplía un rol intermedio entre aeronaves de menor capacidad y plataformas de mayor porte. Al no contar con un reemplazo directo, las misiones que anteriormente eran cubiertas por esta flota debieron ser redistribuidas entre otros medios aéreos, generando ineficiencias operacionales y logísticas. Cuando estas misiones son ejecutadas mediante aeronaves de menor capacidad, se incrementa el número de rotaciones, las horas de vuelo, el consumo de combustible, el desgaste de componentes, los requerimientos de mantenimiento y la exposición operacional de las tripulaciones y de los medios aéreos. Por el contrario, cuando se emplean aeronaves de mayor capacidad para requerimientos intermedios de transporte, se presenta una subutilización de recursos estratégicos y un mayor costo operacional por hora de vuelo, sin obtener un beneficio proporcional en términos de capacidad empleada.

Sin embargo, la salida de la flota UH-1N no fue acompañada por la incorporación inmediata de una nueva flota de reemplazo. La continuidad de las misiones fue asumida por la flota UH1H II, la cual ya se encontraba en servicio dentro de la Aviación del Ejército y cumplía compromisos operacionales propios. Por tanto, el retiro del UH-1N no significó un aumento de medios ni una renovación efectiva de la capacidad, sino una redistribución de cargas sobre aeronaves existentes. Esta condición incrementó la presión sobre la flota UH1H II, al tener que suplir parte de las misiones, tripulaciones, recursos, equipo de misión y componentes asociados a la salida del UH-1N, sin que se hubiese materializado un relevo generacional inmediato.

Gráfico 4. Indicador tasa de falla por cada 100 horas de vuelo flota UH1H II



Nota. Fuente. Departamento de operaciones logísticas de Aviación

La gráfica de comportamiento de la tasa de falla de la flota UH1H II entre enero de 2024 y mayo de 2026 evidencia una variabilidad significativa en el indicador, con registros altos durante el periodo analizado y una tendencia ascendente en los últimos meses de la serie. Se observan valores relevantes como 9,27 fallas por cada 100 horas de vuelo en junio de 2024, un valor cercano a 9 fallas por cada 100 horas de vuelo en enero de 2025 y un incremento progresivo durante 2026, pasando de 3,23 en febrero, a 4,89 en marzo, 6,12 en abril y 7,32 en mayo de 2026. Este comportamiento permite evidenciar que la flota UH1H II presenta señales actuales de presión técnica y operacional, situación que resulta coherente con el incremento de exigencia derivado de la salida progresiva de la flota UH-1N y la ausencia de una incorporación inmediata de aeronaves nuevas de reemplazo.

Esta presión operacional sobre la flota UH1H II también se refleja en los indicadores recientes de confiabilidad. Mediante radicado No. 2025632002995653 del 03 de febrero de 2025, correspondiente al informe de confiabilidad de enero de 2025, se evidenció que la tasa general de fallas alcanzó 5,85 fallas por cada 100 horas de vuelo, siendo esta la cifra mensual más alta registrada en los últimos seis años. Dentro de este comportamiento, la flota UH1H II presentó 9 fallas por cada 100 horas de vuelo, con 35 fallas durante 387,7 horas voladas. Este resultado permite identificar una afectación significativa en la confiabilidad de esta plataforma, especialmente si se tiene en cuenta que la flota UH1H II venía asumiendo mayores compromisos operacionales con ocasión de la salida progresiva de la flota UH-1N, sin que existiera una incorporación equivalente de nuevas aeronaves que permitiera compensar dicha pérdida de capacidad.
Posteriormente, mediante radicado No. 2026632017524873 del 02 de junio de 2026, correspondiente al informe de confiabilidad de mayo de 2026, se evidenció que la flota UH1H II mantuvo una tendencia ascendente en su tasa de fallas, pasando de valores cercanos a 5 fallas por cada 100 horas de vuelo en enero de 2024 a valores superiores a 7 fallas por cada 100 horas de vuelo en mayo de 2026. Esta evolución resulta consistente con el incremento de exigencia operacional sobre la flota UH1H II posterior a la salida progresiva de la flota UH-1N, y confirma que dicha flota no constituye una solución definitiva de reemplazo, sino una plataforma que ha debido absorber temporalmente la continuidad operacional.

Adicionalmente, el informe de confiabilidad de mayo de 2026 identificó que la flota UH1H II presentó un tiempo promedio de duración de parada por mantenimiento no programado de 54,2 horas, siendo este un indicador relevante de afectación a la mantenibilidad y al alistamiento operacional. Lo anterior demuestra que la problemática no se limita al aumento en la tasa de fallas, sino que también impacta los tiempos de recuperación de las aeronaves, la disponibilidad de la flota y la capacidad de respuesta logística y técnica para sostener la operación.

En consecuencia, los indicadores recientes de confiabilidad de la flota UH1H II refuerzan la necesidad de no prolongar indefinidamente la operación sobre esta plataforma como solución de continuidad frente al retiro del UH-1N. La tendencia creciente de fallas, el registro de la tasa mensual más alta en seis años, los tiempos de recuperación por mantenimiento no programado y la afectación a la disponibilidad operacional demuestran que la flota UH1H II también presenta señales de desgaste y presión acumulada. Por lo tanto, la transición hacia una aeronave moderna, sostenible y con soporte técnico vigente

no solo responde a la salida ya materializada del UH-1N, sino también a la necesidad de evitar que la flota UH1H II continúe absorbiendo de manera indefinida una carga operacional superior a la originalmente prevista.

La necesidad de reemplazo de la familia UH1H II no se limita a la salida del UH-1N. Desde el año 2020, en el documento "Necesidad Ala Rotatoria Flota Bell – Movimiento y Maniobra", se identificó la existencia de una limitación de capacidad aérea, señalando que el Ejército Nacional contaba con 38 helicópteros de reconocimiento y seguridad UH-1N y UH-1H II, indicando que el UH-1N cumplía vida útil en 2024 y el UH-1H II en 2030. Este antecedente demuestra que la Institución ya tenía proyectado un horizonte de agotamiento para ambas plataformas de la familia UH1H II y que la problemática no correspondía únicamente al UH-1N, sino al ciclo completo de la familia UH1H II..

En el mismo contexto de 2020 se planteó la necesidad de implementar una capacidad de helicópteros medianos para el Ejército Nacional mediante una aeronave multipropósito, con capacidades ofensivas, defensivas, de estabilidad, ADAC, reconocimiento, seguridad, movimiento y maniobra. Dentro de las capacidades requeridas se incluyeron puntos duros para soportes de armamento, protección balística pasiva, protección balística desmontable en puerta de cabina, tanques de combustible autosellantes, sistema de rappel y descenso por soga rápida, gancho de carga externo y configuración multipropósito. Lo anterior demuestra que la necesidad no era simplemente sustituir una aeronave por otra, sino recuperar y modernizar una capacidad operacional con mayores estándares de desempeño, protección, interoperabilidad y sostenibilidad.

En el año 2023, mediante radicado No. 20236250931003, se adelantó una matriz comparativa de alternativas disponibles en el mercado, en la cual se evaluaron criterios técnicos, operacionales, logísticos, de misión y de mantenimiento. Este ejercicio permitió identificar las capacidades requeridas para la futura flota de reemplazo y establecer parámetros relacionados con desempeño, configuración multipropósito, aeronavegabilidad, entrenamiento, soporte logístico, mantenimiento, seguridad operacional e integración de equipos de misión.
La evaluación contempló aspectos como aeronavegabilidad, ADS-B, garantía, publicaciones y manuales técnicos, sistemas de navegación, piloto automático, radar meteorológico, separador de partículas, compatibilidad con equipos de visión nocturna, protección balística, configuración de pasajeros, entrenamiento, mantenimiento, sistemas de combustible, luz de búsqueda, grúa de rescate, gancho de carga, sistemas electroópticos, tanque auxiliar, sistemas de rappel y camillas. Este antecedente permitió establecer que la nueva flota deberá responder a requerimientos superiores a los ofrecidos por las plataformas que se encuentran en proceso de retiro, garantizando una capacidad moderna, sostenible y apta para las tareas actuales y futuras de la Aviación del Ejército.

Durante el año 2025, el proceso de cambio de flota Bell fue abordado mediante mesas de trabajo formales. En las actas de reunión de enero de 2025, entre ellas las asociadas a los registros No. 20258500689436 del 20 de enero de 2025, No. 2026850082176 del 22 de enero de 2025, radicado No. 20268500171473 del 22 de enero de 2025 y radicado No. 20268500178539 del 28 de enero de 2025, se estructuraron criterios de evaluación para el cambio de flota. En dichas mesas se abordaron metodologías de análisis, criterios

DOMPILEM-IOT, ponderación de factores, revisión de propuestas y selección de aeronave, con participación de unidades operacionales, logísticas y de mantenimiento.

Los criterios trabajados durante las mesas de enero de 2025 incluyeron dimensiones de doctrina, organización, material, equipo, personal, infraestructura, liderazgo, entrenamiento, mantenimiento, interoperabilidad, operación y aspectos técnicos. Esta estructura permitió que la necesidad de cambio de flota Bell no fuera evaluada únicamente desde la perspectiva de mantenimiento, sino desde una visión integral de capacidad militar. En consecuencia, el proceso de reemplazo de la flota UH1H II se sustentó en criterios asociados a misión, soporte, entrenamiento, infraestructura, sostenimiento, transición de tripulaciones, interoperabilidad y cumplimiento de operaciones militares.

Adicionalmente, la condición de longevidad de la flota UH1H II constituye un factor determinante dentro de la necesidad de reemplazo progresivo. Si bien esta flota permitió dar continuidad a las misiones asumidas tras la salida del UH-1N, debe considerarse que corresponde a una plataforma derivada de la familia UH1H II, cuya concepción y base tecnológica supera las cinco décadas de empleo operacional en el ámbito militar. Esta condición evidencia que no se trata de una solución nueva o de relevo generacional, sino de una capacidad existente que ha sido sostenida mediante procesos de mantenimiento, modernización y extensión de uso, pero que mantiene una relación directa con una línea de aeronaves longeva.

Desde el año 2020, se realizó la expectativa vida útil aeronaves del Ejército Nacional mediante el radicado No. 2020519002654243 del 24 de abril de 2020, en donde se identificó que la flota UH1H II presentaba una proyección de vida útil escalonada entre los años 2026 y 2031, es de recalcar que la última aeronave completamente lista para el cumplimiento de la misión pierde su operatividad en el año 2031, de acuerdo con el número de cola de cada aeronave. En dicho documento se relacionaron veinticuatro (24) aeronaves UH1H II, distribuidas en grupos con expectativa de vida útil para los años 2026, 2027, 2028, 2029, 2030 y 2031, lo cual evidencia que la flota no constituye una solución indefinida de largo plazo, sino una capacidad existente que debe ser reemplazada mediante un proceso de transición progresiva.

Debe precisarse que la cantidad de aeronaves UH1H II relacionada en el radicado del año 2020 corresponde al estado de la flota para esa fecha, razón por la cual no debe entenderse como una cifra estática o definitiva. Posteriormente, la flota presentó variaciones en su composición, incluyendo la incorporación de aeronaves provenientes de otras entidades y programas de cooperación, entre ellas cinco (5) aeronaves provenientes de la Policía Nacional y cinco (5) aeronaves provenientes de cooperación con los Estados Unidos, con lo cual la flota alcanzó un total de treinta y cuatro (34) aeronaves. No obstante, durante el periodo de transición también se materializó la baja de dos (2) aeronaves, circunstancia que evidencia que la composición de la flotaUH1H II ha sido dinámica y debe analizarse conforme a los reportes, planes y proyecciones vigentes.

Debe precisarse que dicha expectativa de vida útil corresponde a una proyección técnica sujeta a revisión, toda vez que el mismo documento señala que los tiempos de vida útil de las aeronaves, salvo las flotas de fabricación rusa, no están definidos de forma rígida por

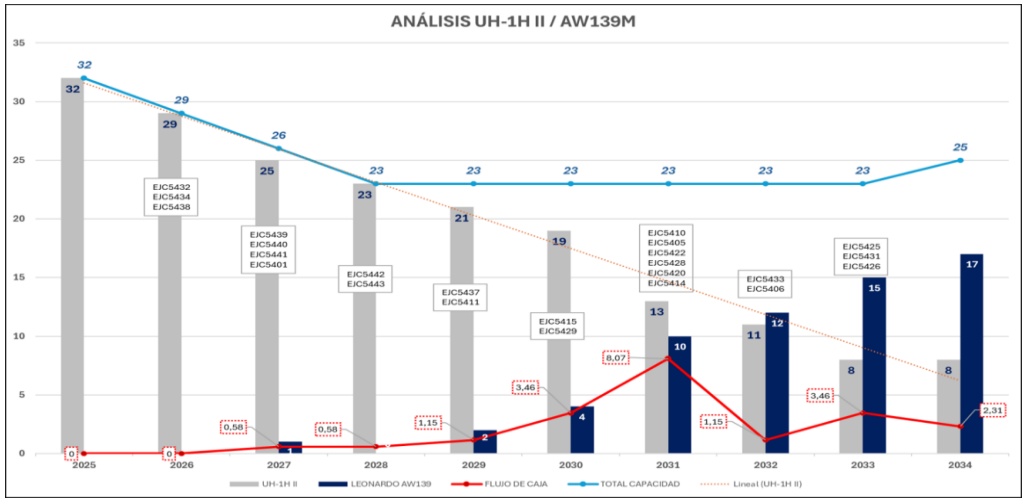
los fabricantes, al tratarse de activos bajo condición "On-Condition". Por lo anterior, el análisis debe actualizarse periódicamente con el fin de detectar cambios internos o externos que puedan modificar la condición de la flota, su disponibilidad, su sostenimiento y su permanencia operacional.

En este contexto, la utilización de la flota UH1H II como medida de continuidad operacional permitió mitigar parcialmente la salida del UH-1N, pero no solucionó la brecha de capacidad generada. Por el contrario, trasladó una parte importante de la demanda operacional hacia aeronaves que ya se encontraban en servicio, con compromisos propios, horas acumuladas, requerimientos de mantenimiento y un horizonte de vida útil previamente identificado. Esta situación implica que la Aviación del Ejército no solo perdió la capacidad aportada por la flota UH-1N, sino que además ha venido consumiendo de manera acelerada la vida útil remanente de la flota UH1H II para suplir dicha ausencia.

Por lo anterior, la incorporación de una nueva flota de helicópteros medianos multipropósito no constituye una modernización discrecional ni una mejora incremental, sino una necesidad institucional orientada a recuperar la capacidad operacional perdida, reducir la sobreutilización de la flota UH1H II, equilibrar la distribución de cargas entre los diferentes sistemas aeronáuticos, disminuir el desgaste acelerado de los medios disponibles y garantizar la sostenibilidad de la Aviación del Ejército durante el horizonte de planeación de la Fuerza.

En concordancia con lo anterior, la Evaluación de Uso Eficiente UH1H II 2026 incorporó dentro de sus criterios variables como edad, horas de vuelo, MTBF, costo, uso operacional y estado estructural, lo cual demuestra que la permanencia de cada aeronave UH1H II no depende únicamente de su disponibilidad inmediata, sino de una valoración integral de su condición técnica, operacional y logística. En este sentido, la edad y las horas acumuladas deben entenderse como factores que inciden directamente en la confiabilidad, en la frecuencia de mantenimiento, en el costo de sostenimiento y en la proyección de salida de la flota. Por tanto, la longevidad de la flota UH1H II refuerza la necesidad de avanzar en una transición ordenada hacia una aeronave de nueva generación, evitando prolongar indefinidamente la operación de una plataforma que ya se encuentra en fase de análisis de uso eficiente, transición y destinación final.

Gráfico 5. Análisis salida aeronaves UH1H II



Nota. Fuente. Departamento de operaciones logísticas de Aviación

La proyección de transición entre la flota UH-1H II y la nueva flota de aeronaves de ala rotatoria permitirá representar un escenario actualizado de salida gradual de las aeronaves existentes y de incorporación progresiva de los nuevos medios aéreos. En la gráfica, la línea o columna correspondiente a la flota UH1H II muestra la disminución progresiva de estas aeronaves, mientras que la incorporación progresiva de la nueva flota permitirá sostener la capacidad operacional durante el periodo de transición.

En este escenario, para la vigencia 2028 se mantiene una base de veintitrés (23) aeronaves UH1H II, coherente con la distribución operacional actual de dieciséis (16) aeronaves en alistamiento, equivalentes al 70%, y siete (7) aeronaves en mantenimiento, equivalentes al 30%. A partir de la incorporación progresiva de la nueva flota, continuarán saliendo aeronaves UH-1H II de acuerdo con la proyección de transición; sin embargo, la capacidad operacional podrá mantenerse mediante la sustitución escalonada de plataformas. En consecuencia, la incorporación de la nueva flota no representa un aumento aislado de medios, sino una medida de relevo generacional para evitar la pérdida progresiva de capacidad de ala rotatoria.

Adicionalmente, el Plan de destinación final UH1H II y la Evaluación de Uso Eficiente UH1H II 2026 Rev. 1.0, del 11 de junio de 2026, incorporaron criterios como impacto estructural, uso operacional, MTBF, costo, edad y horas de vuelo. Estos criterios guardan relación directa con los mismos factores que afectaron progresivamente a la flota UH-1N: envejecimiento estructural, reducción de confiabilidad, limitaciones de mantenimiento, incremento de costos, necesidad de repuestos, disponibilidad restringida y preservación de la seguridad operacional. De igual forma, se identificaron observaciones como aeronaves sin equipos requeridos para el área de operaciones, ausencia de ADS-B en la EJC-5437, limitaciones de equipo para GAU en la EJC-5433, requerimientos de presupuesto para disposición final y necesidades de material para maquetas, incluyendo elementos de transmisión.

La evolución descrita permite establecer que la flota UH1H II ha cumplido una función esencial en la Aviación del Ejército, pero también que su sostenimiento se ha vuelto progresivamente más complejo. Primero, la flota UH-1N evidenció fallas estructurales, disminución del MTBF, falta de soporte técnico, dificultad de repuestos, altos costos de inspección, restricciones operacionales y retiro progresivo. Luego, la flota UH1H II asumió parte de la continuidad operacional sin que ello significara una renovación de capacidad, pues se trataba de aeronaves ya existentes que venían cumpliendo compromisos propios. Finalmente, la propia flota UH1H II ya cuenta con análisis de uso eficiente, transición y destinación final, debido a su longevidad, horas acumuladas, presión operacional y necesidad de relevo.

En consecuencia, la necesidad institucional no consiste únicamente en reemplazar las

aeronaves UH-1N ya retiradas, sino en garantizar una transición ordenada de la familia UH1H II, cuya vida útil y permanencia operacional se encuentran condicionadas por proyecciones técnicas, análisis de uso eficiente, disponibilidad real, mantenimiento y salida escalonada de aeronaves. Mantener la operación únicamente con la flota UH1H IIII incrementa la presión sobre una plataforma longeva, acelera el desgaste de sus componentes, limita la disponibilidad, aumenta la demanda de mantenimiento y mantiene vigente el riesgo de pérdida progresiva de capacidad aérea.

Por lo anterior, se requiere incorporar una nueva flota de aeronaves de ala rotatoria multipropósito, con soporte técnico y logístico vigente, disponibilidad de repuestos, respaldo del fabricante, capacidades operacionales adecuadas, sistemas actualizados y condiciones que fortalezcan la seguridad operacional. La nueva flota deberá estar en capacidad de apoyar tareas de movimiento aéreo, asalto aéreo, reconocimiento, seguridad, apoyo de combate, transporte de personal y carga, evacuación aeromédica, recuperación de personal, operaciones especiales, asistencia humanitaria y apoyo a la población civil. Su incorporación permitirá desarrollar una transición ordenada desde la familia UH-1 hacia una plataforma de nueva generación capaz de responder a las exigencias actuales y futuras del Ejército Nacional.

La incorporación progresiva de la nueva flota permitirá evitar una pérdida abrupta de capacidad, compensar la reducción escalonada de las aeronaves UH-1H II y sostener las tareas de movimiento aéreo, transporte táctico, apoyo logístico, evacuación aeromédica, reconocimiento, seguridad y apoyo a las operaciones militares durante el proceso de relevo generacional.

2.6 REQUERIMIENTOS Y CAPACIDADES ESPECÍFICAS PARA SATISFACER CON LA ADQUISICIÓN DE AERONAVES

De conformidad con el Manual de Campaña del Ejército **MCE 3-04 Aviación**, la adquisición de aeronaves de ala rotatoria deberá satisfacer las capacidades necesarias para que la Aviación del Ejército continúe desarrollando las tareas doctrinales que apoyan las Operaciones Terrestres Unificadas mediante la conducción de Operaciones Aire-Tierra (AGO). En consecuencia, la nueva capacidad deberá permitir ejecutar de manera eficiente, segura y sostenible las siguientes tareas:

Movimiento al contacto: posibilitar el desplazamiento oportuno de fuerzas para establecer contacto con el enemigo, ampliar el conocimiento del ambiente operacional y proporcionar libertad de maniobra al comandante.

Ataque: apoyar el empleo del poder de combate mediante operaciones ofensivas que permitan destruir, derrotar, desarticular, engañar o retardar fuerzas enemigas, en coordinación con las unidades terrestres y el apoyo de fuegos.

Reconocimiento: obtener información precisa y oportuna sobre el enemigo, el terreno, las rutas, la infraestructura y las condiciones del ambiente operacional, facilitando la toma de decisiones y la producción de inteligencia.

Seguridad: proporcionar alerta temprana, ampliar el tiempo de reacción y el espacio de maniobra, proteger las fuerzas propias y mantener vigilancia sobre áreas críticas y líneas de aproximación.

Asalto aéreo: transportar, insertar, extraer y reposicionar tropas y equipos en el momento y lugar requeridos, superando las restricciones impuestas por el terreno y permitiendo la concentración rápida del poder de combate.

Movimiento aéreo: ejecutar el transporte táctico de personal, comandantes, abastecimientos, municiones, combustible, equipos, repuestos y carga interna o externa, garantizando el sostenimiento continuo de las operaciones militares.

Evacuación aeromédica (MEDEVAC) y evacuación casual (CASEVAC): efectuar la evacuación oportuna de personal herido o lesionado desde el área de operaciones hacia niveles superiores de atención médica, contribuyendo a preservar la vida y la capacidad de combate.

Apoyo al Mando Tipo Misión: facilitar el desplazamiento de comandantes y estados mayores, fortalecer el mando y control, mejorar la conciencia situacional e integrar los sistemas de comunicaciones y coordinación necesarios para la conducción de las operaciones.

Recuperación de personal: apoyar la localización, rescate y extracción de personal aislado, así como la inserción de equipos especializados para operaciones de búsqueda y recuperación en cualquier ambiente operacional. Adicionalmente, la capacidad adquirida deberá permitir el desarrollo de misiones complementarias de **apoyo a la defensa de la autoridad civil**, incluyendo la atención de desastres, evacuación de población, transporte de ayuda humanitaria, apoyo a organismos del Estado y respuesta ante emergencias nacionales, incrementando la capacidad de reacción institucional y fortaleciendo la presencia del Ejército Nacional en todo el territorio.

La incorporación de estas capacidades permitirá fortalecer las competencias distintivas de la Aviación del Ejército establecidas en el MCE 3-04, garantizando la movilidad, velocidad, alcance, flexibilidad, versatilidad y sostenibilidad requeridas para incrementar el poder de combate del equipo de armas combinadas y asegurar el cumplimiento de la misión constitucional del Ejército Nacional.

2.7 CONTRIBUCIÓN A LAS CAPACIDADES DE LA AVIACIÓN DEL EJÉRCITO NACIONAL

La incorporación de las nuevas aeronaves de ala rotatoria permitirá fortalecer principalmente las capacidades de:

- Proporcionar recolección de información exacta y oportuna
- Proporcionar protección y seguridad
- Proporcionar tiempo de reacción y espacio de maniobra
- Movimiento aéreo de personal, equipo y suministros

- Evacuar heridos o recuperar personal aislado
- Facilitar el MTM (Mando tipo misión) en terreno extenso y complejo

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.

2.8 NECESIDAD DE ADQUIRIR EQUIPO DE MISIÓN

La adquisición del equipo de misión resulta necesaria para que las nuevas aeronaves puedan cumplir de manera efectiva las diferentes tareas asignadas a la Aviación del Ejército. Las condiciones del conflicto armado, la diversidad geográfica del territorio nacional, la operación en zonas de difícil acceso y la necesidad de responder ante amenazas, evacuaciones, rescates, incendios forestales, transporte de personal y carga, reconocimiento y apoyo a las tropas exigen que las aeronaves cuenten con capacidades adicionales a su configuración básica. En consecuencia, estos equipos permitirán adaptar la aeronave de acuerdo con la misión requerida, incrementar la seguridad de las tripulaciones y del personal transportado, aprovechar los sistemas actualmente disponibles en la Institución y garantizar una respuesta operacional oportuna en los diferentes ambientes donde actúa el Ejército Nacional.

Para el cumplimiento de las capacidades operacionales descritas, se requiere la adquisición e integración del siguiente equipo de misión en las nuevas aeronaves:

A. Montantes de ametralladora

Resulta necesario adquirir montantes para ametralladora que permitan la integración segura y funcional de los sistemas M134D, M60 y M240 actualmente disponibles en la Aviación del Ejército. Esta capacidad es necesaria para el cumplimiento de las tareas de Ataque y Seguridad, al permitir el apoyo de fuego durante las operaciones ofensivas coordinadas con las unidades terrestres, contribuir a la protección de las fuerzas propias y apoyar la vigilancia de áreas críticas frente a las amenazas presentes en el territorio nacional.

La necesidad se encuentra respaldada por los registros históricos de empleo operacional de las aeronaves UH-1N y UH-1H II, los cuales evidencian que, entre 2010 y 2025, estas flotas ejecutaron en conjunto 11.996 tareas de Seguridad y Ataque–Apoyo de Fuego de acuerdo con los datos suministrados por la Oficina de Evaluación y Estadística de la Brigada de Aviación N.° 25, en cuyo desarrollo puede requerirse la capacidad de apoyo y protección proporcionada por los sistemas de armamento aéreo. Estas cifras demuestran la recurrencia de las tareas asociadas y sustentan la necesidad de mantener dicha capacidad en las nuevas aeronaves.

B. Blindaje

Resulta necesario adquirir protección balística nivel III para las sillas de los pilotos y para el piso de las cabinas de pilotos, pasajeros y carga, con el propósito de reducir la

vulnerabilidad de la tripulación, del personal transportado y de los componentes esenciales de las aeronaves. Esta necesidad se sustenta en los registros históricos brindados por la Oficina de Evaluación y Estadística de la Brigada de Aviación No. 25, de las aeronaves con las que cuenta la Aviación del Ejército, los cuales evidencian 609 impactos entre 1997 y 2026, con un promedio anual de 20,3 impactos y 57 casos registrados entre 2023 y 2026, demostrando la persistencia de la amenaza.

La protección deberá ser modular y removible, facilitando el mantenimiento, el acceso a los componentes y la sustitución o reparación de los módulos afectados. El nivel de protección balística III se establece como requisito mínimo debido a la amenaza representada por armas largas calibre 7,62 mm empleadas en el conflicto armado colombiano, garantizando un nivel adecuado de protección sin afectar por su peso significativamente el desempeño operacional de la aeronave.

C. Grúa de rescate

La incorporación de una grúa de rescate con capacidad mínima de elevación de 600 lb y una longitud útil de cable no inferior a 270 ft corresponde a la necesidad de mantener y fortalecer la capacidad actual de evacuación de personal herido (CASEVAC), búsqueda y rescate (SAR) y recuperación de personal de la Aviación del Ejército. Este requisito garantiza que las nuevas aeronaves igualen o superen las capacidades operacionales de la flota existente, permitiendo ejecutar operaciones en áreas donde las condiciones del terreno, la vegetación, la altitud o la situación táctica impidan el aterrizaje de la aeronave, sin generar una disminución de la capacidad institucional actualmente disponible

D. Provisión y equipo infrarrojo de barrido frontal (FLIR) removible o equivalente

Resulta necesario adquirir la provisión, así como el equipo infrarrojo de barrido frontal (FLIR) o equivalente, removible e integrado a las nuevas aeronaves, con el propósito de mantener, fortalecer y permitir la evolución de la capacidad actual de Reconocimiento. Esta capacidad permitirá obtener información precisa y oportuna sobre el enemigo, el terreno, las rutas, la infraestructura y las condiciones del ambiente operacional, incluso durante operaciones nocturnas o en condiciones de visibilidad reducida, facilitando la toma de decisiones, la producción de inteligencia y el planeamiento y desarrollo de las operaciones militares.

E. Sistema de RAPPEL y sistema de inserción por soga rápida LH y RH

Resulta necesario mantener la capacidad del sistema de rappel y un sistema de inserción por soga rápida para ambos costados de la aeronave, LH y RH, con el fin de mantener y fortalecer el cumplimiento de la tarea de Asalto aéreo en áreas de difícil acceso. Esta capacidad permitirá insertar tropas en áreas de difícil acceso donde las características del terreno, la vegetación, las condiciones de seguridad o la ausencia de zonas adecuadas impidan el aterrizaje de la aeronave. Su incorporación facilitará el despliegue rápido y seguro del personal, permitirá superar las restricciones impuestas por la geografía nacional y contribuirá a la concentración oportuna del poder de combate en el lugar requerido.

F. Camillas removibles con sujeción a la aeronave

Resulta necesario adquirir camillas removibles con sistemas de sujeción a la aeronave, con el fin de mantener, fortalecer y explotar las capacidades de la aeronave y del personal de

rescate, esto para evitar aumentar la afectación del herido durante maniobras en vuelo de la aeronave, el cumplimiento de la tarea de evacuación casual (CASEVAC). Esta capacidad permitirá transportar de manera segura al personal herido o lesionado desde el área de operaciones hasta los lugares donde pueda recibir atención médica, evitando desplazamientos durante el vuelo. Su carácter removible facilitará la configuración de la cabina de acuerdo con la misión asignada y permitirá conservar el empleo multipropósito de la aeronave.

G. Gancho de carga

Resulta necesario mantener y fortalecer la capacidad de carga externa con gancho, con capacidad mínima de 3.000 lb, con el fin de fortalecer el cumplimiento de las tareas de transporte de carga externa y apoyo a la extinción de incendios forestales. Esta capacidad mínima se establece considerando que el Ejército Nacional requiere movilizar equipos de artillería con pesos aproximados de 2.800 lb hacia zonas de difícil acceso, donde las condiciones geográficas o la ausencia de vías terrestres limitan su transporte por otros medios. Asimismo, el gancho deberá permitir el empleo seguro de los sistemas Bambi Bucket compatibles con las capacidades actuales del Ejército Nacional, siempre que el peso total suspendido, incluido el balde, el agua, las eslingas y demás accesorios, no exceda la capacidad certificada del gancho ni los límites operacionales de la aeronave. Su incorporación ampliará la capacidad de la Aviación del Ejército para transportar materiales, abastecimientos y equipos, así como para apoyar la atención de incendios forestales en el territorio nacional.

H. Provisión para Bambi Bucket

Resulta necesario que las nuevas aeronaves cuenten con la provisión requerida para la instalación y operación de los sistemas Bambi Bucket actualmente disponibles en la Aviación del Ejército, como lo son el Bambi Max y/o el Bambi Torrentula 5566. Esta provisión deberá incluir las interfaces estructurales, eléctricas y de control necesarias para su conexión, sujeción y empleo seguro, con el fin de aprovechar los equipos existentes en los Batallones de Movilidad y Maniobra de Aviación, manteniendo la capacidad institucional adquirida con el fin de apoyar la atención de incendios forestales en el territorio nacional.

I. Provisión y removible tanque auxiliar de combustible

Resulta necesario que las nuevas aeronaves cuenten con la provisión y con un tanque auxiliar de combustible removible, con el propósito de mantener y ampliar la capacidad de autonomía de vuelo, requerida para el cumplimiento de las tareas de Movimiento aéreo, comando y control y demás que requieran ampliar la capacidad de sostenimiento de vuelo. Esta capacidad permitirá transportar tropas, abastecimientos y equipos hacia zonas de difícil acceso donde no existen puntos cercanos de reabastecimiento, especialmente en departamentos como Vichada, Amazonas, Arauca, Vaupés, Guaviare y La Guajira. Su incorporación ampliará el alcance operacional, reducirá la necesidad de escalas para abastecimiento y facilitará el apoyo oportuno a las unidades desplegadas en regiones apartadas del territorio nacional.

2.9 NECESIDAD DE ADQUIRIR ENTRENAMIENTO

Se requiere adquirir los programas de entrenamiento asociados a la nueva flota, debido a

que su incorporación implica un cambio de plataforma, sistemas, procedimientos de operación y mantenimiento que exige capacitar, habilitar y certificar al personal responsable de su empleo y sostenimiento. Una proporción significativa de los pilotos proviene de la flota UH-1H II, de configuración monomotor, por lo que deberá recibir formación diferencial para efectuar de manera segura la transición a una aeronave bimotor. Asimismo, se requiere capacitar a pilotos al mando, pilotos instructores, pilotos de pruebas de mantenimiento, jefes de tripulación, técnicos de vuelo y células de mantenimiento en sus respectivas funciones y especialidades, con el fin de garantizar la entrada en servicio, la operación segura, el mantenimiento adecuado, la transferencia de conocimiento y la continuidad operacional de la nueva flota.

2.10 NECESIDAD DE ADQUIRIR SOPORTE LOGÍSTICO

Se requiere adquirir un soporte logístico integral para garantizar la adecuada incorporación, operación, mantenimiento y sostenimiento de la nueva flota. Al tratarse de una plataforma diferente a las actualmente operadas por la Aviación del Ejército, será necesario contar desde su entrada en servicio con repuestos y consumibles, herramientas especiales, equipos de apoyo en tierra, programas y publicaciones de mantenimiento, actualizaciones de aviónica y software, así como asistencia técnica especializada y comunicación directa con el fabricante. Este soporte permitirá atender mantenimientos programados e imprevistos, efectuar inspecciones en campo y hangar, gestionar la reparación o reemplazo de componentes mayores, reducir los tiempos de indisponibilidad y transferir progresivamente conocimientos y capacidades al personal técnico de la Institución, garantizando la continuidad operacional y la sostenibilidad de las aeronaves.

3 ANÁLISIS DEL SECTOR

3.1 ASPECTOS GENERALES

En concordancia con el artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015, y la "Guía para la elaboración de estudios de sector" de Colombia Compra Eficiente, a continuación, se establece el análisis del sector para el presente proceso.

3.1.1 ASPECTOS ECONÓMICOS

De conformidad con los lineamientos establecidos en la Guía para la Elaboración de Estudios del Sector expedida por la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente, y en cumplimiento de las disposiciones contenidas en el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, se desarrolla el presente análisis del sector económico y de los potenciales proveedores relacionado con el objeto contractual denominado: "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 CAPACIDADES OPERACIONALES DEL EJÉRCITO NACIONAL DE COLOMBIA".

El análisis del sector desde la perspectiva económica constituye una actividad esencial

dentro de la etapa de planeación del proceso de contratación, en la medida en que permite a la Entidad Estatal conocer las condiciones económicas, comerciales, financieras, organizacionales y del mercado en el cual se pretende realizar la adquisición, así como identificar los diferentes actores que intervienen en la industria aeronáutica, sus capacidades, características y condiciones para atender los requerimientos institucionales.

El artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015 establece el deber de las Entidades Estatales de realizar, durante la etapa de planeación, el análisis necesario para conocer el sector relativo al objeto del proceso de contratación.

En estes sentido se determina que el sector económico a el que perece el objeto contractual corresponde al sector aeronáutico y aeroespacial, con énfasis en el subsector de aeronaves de ala rotatoria y servicios asociados a la defensa, particularmente del segmento relacionado con el diseño, fabricación, comercialización, suministro y sostenimiento de aeronaves de ala rotatoria, así como de los servicios complementarios asociados a su incorporación y operación, entre ellos el entrenamiento, la capacitación, el soporte técnico y logístico, el suministro de equipos, herramientas, componentes, repuestos y demás elementos requeridos conforme a las especificaciones técnicas establecidas.

En cuanto a la Clasificación Industrial Internacional Uniforme (CIIU) Revisada 4, las actividades que se relacionada con mayor incidencia en el objeto contractual:

- **C3030**: Fabricación de aeronaves, naves espaciales y de maquinaria conexa
- **C3315:** Mantenimiento y reparación especializado de equipo de transporte, excepto los vehículos automotores, motocicletas y bicicletas

La naturaleza del objeto contractual exige considerar que la adquisición de aeronaves constituye una operación de alta especialización técnica, tecnológica y económica, que involucra fabricantes, representantes, distribuidores autorizados, integradores y proveedores especializados, cuya participación en el mercado está determinada por factores como la capacidad industrial, la certificación aeronáutica, la disponibilidad de plataformas, las condiciones de comercialización, los requerimientos de mantenimiento y sostenimiento, la transferencia de conocimientos y la disponibilidad de soporte posventa.

Por consiguiente, el presente análisis no se limita a identificar la oferta comercial de aeronaves de ala rotatoria, sino que comprenderá las condiciones necesarias para garantizar que los bienes y/o servicios adquiridos puedan ser incorporados de manera adecuada a las capacidades institucionales del Ejército Nacional de Colombia, contando con los medios técnicos, humanos, logísticos y operacionales indispensables para su utilización y sostenimiento durante su ciclo de vida.

La industria de aeronaves de ala rotatoria comprende un conjunto de actividades económicas y técnicas relacionadas con el diseño, desarrollo, fabricación, ensamblaje, comercialización, certificación, mantenimiento y sostenimiento de helicópteros y sus respectivos sistemas, componentes y equipos asociados.

Este mercado presenta características particulares frente a otros segmentos de la industria

de bienes y servicios, debido a que las aeronaves constituyen bienes de capital de alta complejidad, cuya adquisición requiere evaluar no solamente su valor comercial, sino también su configuración técnica, capacidades de desempeño, condiciones de seguridad operacional, certificaciones aplicables, disponibilidad de repuestos, costos de sostenimiento, soporte del fabricante y condiciones de operación.

Así mismo, la comercialización de este tipo de bienes y/o servicios se desarrolla en un mercado especializado en el que participan principalmente fabricantes internacionales, empresas autorizadas para la representación y distribución de aeronaves, compañías integradoras y organizaciones que prestan servicios de mantenimiento, reparación, revisión, capacitación y asistencia técnica aeronáutica.

En consecuencia, el sector objeto de análisis se aborda desde una perspectiva integral, considerando tanto el mercado de aeronaves de ala rotatoria como el mercado de servicios y bienes complementarios necesarios para garantizar su disponibilidad, sostenibilidad y adecuada utilización.

Para tal efecto, se examinarán las condiciones de oferta y demanda de aeronaves de características y capacidades comparables, así como los aspectos relacionados con su fabricación, comercialización, disponibilidad, entrega, soporte técnico y sostenimiento.

De igual manera, se tienen en cuenta que los servicios de entrenamiento y capacitación requeridos para el personal designado por la Entidad, el soporte logístico asociado a la incorporación de las aeronaves y los equipos necesarios para garantizar las condiciones previstas en las especificaciones técnicas.

Asu vez se considera elementos:

1. Aeronaves: Características generales, configuración, especificaciones técnicas, capacidades certificadas, condiciones de fabricación, disponibilidad, tiempos de entrega y garantías.
2. Entrenamiento: Programas de capacitación, formación de tripulaciones y personal técnico, disponibilidad de instructores, instalaciones, simuladores y demás recursos que se encuentren contemplados en el alcance contractual.
3. Soporte logístico: Servicios de asistencia técnica, mantenimiento inicial, acompañamiento especializado, suministro de repuestos y demás actividades de apoyo requeridas.
4. Equipos asociados: Herramientas, equipos de apoyo en tierra, componentes, accesorios, equipos especializados y elementos necesarios para la operación y mantenimiento de las aeronaves.
5. Sostenimiento: Condiciones de disponibilidad de repuestos, soporte del fabricante, mantenimiento, documentación técnica y demás factores que incidan en la continuidad y sostenibilidad de las capacidades adquiridas.

La industria aeroespacial es la industria que se ocupa del diseño, fabricación, comercialización y mantenimiento de aeronaves (aviones, helicópteros, vehículos aéreos no tripulados, misiles, etc.), naves espaciales y cohetes, así como de equipos específicos

asociados (propulsión, sistemas de navegación, etc.). Es una de las actividades del sector económico de la industria aeronáutica, automovilística y espacial.

Estos mercados están estrechamente ligados a las actividades de abastecimiento de materiales militares, y a su consiguiente uso con fines destructivos. La industria aeroespacial es la aplicación de las actividades de la aeronáutica a los vuelos al espacio exterior, cuya aplicación para la defensa tiene fines militares, según wikipedia.org

Es así como, la estructura de este sector puede ser analizada desde dos perspectivas: Desde el punto de vista de las empresas productoras, y desde el punto de vista de los productos o segmentos de productos que fabrican.

- Empresas integradoras: Son empresas de cabecera integradoras de las aeronaves, motores o equipos fundamentales. Son las responsables y poseedoras del certificado de tipo O de las TSO.
- Los programas de estos fabricantes son los que, en cadena descendente y colateral, generan la actividad de toda la gama de industrias aeronáuticas.
- Contratistas de primera línea: Son los responsables de la producción y en muchos casos diseño de detalle, o hasta un cierto nivel, de subconjuntos y sistemas importantes de la aeronave.
- Subcontratistas: En muchos casos sin responsabilidad de diseño o en niveles menores que producen piezas elementales o pequeños subconjuntos.

El sector aeroespacial está muy ligada a la aviación comercial donde se hacen los mayores esfuerzos para el ensamblaje de los aviones comerciales, sin embargo, se encuentra otro segmento en el mercado que se puede dividir en civiles y militares:

- Aeronaves de uso Civil
- Aeronaves Comerciales
- Aeronaves de aviación general
- Helicópteros
- Aeronaves de uso Militar
- Aviones y Helicópteros

MERCADO GLOBAL

El mercado internacional de aeronaves de ala rotatoria está conformado por una industria aeronáutica de alta especialización tecnológica, en la que participan fabricantes con capacidad de diseño, desarrollo, producción, certificación, comercialización y sostenimiento de helicópteros destinados a diferentes aplicaciones civiles, comerciales, institucionales y militares.

A diferencia de otros mercados de bienes convencionales, la industria de helicópteros presenta barreras de entrada importantes, relacionadas con los elevados costos de investigación y desarrollo, la infraestructura industrial, los procesos de certificación, la propiedad intelectual, la integración de sistemas y la necesidad de mantener redes

internacionales de asistencia técnica y suministro de componentes.

La oferta internacional comprende diferentes categorías de aeronaves, entre ellas helicópteros ligeros, medianos, medianos-pesados y pesados, cuyas características técnicas y comerciales varían según su configuración, capacidad de transporte, autonomía, desempeño, sistemas incorporados y condiciones de operación.

El mercado internacional de helicópteros presenta una dinámica asociada principalmente a la renovación de flotas, la modernización tecnológica, el crecimiento de las necesidades de transporte aéreo y la demanda de capacidades especializadas por parte de entidades gubernamentales, organismos de seguridad, operadores comerciales y fuerzas militares.

En este contexto, la disponibilidad de aeronaves nuevas puede estar condicionada por las órdenes de producción existentes, la capacidad de fabricación de los proveedores, la disponibilidad de motores y componentes, los procesos de certificación y los tiempos requeridos para configurar las plataformas conforme a las necesidades de cada cliente.

Condiciones de comercialización internacional

La comercialización internacional de aeronaves de ala rotatoria presenta condiciones particulares debido a la naturaleza de los bienes y a los requerimientos regulatorios, técnicos y logísticos asociados a su fabricación, exportación, transporte e incorporación.

Entre los principales factores que inciden en las operaciones comerciales se encuentran:

- Disponibilidad de producción: Los tiempos de entrega dependen de la programación industrial de los fabricantes, los pedidos existentes y la disponibilidad de componentes.
- Configuración de las aeronaves: Las condiciones comerciales pueden variar según los sistemas, accesorios, equipos y configuraciones solicitadas por el comprador.
- Condiciones de pago: Los fabricantes pueden establecer esquemas de pago por hitos, anticipos, pagos contra entrega u otras condiciones comerciales sujetas a negociación.
- Transporte y entrega: La movilización internacional de aeronaves y equipos asociados requiere planificación logística, seguros y coordinación de los procedimientos de recepción.
- Regulación internacional: Determinadas aeronaves, componentes y tecnologías pueden estar sujetos a autorizaciones de exportación, controles comerciales y restricciones aplicables según su clasificación y destino.
- Garantías: Las condiciones de cobertura pueden variar de acuerdo con el fabricante, el tipo de componente, las horas de operación y las condiciones establecidas contractualmente.

- Soporte posventa: La disponibilidad de asistencia técnica, repuestos y servicios especializados constituye un factor determinante para garantizar el sostenimiento de las aeronaves.
- Variaciones cambiarias: La negociación en monedas extranjeras puede generar diferencias entre el valor inicialmente estimado y el valor efectivo de adquisición.

El mercado internacional de entrenamiento y soporte logístico constituye un segmento complementario y estrechamente relacionado con la comercialización de aeronaves de ala rotatoria.

Los fabricantes internacionales suelen ofrecer programas de capacitación y formación dirigidos a tripulaciones, personal de mantenimiento y personal técnico, con diferentes niveles de especialización, dependiendo del modelo adquirido, la configuración de la aeronave y las necesidades del operador.

Estos programas pueden comprender instrucción teórica, entrenamiento práctico, familiarización con los sistemas, formación en procedimientos de mantenimiento, utilización de manuales técnicos y, cuando corresponda, entrenamiento mediante dispositivos de simulación.

Por otra parte, el soporte logístico puede comprender el suministro inicial de repuestos, herramientas especiales, equipos de apoyo en tierra, documentación técnica, asistencia especializada y servicios de mantenimiento.

La contratación conjunta de aeronaves y servicios complementarios permite establecer una relación directa entre el fabricante o proveedor y las condiciones de incorporación de los bienes, facilitando la coordinación de las actividades de entrega, capacitación, recepción técnica y soporte inicial.

En cuanto a el mercado internacional se puede indicar además que está dominado por grandes fabricantes consolidados en países como USA, Europa y Rusia, con amplia experiencia y capacidades tecnológicas avanzadas.

La competencia es limitada debido a las altas barreras de entrada, costos y estrictos requisitos técnicos y de seguridad, a su vez existe una tendencia a la innovación en tecnologías híbridas, autonomía y reducción de impactos ambientales.

La provisión se complementa con entrenamiento, soporte logístico y mantenimiento a largo plazo; el mercado está condicionado por regulaciones internacionales y políticas de exportación de tecnología militar, afectando disponibilidad y precio.

Según https://www.mordorintelligence.com., en su informe del mercado de aeronaves militares de ala rotatoria, establece que está segmentado por tipo (helicópteros de ataque, helicópteros de transporte y helicópteros multimisión y de entrenamiento) y geografía (América del Norte, Europa, Asia-pacífico, América latina y oriente medio y África). los

tamaños de mercado y los pronósticos se proporcionan en términos de valor en usd para todos los segmentos anteriores.

El tamaño del Mercado de Aeronaves Militares de Ala Rotatoria se estima en USD 8,89 mil millones en 2025, y se espera que alcance los USD 9,91 mil millones en 2030, a una CAGR del 2,2% durante el período de pronóstico (2025-2030).

El aumento del gasto militar de varios países a nivel mundial debido a tensiones geopolíticas y problemas fronterizos está acelerando la adquisición de nuevos helicópteros para mejorar sus capacidades aéreas y de defensa. Además, varios países están invirtiendo en la modernización de los helicópteros existentes con los equipos más recientes para extender la vida operativa de los helicópteros y también para fortalecer sus capacidades. Se espera que dichas inversiones en la adquisición y modernización de la flota de helicópteros militares impulsen el crecimiento del mercado durante el período de pronóstico.

Además de la adquisición y la modernización de la flota, varios gobiernos y fuerzas armadas están invirtiendo en el desarrollo de nuevos modelos de helicópteros con conjuntos de sensores avanzados para la conciencia situacional, la comunicación y los sistemas de armas. Se prevé que dichas inversiones en el desarrollo de nuevos programas de helicópteros impulsen el crecimiento del mercado en el futuro.

La creciente necesidad de desplegar activos de vigilancia aérea no tripulados sobre espacio aéreo hostil para prevenir daños o peligros a los costosos helicópteros tripulados está impulsando la adopción de vehículos aéreos no tripulados (UAV) por parte de varios países.

En este informe también se establece que las aeronaves militares de ala rotatoria incluyen todos los tipos de aeronaves de ala rotatoria tripuladas (o helicópteros) utilizadas con fines militares. Los helicópteros militares desempeñan funciones de combate, transportan tropas o equipos y realizan otras misiones especiales.

Source: https://www.mordorintelligence.com/es/industry-reports/global-military-rotorcraft-market-industry

Análisis geográfico

En el mercado de aviación general de América del Norte se destaca que:

En 2025, Norteamérica consolidó la cuota de mercado de la aviación general, impulsada por la flota activa de más de 200 000 aeronaves de Estados Unidos y su densa red aeroportuaria. La solidez de los canales de financiación, la cobertura integral de mantenimiento y la amplia reserva de pilotos refuerzan el liderazgo regional.
Canadá aprovecha la aviación para la exploración de recursos y el acceso a comunidades remotas, mientras que los corredores turísticos de México dependen de vuelos chárter privados para el transporte de lujo punto a punto. La solidez financiera de las empresas y el rendimiento constante del valor residual impulsan los ciclos de modernización de las flotas regionales.

América del Norte mantuvo una fuerte presencia en el mercado global, alcanzando los

45.300 millones de dólares en 2025, lo que representa una participación del 54,60%, y se espera que alcance los 49.300 millones de dólares en 2026. El crecimiento de esta región se debe al aumento de los programas militares para aviones avanzados de ala de rotor. Se espera que la creciente adquisición de helicópteros para operaciones de investigación y rescate, vigilancia y seguridad impulse el crecimiento del mercado. Se espera que la presencia de importantes empresas y el aumento del presupuesto de defensa estadounidense impulsen el crecimiento del mercado.

En diciembre de 2022, Bell, una división de Textron, ganó la competencia del ejército de EE. UU. para fabricar el futuro avión de asalto de largo alcance (FLRAA). Esta fue la decisión de adquisición de helicópteros más importante del ejército en cuatro décadas. Valorado en hasta 1.300 millones de dólares, este contrato tiene como objetivo sustituir aproximadamente 2.000 helicópteros utilitarios Black Hawk. Aunque la FLRAA no sustituirá directamente a los aviones existentes individualmente, está previsto que asuma las responsabilidades del Black Hawk en 2030, sirviendo como activo principal para el transporte de tropas hacia y desde el campo de batalla. Se prevé que el mercado estadounidense alcance los 41.030 millones de dólares en 2026.

Mercado de aviación general de Asia-Pacífico

La región Asia-Pacífico es la de mayor crecimiento, con una tasa de crecimiento anual compuesto (TCAC) prevista del 6.33 % hasta 2031. El plan de China para establecer 500 aeropuertos de aviación general para finales de la década está transformando la conectividad aérea local. El auge económico de la India está impulsando la actividad de vuelos chárter, a pesar de las limitaciones de infraestructura, que se están superando gradualmente gracias a las alianzas público-privadas. Japón y Corea del Sur mantienen altas tasas de adopción tecnológica, lo que cataliza innovaciones en aviónica y sostenibilidad que tienen repercusiones en las flotas globales. Los operadores australianos siguen utilizando la aviación general para la minería y la asistencia médica en zonas del interior poco pobladas.

Por otra parte, Europa ostenta una sólida cuota de mercado, respaldada por densos corredores corporativos y una sofisticada red de vuelos chárter. Las estrictas normas medioambientales están acelerando la renovación de flotas e impulsando a los fabricantes de equipos originales (OEM) hacia la compatibilidad con combustibles de aviación sostenibles.

En 2025, Europa generó 17.500 millones de dólares, lo que contribuyó con el 21,10 % a los ingresos del mercado mundial, y se prevé que crezca hasta los 19.200 millones de dólares en 2026. El mercado europeo ocupó la segunda mayor participación en el año base. El alto crecimiento del mercado regional se atribuye al envejecimiento de la flota, el creciente número de fabricantes de helicópteros y la introducción de programas de modernización. Por ejemplo, en septiembre de 2023, Lockheed Martin expresó su compromiso de participar en el requisito de nuevo helicóptero mediano (NMH) del Ministerio de Defensa del Reino Unido. La compañía ha delineado su consorcio de socios del Reino Unido y ha destacado las ventajas de seleccionar el helicóptero Sikorsky Black Hawk de última generación como la opción preferida para reemplazar la envejecida flota de helicópteros medianos mixtos del

Reino Unido. Se prevé que el mercado del Reino Unido alcance los 1.320 millones de dólares en 2026. Se prevé que el mercado de Alemania alcance los 1.610 millones de dólares en 2026.

América Latina contribuyó con el 5,60% al mercado global en 2025, con una valoración de 4.670 millones de dólares, y se prevé que alcance los 5.170 millones de dólares en 2026. Se prevé que América Latina sea testigo de un crecimiento significativo en el mercado durante el período previsto debido al aumento del transporte VIP y la introducción de la movilidad aérea urbana. Por ejemplo, en junio de 2022, los líderes mundiales de aerolíneas y aeropuertos se asociaron para explorar las necesidades de infraestructura para llevar vuelos de pasajeros eVTOL a Brasil esta década. La asociación incluye a Avolon, la segunda empresa de arrendamiento de aeronaves más grande del mundo, el Aeropuerto Corporación América, el mayor operador aeroportuario privado del mundo por número de aeropuertos, GOL, la aerolínea más grande de Brasil (Grupo Comporte, el principal operador de transporte de Brasil) y Vertical Aerospace, una empresa aeroespacial y de tecnología que desarrolla y fabricaaviones eVTOL.

Proyección financiera y dinámica

Indicador Clave	2025	2026 (P)	2034 (P)	Métrica / Tendencia
Valor de Mercado Global	USD 90,80 MM	USD 96,50 MM	USD 100,70 MM	CAGR 1,30% (2026–2034)
Cuota América del Norte	54,60%	Líder global	Sostenida	Programas FLRAA y fleet EMS
Mercado EE. UU. (Proyección)	-	-	USD 45,26 MM (2032)	Modernización civil y militar
Demanda de Pilotos Civiles	61.000 nuevos pilotos requeridos globalmente			Perspectiva a 20 años

MERCADO NACIONAL

Colombia no cuenta con producción propia de aeronaves militares de ala rotatoria; depende totalmente de la importación.

Sin embargo, el Ejército Nacional ya opera diversas aeronaves de origen internacional, con experiencia en operación y mantenimiento.

En cuanto a el mercado local se puede decir que está orientado a satisfacer demandas específicas de defensa y seguridad pública, con un enfoque estratégico en interoperabilidad y eficiencia.

En Colombia, la demanda de este tipo de bienes proviene principalmente de entidades estatales y organizaciones que desarrollan actividades de defensa, seguridad, transporte aéreo, atención de emergencias, servicios públicos y operaciones especializadas. Dentro

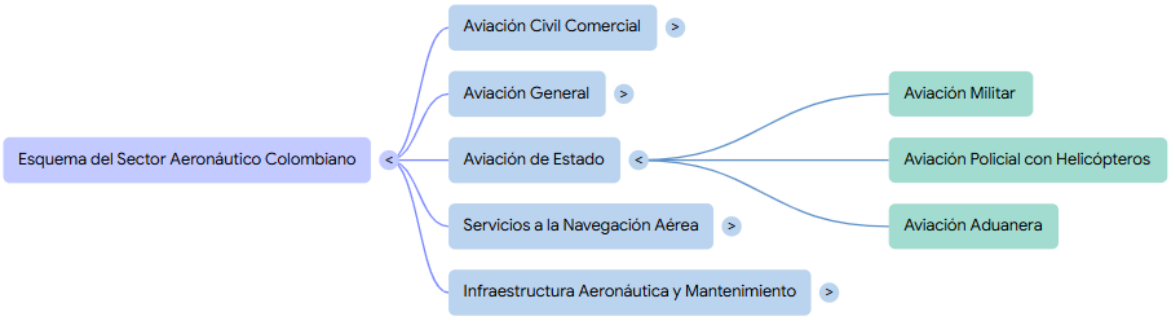
de este contexto, las Fuerzas Militares y la Policía Nacional constituyen actores relevantes en la utilización y sostenimiento de flotas de aeronaves de ala rotatoria, lo que genera necesidades permanentes relacionadas con adquisición, mantenimiento, modernización, suministro de repuestos, entrenamiento y asistencia técnica.

Dentro de los actores relevantes de la industria aeronáutica colombiana se encuentra la Corporación de la Industria Aeronáutica Colombiana S.A. (CIAC), entidad que cuenta con experiencia en mantenimiento programado y no programado de aeronaves y componentes, fabricación, diseño y desarrollo de soluciones aeronáuticas, tanto para el sector comercial como para el sector defensa.
La CIAC constituye un referente de las capacidades industriales y técnicas existentes en Colombia, especialmente en materia de mantenimiento aeronáutico, ingeniería, fabricación de componentes y desarrollo de proyectos tecnológicos. Su trayectoria incluye actividades de mantenimiento mayor, modernización de aeronaves y cooperación tecnológica con fabricantes internacionales.

No obstante, es importante precisar que la existencia de capacidades nacionales de mantenimiento e ingeniería aeronáutica no significa que el país disponga de una industria consolidada para la fabricación integral y comercialización de helicópteros militares nuevos. Por esta razón, para efectos del presente proceso, debe distinguirse entre la capacidad nacional para prestar servicios complementarios y la capacidad industrial internacional para fabricar y suministrar las aeronaves requeridas.

El sector aeronáutico reúne todas las actividades y los recursos humanos, materiales, técnicos y financieros necesarios para realizar el transporte de pasajeros y carga por vía aérea, practicar la aviación deportiva y efectuar trabajos aéreos especiales como la "aviación agrícola, la aerofotografía, la aerofotogrametría, geología, sismográfica, construcción, búsqueda y rescate, ambulancia aérea, publicidad aérea y similares, tanto en el ámbito civil como en la aviación de Estado, incluyendo desde la fabricación, el mantenimiento de las aeronaves y la gestión de repuestos, elementos y materiales aeronáuticos, hasta las acciones necesarias para su operación como los servicios de infraestructura aeronáutica, los servicios de protección y apoyo al vuelo, los servicios aeroportuarios especializados de apoyo terrestre a la operación de aeronaves, y la instrucción aeronáutica en sus diversas modalidades.

Esquema del sector aeronáutico colombiano





PRODUCTOS INCLUIDOS DENTRO DEL SECTOR

El subsector de aeronaves de ala rotatoria comprende la fabricación, comercialización, adquisición, integración, operación y sostenimiento de helicópteros, así como los bienes y servicios complementarios que permiten garantizar su disponibilidad operacional.

Para el objeto contractual analizado, se identifican las siguientes categorías:

Aeronaves de ala rotatoria

- Helicópteros de transporte táctico.
- Helicópteros multipropósito.
- Helicópteros de transporte de personal y carga.
- Helicópteros de evacuación aeromédica.

- Helicópteros de búsqueda, rescate y reconocimiento.
- Helicópteros de apoyo logístico y operaciones especiales.

Componentes, repuestos y sistemas

- Motores y transmisiones.
- Rotores principales y de cola.
- Sistemas hidráulicos y eléctricos.
- Componentes estructurales y trenes de aterrizaje.
- Repuestos originales y componentes certificados.
- Sistemas de combustible y control de vuelo.

Equipos tecnológicos y de misión

- Sistemas de aviónica y navegación.
- Equipos de comunicación.
- Sistemas de identificación y posicionamiento.
- Equipos de visión nocturna.
- Sensores y sistemas de vigilancia.
- Equipos de seguridad y supervivencia de vuelo.

Servicios de mantenimiento y soporte logístico

- Mantenimiento preventivo y correctivo.
- Inspecciones técnicas y reparaciones.
- Overhaul de motores y componentes.
- Suministro de repuestos y consumibles.
- Asistencia técnica del fabricante.
- Documentación técnica y gestión de inventarios.
- Herramientas y equipos especializados de mantenimiento.

Entrenamiento y capacitación

- Formación inicial y recurrente de pilotos.
- Capacitación de técnicos de mantenimiento.
- Entrenamiento de tripulantes

AGENTES, GREMIOS Y ASOCIACIONES QUE PARTICIPAN EN EL SECTOR.

A continuación, se relacionan los agentes gremios y asociaciones que participan en el sector.

categoría	Agentes / Gremios / Asociaciones	Descripción / Rol
Fabricantes Internacionales	Boeing (Sikorsky), Airbus Helicopters, Leonardo Helicopters, Bell Helicopter, Mil (Rusia), entre otros	Empresas líderes en diseño, producción y venta de helicópteros militares.

Proveedores Nacionales	Empresas colombianas de mantenimiento, soporte logístico y servicios relacionados	Proveen mantenimiento, soporte técnico, repuestos y entrenamiento local.
Fuerzas Armadas de Colombia	Ejército Nacional, Fuerza Aérea Colombiana	Usuarios finales y operadores de las aeronaves, definen requerimientos.
Ministerios y Entidades Gubernamentales	Ministerio de Defensa, Aeronáutica Civil, Agencia Nacional de Defensa y Seguridad (ANDES)	Regulación, coordinación, supervisión y compra pública de equipo militar.
Gremios y Asociaciones Internacionales	Helicopter Association International (HAI), Aerospace Industries Association (AIA)	Promueven estándares, intercambio tecnológico y colaboración industrial.
Gremios y Asociaciones Nacionales	Asociación Colombiana de Empresas de Servicios Aéreos (ACESA), Cámara de Comercio de Aviación	Representan intereses del sector aeronáutico civil y de soporte aeronáutico.
Centros de Investigación y Formación	Escuelas de aviación militar, Institutos tecnológicos aeroespaciales	Formación de pilotos, técnicos y desarrollo de capacidades locales.
Entidades Financieras y Aseguradoras	Bancos especializados, aseguradoras en riesgos aeronáuticos	Facilitan financiación y cobertura de riesgos asociados a la adquisición.

CIFRAS TOTALES DE VENTAS

Según fortunebusinessinsights, el mercado global de aeronaves de ala rotatoria (helicópteros y rotores basculantes) se sitúa en 50.020 millones de dólares en 2026. El sector experimenta una sólida demanda impulsada tanto por la modernización de las flotas de defensa como por la expansión de servicios civiles críticos.



Resumen del Mercado (Cifras Globales)

Indicador Mercado Global	Cifra / Tendencia
Tamaño de Mercado (2026)	USD 50.020 millones *(Proyectado a USD 65.530 millones para 2034)*
Fabricación OEM Directa (2026)	USD 39.830 millones *(Solo valor de manufactura e ingresos de entrega)*
Tasa de Crecimiento (CAGR)	Entre 3,44% y 5,8% según el segmento (civil vs. militar)
Principales Fabricantes	Airbus Helicopters, Leonardo, Bell Textron, Boeing, Sikorsky (Lockheed Martin)

Desglose por Segmento Principal (2026)

- Helicópteros Civiles y Comerciales: Representan 31.150 millones de dólares del mercado total. Los sectores con mayor volumen de compras son los Servicios Médicos de Emergencia (EMS), transporte hacia plataformas de petróleo/gas en alta mar (*offshore*), búsqueda y rescate, y turismo.
- Aeronaves de Ala Rotatoria Militares: El segmento de rotores de defensa se tasa de forma independiente en unos 21.950 millones de dólares (enfocado en helicópteros de ataque, transporte pesado y misiones múltiples).
- Helicópteros No Tripulados (UAVs de ala rotatoria): El mercado emergente de drones y sistemas autónomos VTOL de ala rotatoria asciende a 6.500 millones de dólares, con un fuerte crecimiento proyectado del 15,7% anual.

PERSPECTIVAS DE CRECIMIENTO, INVERSIÓN Y VENTAS.

El mercado global de helicópteros y aeronaves de ala rotatoria atraviesa una etapa de transformación profunda. A partir de la información provista, este sector combina un fuerte impulso financiero respaldado por registros históricos de gasto militar y la renovación de flotas civiles con retos significativos en costos, complejidad operativa y la evolución tecnológica que exige el combate moderno.

Perspectivas de Crecimiento

El crecimiento de la industria está impulsado por una dualidad de necesidades: la renovación militar crítica y la modernización de servicios civiles de misión crítica (seguridad pública, EMS/emergencias médicas, búsqueda y rescate, y transporte en alta mar).

- Respaldo Macromilitar: El gasto militar global alcanzó los USD 2.887 billones en 2025 (según datos del SIPRI), marcando el undécimo año consecutivo de crecimiento. Esto garantiza flujos estables de financiación gubernamental para programas de reemplazo y modernización de flotas.

- Estrategias de los OEM (Fabricantes de Equipos Originales): En lugar de desarrollar aeronaves completamente nuevas desde cero (*clean-sheet*), los fabricantes están optando por actualizar plataformas probadas con alta eficiencia de integración y menor riesgo. Ejemplo de ello son los contratos recientes de Airbus (como la entrega y ampliación de pedidos del H145M en Bélgica hasta alcanzar 20 unidades, o la venta de 6 unidades del H145 a Armenia para misiones en alta montaña).

- Demanda de Servicios Civiles y Gubernamentales: Existe un desplazamiento hacia plataformas de mayor valor tecnológico orientadas a misiones complejas en entornos geográficos difíciles (altitud, montaña, operaciones marítimas).

Retos del sector aeronáutico

Para avanzar en su desarrollo productivo, el sector aeronáutico colombiano tiene varios retos por cumplir, para lo que se necesita volcar todas las capacidades del sector defensa. La firma de diversos acuerdos de Servicios Aéreos (ASA) y de Acuerdos de Cielos Abiertos (ACA) es una oportunidad para que el sector tenga un crecimiento sostenido de operaciones aéreas a futuro.

La certificación de calidad de los productos nacionales para la industria aeronáutica en los estándares requeridos también es clave para las empresas que hoy no la tienen, por lo que hay que hacerlo en el exterior, lo que resulta más costoso.

La gestión del talento humano de las industrias del sector limita su competitividad, por lo que se requiere el cambio de las plantas de personal de las empresas industriales del Grupo Social Empresarial de Defensa (GSED) para fomentar la retención del personal.

Perspectivas de Inversión

Las oportunidades de inversión ya no se limitan a la mera adquisición de la aeronave, sino que se extienden a todo el ecosistema del ciclo de vida y a modelos de cooperación industrial local.

- Valor del Ciclo de Vida y MRO: El mantenimiento, reparación y revisión (MRO), la capacitación avanzada de pilotos y mantenedores, los kits de misión, las actualizaciones de aviónica y los servicios de soporte digital concentran gran parte de la rentabilidad a largo plazo.
- Fabricación Local e Indigenización: Los gobiernos exigen cada vez mayor soberanía industrial y participación local. Un claro referente es la alianza estratégica entre Leonardo y Adani Defence & Aerospace (fijada a inicios de 2026) para la producción, MRO e indigenización de los modelos AW169M y AW109 TrekkerM en la India.
- Inversión orientada a Alta Gama (Valor vs. Volumen): Los datos globales de GAMA (Asociación de Aviación General) para 2025 revelaron una leve contracción del 1,9% en el volumen físico de envíos (938 unidades), pero un incremento del 5,5% en la facturación total (hasta USD 4.700 millones). Esto demuestra que los compradores están invirtiendo en helicópteros tecnológicamente más avanzados, especializados y de mayor costo unitario.

Perspectivas de Ventas y Retos Comerciales

El éxito en las ventas de aeronaves de ala rotatoria enfrenta un escenario condicionado tanto por barreras financieras como por exigencias tácticas derivadas de los conflictos modernos.

- Restricciones por Altos Costos y Complejidad: El elevado costo unitario, sumado a los gastos de capacitación, mantenimiento de depósitos, revisiones de motores y escasez de personal calificado (tanto pilotos como mantenedores), ralentiza los ciclos de adquisición y limita la expansión masiva del volumen de ventas civiles.
- El Desafío de la Supervivencia en el Espacio Aéreo: Las lecciones de conflictos recientes (como en Ucrania) evidencian que operar a baja altitud expone a las aeronaves a amenazas asimétricas (drones baratos, sistemas MANPADS, redes de sensores y guerra electrónica).
- Implicaciones Comerciales de la Guerra Moderna: Para mantener la competitividad comercial en el sector de defensa, las plataformas de ala rotatoria ya no pueden considerarse opcionales en materia de autoprotección.

Cadena de Valor

La cadena de valor del objeto del presente estudio incluye todas las actividades que dan valor al producto o servicio y que están vinculadas a lo largo de la cadena de suministro. Algunas de estas actividades son desarrolladas por varios sectores de la economía en un sistema articulado, queda como resultado una cadena ampliada. Para efectos del diseño de las cualificaciones del Sector Aeronáutico- Aviación Civil

La cadena de valor del Sector Aeronáutico es el resultado de la apropiación de la

contextualización del sector la delimitación y el alcance del sector desde los referentes internacionales Clasificación Industrial Internacional Uniforme (CIIU) Rev. 4 AC.



FUENTE: AERONUTICA CIVIL

VARIABLES ECONÓMICAS QUE PUEDEN AFECTAR EL MERCADO

Producto interno bruto -PIB- nacional trimestral (consulta 04 de noviembre 2026)

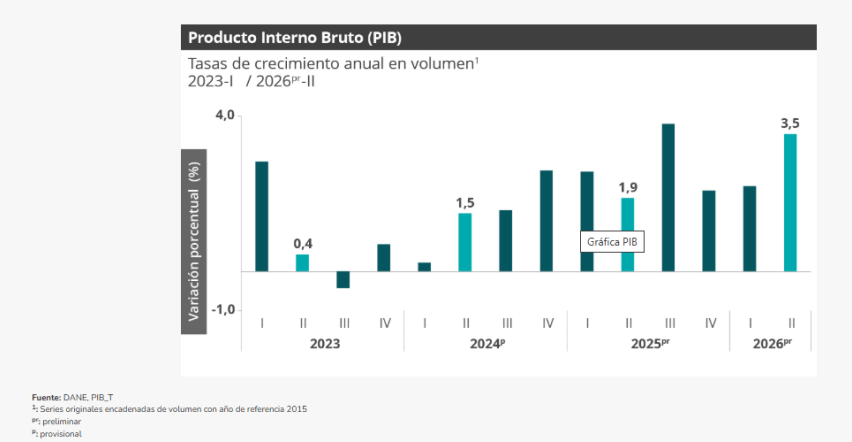
El PIB es un indicador que permite evaluar el desempeño económico de un país. Se define como PIB el valor total de los bienes y servicios producidos en un país durante un cierto periodo de tiempo (generalmente un trimestre o un año); es decir, el total de lo que se produce con los recursos que se han utilizado en la economía, valorando cada bien final o servicio al precio que se maneja comúnmente en el mercado. Para el cálculo del PIB sólo se tiene en cuenta la producción que se realiza en el país, dentro de las fronteras geográficas de la nación, sin importar si esta producción fue realizada por personas o empresas nacionales o extranjeras.

El Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) informó que el en el segundo trimestre de 2026pr, el **Producto Interno Bruto (PIB) de Colombia, en su serie original, registró un crecimiento del 3,5 % frente al mismo periodo de 2025pr. Este comportamiento estuvo explicado principalmente por la dinámica positiva de las actividades de servicios, comercio, transporte, alojamiento, así como de las actividades artísticas, de entretenimiento y recreación, entre otras.

Entre las actividades económicas que más contribuyeron a la variación anual del valor agregado se destacan:

- Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; educación; y actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales, que presentaron un crecimiento del 10,0 %, aportando 1,7 puntos porcentuales a la variación anual del PIB.
- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; transporte y almacenamiento; y alojamiento y servicios de comida, que registraron un crecimiento del 2,2 %, contribuyendo con 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; y actividades no diferenciadas de los hogares individuales como productores de

bienes y servicios para uso propio, que crecieron 9,5 % y aportaron 0,4 puntos porcentuales a la variación anual.



Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE)

Índice de precios al consumidor

IPC	Septiembre					
	Variación mensual		Variación año corrido		Variación anual	
	2025	2026	2025	2026	2025	2026
IPC total	0,32	**0,37**	4,55	**5,74**	5,18	**6,29**

Cuando se hace referencia al Índice de Precios al Consumidor (IPC) se debe tener en cuenta que este mide la evolución del costo promedio de una canasta de bienes y servicios representativa del consumo final de los hogares, expresado en relación con un período base. La variación porcentual del IPC entre dos periodos de tiempo representa la inflación observada en dicho lapso.

El cálculo del IPC para Colombia se hace mensualmente en el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). Este índice es constantemente frecuentado porque participa como base fundamental para el ajuste de otras variables económicas como es el caso del valor del salario mínimo, entre otros.

Según el Boletín técnico más reciente del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), en el que se registra el índice de precios al consumidor (IPC), se tiene lo siguiente:

En septiembre de 2026 la variación anual del IPC fue 6,29%, es decir, 1,11 puntos porcentuales mayor que la reportada en el mismo periodo del año anterior, cuando fue de 5,18%.

Comportamiento mensual del IPC en el sector

El comportamiento mensual del IPC en el sector de la industria militar depende de muchos factores internos y externos, como los costos de producción, los contratos gubernamentales y las condiciones del mercado. La fluctuación de precios en los insumos clave y las decisiones políticas sobre el gasto en defensa son algunos de los principales impulsores de los cambios en el IPC de este sector.

Cuadro. IPC Variación y contribución mensual Según divisiones de gasto septiembre 2025 - 2026

Cuadro 1. IPC Variación y contribución mensual
Según divisiones de gasto
Septiembre 2025 - 2026

		2025		2026	
Divisiones de Gasto	Peso (%)	Variación (%)	Contribución Puntos Porcentuales	Variación (%)	Contribución Puntos Porcentuales
Educación	4,41	1,39	0,06	1,43	0,06
Alimentos y bebidas no alcohólicas	15,05	0,18	0,03	0,78	0,15
TOTAL	100,00	0,32	0,32	0,37	0,37
Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles	33,12	0,31	0,10	0,31	0,09
Restaurantes y hoteles	9,43	0,20	0,02	0,28	0,03
Bebidas alcohólicas y tabaco	1,70	1,07	0,02	0,23	0,00
Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar	4,19	0,16	0,01	0,23	0,01
Transporte	12,93	0,11	0,01	0,13	0,02
Salud	1,71	0,60	0,01	0,12	0,00
Prendas de vestir y calzado	3,98	0,23	0,01	0,10	0,00
Bienes y servicios diversos	5,36	0,44	0,02	0,05	0,00
Información y comunicación	4,33	1,43	0,04	-0,02	0,00
Recreación y cultura	3,79	-0,16	0,00	-0,21	-0,01

Fuente: DANE, IPC

En el mes de septiembre de 2026, el IPC registró una variación de 0,37% en comparación con agosto de 2026, dos divisiones se ubicaron por encima del promedio nacional: Educación (1,43%) y, por último, Alimentos y bebidas no alcohólicas (0,78%). Por debajo se ubicaron: Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles (0,31%), Restaurantes y hoteles (0,28%), Bebidas alcohólicas y tabaco (0,23%), Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar (0,23%), Transporte (0,13%), Salud (0,12%), Prendas de vestir y calzado (0,10%), Bienes y servicios diversos (0,05%), Información y comunicación (-0,02%) y, por último, Recreación y cultura (-0,21%)

Tasa representativa del mercado

Dólar TRM Hoy en Colombia

TRM VIGENTE AL MIÉRCOLES 4 DE NOVIEMBRE DEL 2026- ¿A CÓMO ESTÁ EL DÓLAR HOY?

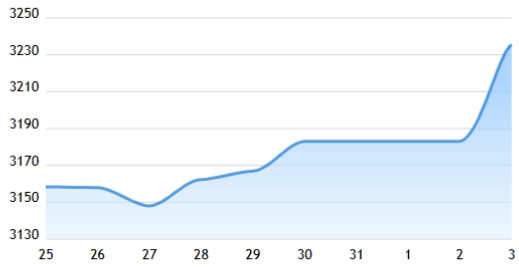
1 USD = ↑3,235.59 COP

Tres Mil Doscientos Treinta y Cinco Pesos Con Cincuenta y Nueve Centavos

Dólar Ayer | 2026-11-04 | Ver histórico

La cotización del dólar en Colombia para el día Miércoles 4 de Noviembre del 2026 subió 52.6 Pesos, correspondiente a un aumento del 1.65% con respecto al día anterior. Alcanzó el nivel más alto en más de 3 semanas (desde 2026-10-08). La TRM disminuyó un 16.18% (624.53 Pesos) en referencia al mismo día del año anterior y se redujo un 1.16% (37.9 Pesos) comparando con el mismo día del mes anterior.

GRÁFICA



Últimos 15 días - Últimos mes - Últimos trimestre
Últimos semestre - Últimos Año - Últimos 5 Años - Últimos 10 Años

Ver las cotizaciones en MetaTrader 5

Circular proyección de la tasa de cambio MDN

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	$3.900	$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

CADENA DE PRODUCCIÓN Y DISTRIBUCIÓN EN EL MERCADO DE AERONAVES DE ALA ROTATORIA

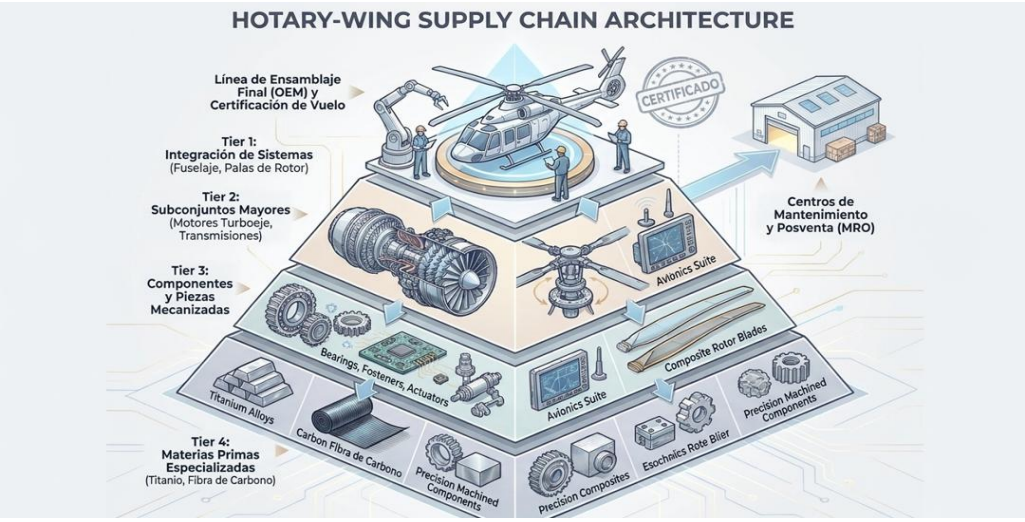
El sector de helicópteros y aeronaves de ala rotatoria se caracteriza por una cadena de suministro altamente globalizada, intensiva en tecnología y estrictamente regulada. A diferencia de otros mercados de manufactura masiva, este ecosistema opera bajo lógicas de alta especialización, ciclos de vida prolongados y un fuerte control gubernamental e industrial.



Fuente: Spika manufacturing

El sector aeroespacial dedicado a las aeronaves de ala rotatoria principalmente helicópteros civiles, de rescate médico, corporativos y de defensa opera bajo una de las cadenas de suministro más complejas, tecnificadas y estrictamente reguladas de la industria global.

A diferencia de la manufactura masiva convencional, este ecosistema está estructurado como una pirámide fuertemente jerarquizada e impulsada por los fabricantes de equipos originales (producer-driven supply chains), donde un reducido grupo de empresas (OEM) lidera el diseño e integración, mientras que una extensa red de proveedores estratificados en niveles (Tiers) sustenta la fabricación y el mantenimiento continuo durante ciclos de vida operacionales.



la arquitectura de esta cadena de suministro, evaluando la dinámica de materias primas críticas, los cuellos de botella que provocan tensiones operativas, la duplicación de los

tiempos de entrega (lead times) y las estrategias de resiliencia adoptadas por operadores y centros de Mantenimiento, Reparación y Revisión (MRO).

La cadena de producción de helicópteros responde al modelo de cadenas de suministro lideradas por productores. En esta estructura, los OEM ejercen un dominio preponderante sobre la red global debido al control absoluto sobre la propiedad intelectual, los certificados de tipo de las aeronaves y las estrictas normativas de homologación ante autoridades reguladoras como la Administración Federal de Aviación (FAA) de Estados Unidos y la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA).

Como se detalla en las guías técnicas sobre sistemas y componentes de helicópteros de la FAA y en la investigación sobre cadenas aeroespaciales de ITF Global, la infraestructura productiva se divide en cuatro niveles secuenciales de proveeduría (Tier 4 a Tier 1), culminando en la Línea de Ensamblaje Final (FAL) del OEM y extendiéndose operacionalmente hacia los servicios posventa MRO.

Nivel de Cadena	Denominación	Función Principal e Insumos Manejados
Tier 4	Proveedores de Materias Primas	Extracción y refinamiento de aleaciones aeroespaciales (titanio, aluminio), metales de aleación (cobalto, cromo), resinas compuestas, fibra de carbono y tierras raras (neodimio).
Tier 3	Componentes Básicos y Mecanizado	Fabricación de subcomponentes elementales, pernos aeroespaciales, piezas forjadas, fundiciones iniciales, sellos y cableados eléctricos de precisión.
Tier 2	Subconjuntos y Sistemas Mayores	Producción de subsistemas dinámicos: motores turboeje, cajas de transmisión principales, conjuntos de cabeza de rotor, suites de aviónica y sistemas hidráulicos.
Tier 1	Integración de Módulos Mayores	Fabricación de estructuras completas de fuselaje, palas de rotor de fibra de vidrio/carbono, cabinas integradas y conjuntos de cola.
OEM / FAL	Ensamblaje Final e Integración	Ensamblaje final de aeronaves, integración de software, pruebas estáticas y dinámicas de vuelo, y certificación de aeronavegabilidad.
MRO / Posventa	Mantenimiento, Reparación y Revisión	Soporte técnico continuo, gestión de repuestos, inspecciones mayores de fuselaje/motor y modernización durante la vida útil del helicóptero.

Las tendencias actuales en la industria indican que los OEM han pasado a operar principalmente como integradores de sistemas finales, subcontratando un porcentaje sustancial del diseño y la fabricación de estructuras y subsistemas a proveedores Tier 1 y Tier 2 con el fin de optimizar capital y compartir riesgos financieros.

MATERIAS PRIMAS NECESARIAS Y VARIACIÓN DE PRECIOS

La fabricación de una aeronave de ala rotatoria requiere materiales avanzados que garanticen una óptima relación entre resistencia estructural, ligereza y durabilidad frente a fatiga y vibraciones extremas.

Materiales Clave:

Aleaciones de titanio y aluminio aeroespacial: Esenciales para componentes estructurales del fuselaje, ejes de transmisión, cubos de rotores y trenes de aterrizaje debido a su alta resistencia a la corrosión y tensión.

Materiales compuestos (fibras de carbono y polímeros reforzados): Cada vez más utilizados en palas de rotores, carenados y secciones de la cabina para reducir el peso y mejorar la eficiencia aerodinámica.

Superaleaciones a base de níquel y cobalto: Vitales para las zonas calientes de las turbinas (motores turboeje).

Minerales y metales críticos (Tierras raras y elementos de aleación): Como el neodimio para imanes de alta potencia en sistemas eléctricos, o cobalto y cromo.

Dinámica y Variación de Precios: Los precios de estas materias primas están sujetos a una alta volatilidad geopolítica y de mercado. Factores como las interrupciones en la cadena de suministro global, las restricciones a la exportación de metales críticos por parte de potencias mineras y la alta demanda de sectores industriales paralelos (como la defensa general y la automoción eléctrica) generan fluctuaciones constantes en los costos de adquisición para los OEM (Airbus, Leonardo, Bell, Lockheed Martin/Sikorsky, entre otros).

Esta volatilidad impacta directamente en el costo unitario de producción, obligando a los fabricantes a trasladar dichos incrementos a los contratos de largo plazo o a mitigar los riesgos mediante compras adelantadas y reservas estratégicas.

DINÁMICA DE IMPORTACIONES, EXPORTACIONES Y COMERCIO ILÍCITO

El comercio internacional de helicópteros está fuertemente centralizado en un número reducido de naciones industrializadas, bajo estrictos marcos legales de control de armas y tecnología de doble uso.

Exportaciones e Importaciones

Los principales centros de exportación de plataformas completas se concentran en Norteamérica (Estados Unidos) y Europa occidental (Francia, Italia, Alemania). Los compradores son tanto ministerios de defensa soberanos como grandes operadores civiles internacionales (compañías de EMS, transporte *offshore* de petróleo y gas, y arrendadores de flotas).

Las piezas de repuesto, motores y subsistemas de aviónica fluyen constantemente en una

red logística global de distribución de MRO (Mantenimiento, Reparación y Revisión), donde los centros autorizados actúan como nodos regionales de suministro.

BARRERAS DE ENTRADA DE NUEVOS ACTORES AL MERCADO

El mercado de ala rotatoria presenta algunas de las barreras de entrada más elevadas de la economía global, lo que protege a los fabricantes tradicionales consolidados.

Restricciones Normativas y de Certificación: Obtener la certificación de aeronavegabilidad de una nueva aeronave por parte de reguladores internacionales (FAA, EASA) es un proceso de varios años que cuesta cientos de millones de dólares y exige cumplir con normativas de seguridad, pruebas de vuelo exhaustivas y validación de sistemas de misión complejos.

Costos de Inversión Inicial: la infraestructura de diseño, las pruebas de túneles de viento, las instalaciones de manufactura de precisión (especialmente para la metalurgia de alta resistencia y los compuestos) y el desarrollo de la propiedad intelectual de la caja de transmisión principal (el componente más complejo y costoso de un helicóptero) requieren inversiones de capital masivas.

Economías de Escala y Redes de Soporte:

Los gigantes de la industria disfrutan de economías de escala que abaratan la producción por unidad y, lo que es más importante, poseen redes globales de soporte de postventa y MRO. Un nuevo actor no solo debe vender un helicóptero competitivo, sino garantizar una cadena de suministro mundial de repuestos y técnicos disponibles 24/7, algo extremadamente difícil de replicar sin décadas de trayectoria.

ANÁLISIS DE PRÁCTICAS COMERCIALES Y ESTRUCTURAS DE COSTOS

La contratación en el sector de helicópteros no se rige por la dinámica de venta minorista tradicional, sino por complejas negociaciones B2B y B2G (Business-to-Government) orientadas al ciclo de vida.

Descuentos por Volumen y Agrupación de Flotas:

Los operadores militares o grandes flotas comerciales (como las de rescate médico o servicios utilitarios) obtienen reducciones significativas en el precio unitario base al realizar compras agregadas o contratos marco. Estos descuentos suelen venir acompañados de paquetes de compensación industrial o *offsets*.

Precios Dinámicos y Contratos de Soporte por Horas de Vuelo (PBT / *Power-by-the-Hour*):

Para mitigar el impacto del alto costo de mantenimiento, los fabricantes y proveedores de servicios ofrecen modelos contractuales basados en tarifas fijas por hora de vuelo operada. Esto traslada la gestión de riesgos de inventario de repuestos y revisiones mayores al OEM, estabilizando los flujos de caja del operador civil.

Estructuras de Costos de Adquisición vs. Operación (TCO - *Total Cost of Ownership*):

El costo inicial de compra representa habitualmente solo entre el 25% y el 30% del costo total de propiedad durante la vida útil de la aeronave de 25 a 30 años. El 70% o 75% restante corresponde a la estructura de costos de sostenimiento: capacitación continua de pilotos, revisiones de motores (*overhauls*), almacenamiento de depósitos, actualizaciones de aviónica obligatorias y seguros. Por esta razón, las prácticas comerciales actuales priorizan la venta de "soluciones de misión completa" y contratos integrales de soporte digitalizado en lugar de transacciones aisladas de hardware.

ANÁLISIS DE SUJETOS DE ESPECIAL PROTECCIÓN Y MEDIDAS DE INCLUSIÓN SOCIAL

Sumado a lo antes expuesto, a continuación, se muestra el resultado del sector respeto a la población prioritaria y participación empresarial en la contratación estatal (Colombia – actualización 2026)

Tabla. Población prioritaria y participación empresarial en la contratación estatal (Colombia – actualización 2026)

Categoría	Descripción	Marco normativo / Datos relevantes actualizados
Población en pobreza extrema	Grupo poblacional que presenta condiciones de vulnerabilidad socioeconómica y que puede ser objeto de políticas públicas orientadas a la generación de ingresos, inclusión productiva y reducción de brechas sociales.	La contratación pública incorpora criterios de promoción de la participación de determinados grupos de especial protección, de acuerdo con las condiciones y mecanismos establecidos en el Decreto 1082 de 2015, modificado, entre otras normas, por el Decreto 1860 de 2021. La aplicación de estos mecanismos debe analizarse de acuerdo con la modalidad de selección y las características del objeto contractual.
Víctimas del conflicto armado	Personas reconocidas como víctimas de hechos ocurridos con ocasión del conflicto armado interno, que cuentan con medidas de atención, asistencia y reparación integral.	La Ley 1448 de 2011, modificada y prorrogada por la Ley 2078 de 2021, establece medidas de atención, asistencia y reparación integral a las víctimas. De acuerdo con la información del Registro Único de Víctimas (RUV), con corte a septiembre de 2026 se registran **10.397.626** millones de personas

		reconocidas como víctimas. La condición de víctima no implica, por sí misma, que una persona o empresa deba recibir un trato preferencial en cualquier proceso de contratación; su aplicación debe sujetarse al marco contractual vigente.
Mujeres y hombres cabeza de familia	Personas que tienen a su cargo de manera permanente el sostenimiento económico del hogar y de quienes dependen de ellas, en las condiciones establecidas por la legislación colombiana.	La Ley 82 de 1993, modificada por la Ley 1232 de 2008, establece disposiciones de protección especial para las mujeres cabeza de familia. La aplicación de criterios diferenciales en contratación estatal debe estar expresamente soportada en las normas aplicables al proceso y en las condiciones establecidas en los documentos precontractuales.
Personas adultas mayores	Población que, por razón de su edad, puede enfrentar condiciones particulares de vulnerabilidad y barreras de acceso a oportunidades económicas y sociales.	La Ley 1251 de 2008 establece normas tendientes a procurar la protección, promoción y defensa de los derechos de los adultos mayores. Para efectos de contratación pública, su consideración debe realizarse dentro de los criterios de inclusión social que resulten aplicables al proceso, sin generar restricciones o preferencias que no tengan fundamento normativo.
Personas con discapacidad	Personas que presentan deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales que, en interacción con diversas barreras, pueden limitar su participación plena y efectiva en la sociedad.	La Ley 1618 de 2013 establece disposiciones para garantizar el ejercicio pleno de los derechos de las personas con discapacidad. Colombia también reconoce la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad mediante la Ley 1346 de 2009. En contratación estatal pueden contemplarse criterios de inclusión cuando exista fundamento legal y relación con el objeto y las condiciones del proceso.
Comunidades étnicas	Comprende pueblos indígenas, comunidades negras,	La Constitución Política de Colombia, particularmente los

	afrocolombianas, raizales, palenqueras y pueblo Rrom, reconocidos constitucionalmente como grupos con identidad cultural propia.	artículos 7 y 70, reconoce la diversidad étnica y cultural de la Nación. Su participación y protección se desarrolla mediante diferentes disposiciones legales y reglamentarias. Los mecanismos diferenciales de participación en contratación deben aplicarse únicamente cuando se configuren los supuestos previstos en la normativa vigente.
Mipymes	Micro, pequeñas y medianas empresas que constituyen una parte importante del tejido empresarial colombiano y contribuyen a la generación de empleo, producción y desarrollo económico.	La Ley 590 de 2000, modificada por la Ley 905 de 2004, establece el marco de promoción y desarrollo de las Mipymes. El Decreto 1082 de 2015, modificado por el Decreto 1860 de 2021, contempla mecanismos de promoción de la participación de Mipymes en la contratación estatal, cuando se cumplan las condiciones previstas legalmente. Su aplicación depende de la modalidad de selección, cuantía, objeto y demás condiciones del proceso.

Una vez analizados los diferentes grupos poblacionales sujetos a especial protección, las medidas de inclusión establecidas en el ordenamiento jurídico colombiano y las características del objeto contractual, se procede a determinar la pertinencia de su aplicación en el proceso cuyo objeto es la "ADQUISICIÓN DE AERONAVES DE ALA ROTATORIA, INCLUYENDO ENTRENAMIENTO, SOPORTE LOGÍSTICO Y EQUIPO ASOCIADO PARA SU OPERACIÓN**,"** proceso que se adelantará mediante selección abreviada.

Dado que el proceso implica la adquisición de bienes y servicios altamente especializados aeronaves militares, entrenamiento técnico, soporte logístico y equipo asociado, es fundamental que la selección del proveedor garantice estrictamente la calidad, conformidad con especificaciones técnicas, seguridad nacional, continuidad operativa y disponibilidad oportuna.

Las aeronaves de ala rotatoria objeto del contrato tienen características técnicas complejas y específicas, por lo que el mercado de oferta está compuesto por fabricantes, distribuidores e importadores con experiencia y capacidad comprobada en este tipo de equipos militares y en la provisión de servicios complementarios como entrenamiento y soporte logístico.

En el marco de la contratación pública inclusiva y conforme al artículo 34 de la Ley 2069 de 2020, se promueve la inclusión de grupos poblacionales y unidades productivas en los

procesos de compra pública. Sin embargo, este principio debe evaluarse en función de la modalidad de selección abreviada, el alto nivel de especialización del objeto y la necesidad de asegurar la satisfacción integral de las necesidades operacionales y de seguridad del Ejército Nacional.

Si bien es relevante fomentar la participación de grupos en condición de especial protección (personas en situación de pobreza extrema, víctimas del conflicto armado, población en proceso de reincorporación y mujeres y hombres cabeza de familia), su inclusión en este proceso debe ser compatible con los requisitos técnicos, financieros y de experiencia que exige la naturaleza del objeto contractual.

Es decir, la pertenencia a estos grupos no puede sustituir la capacidad real de los oferentes para suministrar aeronaves con las especificaciones técnicas demandadas, así como para brindar el entrenamiento y soporte logístico requeridos, asegurando la trazabilidad, calidad, procedencia y cumplimiento normativo.

En cuanto a las micro, pequeñas y medianas empresas (Mipymes), aunque la normativa estatal establece mecanismos de promoción para su participación, la alta especialización del objeto contractual limita significativamente la participación efectiva de estas empresas, especialmente cuando se trata de aeronaves y servicios asociados que requieren certificaciones, experiencia técnica comprobada y, en muchos casos, importación directa o representación internacional.

Por tanto, la participación eventual de Mipymes debe estar condicionada a la demostración de capacidad jurídica, técnica, financiera y operacional para cumplir integralmente con el contrato sin afectar el cumplimiento de los requisitos técnicos, la seguridad y la calidad necesarias.

En conclusión, si bien se reconoce la importancia de promover la inclusión social y económica en los procesos de contratación pública, para este proceso de selección abreviada y dada la naturaleza estratégica, técnica y reservada del objeto, las medidas diferenciales o de inclusión deben aplicarse de forma rigurosa y objetiva, priorizando la garantía del cumplimiento técnico y operativo que demande el fortalecimiento de las capacidades del Ejército Nacional.

Emprendimientos y Empresas de Personas con Discapacidad

En atención a lo dispuesto en el Decreto 287 de 2026, mediante el cual se modificó el Decreto 1082 de 2015 y se estableció el Sistema de Preferencias en favor de las personas con discapacidad dentro de la contratación pública, se realizó el análisis de aplicabilidad de estas disposiciones frente al objeto contractual correspondiente a la "ADQUISICIÓN DE AERONAVES DE ALA ROTATORIA, INCLUYENDO ENTRENAMIENTO, SOPORTE LOGÍSTICO Y EQUIPO ASOCIADO PARA SU OPERACIÓN, DE ACUERDO CON ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DESTINADAS AL FORTALECIMIENTO DE LAS CAPACIDADES OPERACIONALES DEL EJÉRCITO NACIONAL DE COLOMBIA".

El referido decreto establece un conjunto de medidas afirmativas que deben considerarse

durante las diferentes etapas de los procesos de contratación, entre ellas herramientas de planeación, criterios habilitantes diferenciales, condiciones especiales de ejecución y, en los casos aplicables, puntaje adicional.

Para este proceso, cuyo objeto implica la adquisición de bienes y servicios altamente especializados con características técnicas complejas y específicas, es necesario analizar cuidadosamente la aplicación de estas medidas, teniendo en cuenta la naturaleza técnica del objeto, la estructura del mercado proveedor internacional y las condiciones indispensables para garantizar el cumplimiento integral del contrato.

Según el concepto C-959 de 2026 emitido por la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente, en procesos adelantados por la modalidad de selección abreviada, son aplicables tres de las medidas del Sistema de Preferencias: i) herramientas de planeación para procesos inclusivos, ii) criterios habilitantes diferenciales y iii) condiciones especiales de ejecución contractual. El puntaje adicional previsto en el Decreto 287 de 2026 no es aplicable en este caso, ya que la Ley 1618 de 2013 limita dicho mecanismo a procesos de licitación pública y concurso de méritos.

Las aeronaves de ala rotatoria, junto con el entrenamiento, soporte logístico y equipo asociado, demandan requisitos técnicos rigurosos que incluyen especificaciones detalladas, certificaciones, compatibilidad, calidad, trazabilidad, procedencia y cumplimiento normativo, los cuales condicionan la oferta de proveedores especializados, limitados a fabricantes, distribuidores autorizados, importadores y representantes internacionales.

Por tanto, la inclusión de medidas diferenciales en favor de emprendimientos o empresas de personas con discapacidad debe garantizar que estas no comprometan la capacidad para cumplir con los altos estándares técnicos y operativos requeridos, ni impongan condiciones desproporcionadas o que puedan afectar la seguridad, confidencialidad y operatividad del proceso y del material a adquirir.

Emprendimientos y Empresas de Personas con Discapacidad



fuente https://co.images.search.yahoo.com/search/images

En atención a lo dispuesto en el Decreto 287 de 2026, mediante el cual se modificó el Decreto 1082 de 2015 y se estableció el Sistema de Preferencias en favor de las personas con discapacidad dentro de la contratación pública, se realizó el análisis de aplicabilidad de estas disposiciones frente al objeto contractual correspondiente a la "adquisición de aeronaves de ala rotatoria, incluyendo entrenamiento, soporte logístico y equipo asociado para su operación,".

El referido decreto establece un conjunto de medidas afirmativas que deben considerarse durante las diferentes etapas de los procesos de contratación, entre ellas herramientas de planeación, criterios **habilitantes diferenciales**, condiciones especiales de ejecución y, en los casos aplicables, puntaje adicional.

Para este proceso, cuyo objeto implica la adquisición de bienes y servicios altamente especializados con características técnicas complejas y específicas, es necesario analizar cuidadosamente la aplicación de estas medidas, teniendo en cuenta la naturaleza técnica del objeto, la estructura del mercado proveedor internacional y las condiciones indispensables para garantizar el cumplimiento integral del contrato.

Según el concepto C-959 de 2026 emitido por la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente, en procesos adelantados por la modalidad de selección abreviada, son aplicables tres de las medidas del Sistema de Preferencias: i) herramientas de planeación para procesos inclusivos, ii) criterios habilitantes diferenciales y iii) condiciones especiales de ejecución contractual. El puntaje adicional previsto en el Decreto 287 de 2026 no es aplicable en este caso, ya que la Ley 1618 de 2013 limita dicho mecanismo a procesos de licitación pública y concurso de méritos.

Las aeronaves de ala rotatoria, junto con el entrenamiento, soporte logístico y equipo asociado, demandan requisitos técnicos rigurosos que incluyen especificaciones detalladas, certificaciones, compatibilidad, calidad, trazabilidad, procedencia y cumplimiento normativo, los cuales condicionan la oferta de proveedores especializados, limitados a fabricantes, distribuidores autorizados, importadores y representantes internacionales.

Por tanto, la inclusión de medidas diferenciales en favor de emprendimientos o empresas de personas con discapacidad no comprometen la capacidad para cumplir con los altos estándares técnicos y operativos requeridos, ni impongan condiciones desproporcionadas o que puedan afectar la seguridad, confidencialidad y operatividad del proceso y del material a adquirir.

Decreto 552 de 2026

La expedición del Decreto 552 del 1 de junio de 2026 constituye una transformación estructural en la regulación de la gestión pública colombiana. La norma adiciona los artículos 2.1.7.2.6 al 2.1.7.2.14 y el Capítulo 8 al Título 7 de la Parte 1 del Libro 2 del Decreto 1081 de 2015 (Decreto Único Reglamentario del Sector Presidencia de la República), reglamentando las acciones de las entidades de la Rama Ejecutiva del orden nacional en materia de Empresas y Derechos Humanos (EyDH). Este marco se fundamenta en los mandatos de la Constitución Política de Colombia (artículos 1, 2, 93, 95, 113, 288, 333 y 334) y en el Plan Nacional de Desarrollo establecido por la Ley 2294 de 2023.

De conformidad con el Artículo 2.1.7.8.1.2 del Decreto 552 de 2026, las disposiciones dictadas en este capítulo aplican de manera obligatoria a todas las entidades de la Rama Ejecutiva del orden nacional en el marco de sus competencias. En consecuencia, el

Ministerio de Defensa Nacional y la Unidad Ejecutora del Ejército Nacional de Colombia se encuentran plenamente vinculados por este mandato normativo en la estructuración y ejecución de sus compras públicas.

En el caso específico del proceso de contratación destinado a la "Adquisición de aeronaves de ala rotatoria, incluyendo entrenamiento, soporte logístico y equipo asociado para su operación, de acuerdo con especificaciones técnicas destinadas al fortalecimiento de las capacidades operationales del Ejército Nacional de Colombia", la entidad compradora no solo adquiere material aeronáutico de alta complejidad tecnológica, sino que activa el deber estatal de prevenir, mitigar y exigir rendición de cuentas sobre los impactos en derechos humanos que puedan derivarse de la actividad empresarial de los fabricantes originales (OEM), integradores de sistemas y contratistas de mantenimiento.

El Artículo 2.1.7.8.1.5 del Decreto 552 de 2026 establece explícitamente el Principio de primacía de los derechos humanos, prescribiendo que en la implementación del marco normativo y en las decisiones institucionales de las entidades del orden nacional, en caso de conflicto entre los derechos humanos y el desarrollo de actividades empresariales o comerciales, prevalecerá la protección, garantía y promoción de la dignidad humana y los derechos fundamentales.

Adicionalmente, el Artículo 2.1.7.2.7 adscribe formalmente al Ministerio de Defensa Nacional como integrante del Comité Técnico Especializado de Derechos Humanos y Empresas en calidad de miembro no permanente (numeral 14), e incluye a la Agencia Nacional de Contratación Pública (Colombia Compra Eficiente) como invitado permanente (numeral 39). Esta arquitectura institucional obliga al sector defensa a alinear sus procesos de adquisición de material estratégico con los estándares de Conducta Empresarial Responsable (CER), las Líneas Directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales y los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las Empresas y los Derechos Humanos.

- **Criterios de Derechos Humanos en la Selección Abreviada y el Principio de Selección Objetiva**

Los procesos de contratación de bienes y servicios para la defensa y seguridad nacional tramitados a través de la modalidad de selección abreviada deben guardar estricta observancia de los principios de transparencia, economía y selección objetiva normados en la Ley 80 de 1993 y la Ley 1150 de 2007. El Decreto 552 de 2026 no sustituye ni modifica el marco jurídico general de la contratación estatal ni las competencias regulatorias de Colombia Compra Eficiente, pero exige fortalecer las metodologías de referencia para adecuar los pliegos de condiciones a los estándares de derechos humanos.

De acuerdo con lo preceptuado en el Artículo 2.1.7.8.2.2.6 del Decreto 552 de 2026, las entidades estatales de la Rama Ejecutiva del orden nacional deben incorporar criterios técnicos relacionados con el enfoque basado en derechos humanos en sus procesos de contratación estatal y compras públicas por lo tanto para la adquisición de aeronaves de ala rotatoria y sus servicios asociados, estos criterios no constituyen exigencias restrictivas arbitrarias, sino requisitos de idoneidad técnica y factores de comparación objetiva que

ponderan la sostenibilidad del proponente y de su cadena de valor.

- **Diagnóstico de riesgos sectoriales en la industria aeronáutica militar y caracterización de la cadena de valor global de los proponentes. (**Artículo 2.1.7.8.2.2.1 (literal b) y Artículo 2.1.7.8.2.2.7)

Caracterización de la Cadena de Valor Global de los Proponentes

La industria militar dedicada al diseño, fabricación, soporte e integración de plataformas de aeronaves de ala rotatoria opera bajo una arquitectura de Cadena de Valor Global (CVG) multitrama y transnacional. Las decisiones de ingeniería, el aprovisionamiento de insumos críticos y el soporte técnico abarcan diversas jurisdicciones sovereignes y múltiples niveles de subcontratación.

Bajo la perspectiva del Decreto 552 de 2026 y los marcos internacionales de debida diligencia empresarial (ONU y OCDE), el análisis del sector reconoce que la responsabilidad del oferente o del OEM no se agota en el ensamblaje final de la celda o en la entrega formal del bien, sino que se extiende verticalmente a lo largo de su cadena de producción y despliegue operacional:



en este sentido el estudio del sector identifica los siguientes riesgos asociados a los Derechos Humanos, el Medio Ambiente y la Conducta Empresarial responsable en la industria de aviación militar, los cuales justifican la incorporación de exigencias de debida diligencia en el pliego de condiciones:

Riesgos en la Cadena Global de Suministro de Insumos y Minerales Críticos

- Riesgo de exposición a cadenas de suministro extractivas en zonas de conflicto armado internacional o con debilidad institucional, donde la extracción de insumos (ej. tantalio, cobalto, tierras raras).
- Posibles inobservancias de los convenios fundamentales de la OIT en talleres y plantas subcontratadas de segundo y tercer nivel (*Tier 2 / Tier 3*) dedicadas a la manufactura secundaria de mazo de cables, estructuras metálicas o piezas no críticas.

Riesgos en la Transferencia de Tecnología y Transparencia Comercial

- Riesgo derivado del flujo irrestricto de bienes, repuestos o software de misión sin trazabilidad de uso final, lo que podría comprometer la observancia del Derecho Internacional Humanitario (DIH)
- Prácticas de intermediación o subcontratación que dificulten el control público y la trazabilidad sobre el origen, costo y licencias de los componentes o servicios logísticos suministrados.

Riesgos en el Despliegue Territorial, Entrenamiento y Soporte Operacional en Colombia

- Riesgos asociados a la ejecución de labores de mantenimiento en bases militares avanzadas, construcción de infraestructura de soporte aeronáutico o ejercicios de instrucción de campo en regiones con alta conflictividad social o presencia de actores armados ilegales, escenario que activa la obligación de aplicar mecanismos de Debida Diligencia Reforzada en DDHH.
- Deficiencias en los estándares de calidad de repuestos, procedimientos de mantenimiento en línea o protocolos de entrenamiento en simuladores.
- Manejo no conforme de residuos peligrosos (combustibles de aviación, lubricantes, solventes) o generación de huella sonora en bases operacionales que afecte a comunidades aledañas o ecosistemas protegidos, en el marco de las obligaciones exigibles bajo el estatuto ambiental colombiano y la regulación de la CER.

Beneficios Técnicos y Procesales de esta Redacción

1. Cumplimiento Estricto del Decreto 552 de 2026: Satisface expresamente el análisis exigido en los Artículos 2.1.7.8.2.2.1 y 2.1.7.8.2.2.7 sin dejar vacíos que puedan ser objeto de observaciones o recu
2. rsos por parte de los entes de control.
3. Sin Carga Desproporcionada: Estructura la debida diligencia desde una perspectiva de gestión de riesgos de la industria y no como una carga probatoria exhaustiva e inalcanzable sobre cada microcomponente del helicóptero.
4. Facilita la Homologación Internacional: Al citar los niveles de proveedores y el concepto de *Cadena de Valor Global*, permite que los grandes fabricantes mundiales presenten sus reportes ESG y declaraciones de minerales de conflicto estándar (como las declaraciones Dodd-Frank o directivas de la UE) como soporte suficiente de su debida diligencia.

- **Exigencia de políticas corporativas de compromiso con los derechos humanos y declaración de no inclusión en vulneraciones de DD. HH. Artículo 2.1.7.8.1.5, literal c, y artículo 2.1.7.8.2.2.1, literal e, del Decreto 552 de 2026.**
-

En atención a lo establecido en el Decreto 552 de 2026, y teniendo en cuenta las características, naturaleza y especialidad del objeto contractual, así como los riesgos asociados a las actividades de fabricación, suministro, soporte logístico y mantenimiento de las aeronaves, la Entidad incorporará como requisito habilitante la presentación del formato denominado **«DECLARACIÓN JURAMENTADA DE COMPROMISO CON LOS DERECHOS HUMANOS Y LA CONDUCTA EMPRESARIAL RESPONSABLE (DECRETO 552 DE 2026)»**.

En consecuencia, para acreditar este requisito, **únicamente se exigirá la presentación del referido formato, debidamente diligenciado y suscrito por el representante legal del proponente**, mediante el cual se manifieste el compromiso de respetar los derechos humanos y la declaración correspondiente en materia de no participación en vulneraciones de los mismos.
Por lo anterior, no se exigirá la presentación adicional de políticas corporativas, certificaciones, manuales, procedimientos ni acreditaciones de sistemas de debida diligencia en derechos humanos, siendo suficiente el formato establecido por la Entidad para acreditar este requisito habilitante, cuya verificación se realizará conforme a las condiciones previstas en el pliego de condiciones.
Esta medida constituye una acción de incorporación progresiva de los lineamientos sobre empresas y derechos humanos en la contratación estatal, en observancia del principio de selección objetiva y de las disposiciones del Decreto 552 de 2026.

- **Asignación de puntaje- especificaciones técnicas por la adopción de programas de debida diligencia verificable en la cadena de suministro y certificaciones de Conducta Empresarial responsable. Artículo 2.1.7.8.2.2.6 (Parágrafo) y Artículo 2.1.7.8.2.2.1 (literal f)**

Desde el análisis del sector, el Comité estructurador determina **no otorgar puntaje ni establecer especificaciones técnicas de obligatorio cumplimiento** relacionadas específicamente con el enfoque de empresas y derechos humanos, teniendo en cuenta que, de conformidad con el artículo 2.1.7.8.1.4 del Decreto 1081 de 2015, adicionado por el Decreto 552 de 2026, la implementación de estas disposiciones debe desarrollarse de manera gradual, progresiva y focalizada, atendiendo las características de cada sector económico y la capacidad operativa de las empresas.

Decreto 0997 de 2026 (ciclo de Vida)

Desde el análisis del sector se da cumplimiento a los dispuesto en la contratación pública en Colombia constituye un instrumento de intervención estratégica del Estado orientado a satisfacer el interés general y dar cumplimiento a los fines esenciales consagrados en el artículo 2 de la Constitución Política. Con la expedición del Decreto 0997 del 4 de agosto

de 2026, el Gobierno Nacional modificó y adicionó el Decreto 1082 de 2015 para reglamentar de manera sistemática la Compra Pública Sostenible, el análisis del Ciclo de Vida, la adopción obligatoria de cláusulas y compromisos anticorrupción y la verificación de listas restrictivas e inhabilitaciones internacionales.

De conformidad con el artículo 5 del Decreto 0997 de 2026, que modifica el artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015, el deber legal de realizar el análisis del sector durante la etapa de planeación trasciende el examen clásico del mercado.

La Entidad Estatal tiene la obligación expresa de incorporar el análisis de los impactos económicos, sociales y ambientales, directos e indirectos, identificados a lo largo de las fases del Ciclo de Vida.

Es por ello que dentro de los estudios previos se efectúa el análisis del ciclo de vida en la adquisición de aeronaves,



Fuente: Esta Imagen se genero con base en el Análisis del Ciclo de Vida desarrollado en el presente estudio.

Asu vez de conformidad con las exigencias del Decreto 0997 de 2026, se proyectan la caracterización de los posibles impactos económicos, sociales y ambientales (directos e indirectos) a lo largo del Ciclo de Vida de la flota aeronáutica militar, articulando dicho diagnóstico con un análisis de circularidad adaptado a la naturaleza estratégica del sector de defensa.

Matriz de Identificación de Impactos Directos e Indirectos en el Ciclo de Vida



Fuente: Esta Imagen se generó con base en el Análisis del Ciclo de Vida desarrollado en el presente estudio.

Tabla. Identificación de Impactos Directos e Indirectos en el Ciclo de Vida

Dimensión	Impactos Directos	Impactos Indirectos
Económica	Costo de adquisición inicial: Desembolso de capital para celdas, motores, aviónica y equipos de misión (representa el 47% del costo total del ciclo de vida a 20 años)56. • Gasto operativo directo (Cost per Flight Hour): Consumo de combustible Jet A-1, lubricantes y consumibles por hora de vuelo bajo metodología *FulLife*™ (ej. \$1.721 USD/h para H145M vs. \$2.120 USD/h para AW139M)47. • Soporte Logístico Integrado (ILS) y Mantenimiento Mayor: Asignación presupuestal para inspecciones periódicas, *overhaul* de componentes mayores y repuestos con vida limitada (17% a 22% del total acumulado)46. • Costos de personal: Gastos directos en nómina, entrenamiento y tripulaciones técnicas (2% a 3% del costo global)6.	Eficiencia operacional por capacidad de carga: Reducción del costo total por libra transportada a 20 años gracias a mayor carga útil por misión (capacidad de 2.004 lbs vs. 1.150 lbs a 6.000 ft / 20°C)67. • Ahorro por monetización de horas de vuelo: Optimización presupuestal al evitar volar horas adicionales para cumplir la misma necesidad de transporte (ahorro proyectado de hasta \$97,6M USD en el ciclo de vida)78. • Mitigación de riesgos de obsolescencia: Preservación del valor del activo mediante esquemas de actualización modular y modernización de mediana vida (*MLU*)39.
Social	Protección e integridad del personal militar: Preservación de la vida y salud de tripulaciones y técnicos mediante	Transferencia de conocimiento y tecnología: Capacitación especializada a ingenieros y

	estándares estrictos de aeronavegabilidad y mantenimiento *FulLife*™410. • Capacidad de respuesta operacional inmediata: Fortalecimiento del despliegue en misiones de evacuación médica (*MEDEVAC*), salvamento, asalto aéreo y atención de emergencias humanitarias1011. • Integridad y transparencia contractual: Cumplimiento de los compromisos anticorrupción de la OCDE y verificación sistemática en listas restrictivas de organismos multilaterales12more_horiz.	técnicos militares colombianos en mantenimiento aeronáutico avanzado415. Inclusión laboral e impacto económico local: Generación y dinamización de empleo calificado en las bases aéreas y centros logísticos en tierra15. • Seguridad nacional y valor público: Protección de poblaciones en zonas vulnerables y garantía de resiliencia del Estado frente a amenazas11more_horiz.
Ambiental	• Emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI): Emisión directa de CO_2 y óxidos de nitrógeno (NO_x) derivada de la combustión del combustible aeronáutico en 5.760 a 7.200 horas de vuelo anuales por flota1819. • Generación de residuos peligrosos: Desechos de aceites sintéticos usados, fluidos hidráulicos, solventes y baterías de níquel-cadmio producidos durante las rutinas de mantenimiento418. • Huella acústica y sonora: Impacto por contaminación auditiva operacional en zonas limítrofes a bases aéreas durante maniobras de despegue y aterrizaje18.	• Presión extractiva en la cadena global: Consumo indirecto de minerales estratégicos (titanio, cobalto, tierras raras) para la fabricación de partes aeronáuticas12. • Fomento de la economía circular: Implementación de políticas de reutilización, reparación de componentes y empaques sostenibles en la cadena logística militar3more_horiz. • Mitigación de la huella climática: Reducción de emisiones de carbono al minimizar las horas de vuelo requeridas para transportar un mismo volumen de carga útil718.

Fuente: Esta tabla se generó con base en el Análisis del Ciclo de Vida desarrollado en el presente estudio.

Evaluación de Reutilización, Reparabilidad, Actualización y Economía Circular

Desde el análisis del sector y en aplicación del mandato del Decreto 0997 de 2026, la Entidad evaluó la viabilidad de fomentar el uso circular y la reducción de residuos dentro de la arquitectura operacional de la Aviación del Ejército Nacional:

Las especificaciones técnicas de la nueva plataforma no deben requerir estructuras rígidas de uso único. La tendencia del mercado militar internacional prioriza arquitecturas abiertas y modulares que permitan la rápida instalación o retiro de kits de misión sin afectar la celda

primaria.

- Sistemas de Aviónica Abierta La incorporación de arquitecturas digitales permite la actualización periódica de software de navegación, módulos GPS, transpondedores y sistemas de gestión de vuelo (FMS) mediante parches y licencias actualizables, evitando el reemplazo físico de instrumentos y reduciendo la chatarra electrónica.
- Kits de Misión Intercambiables: Integración de puntos duros para soportes de armamento, grúa de rescate, gancho de carga externa (con capacidades de 1.150 a 2.004 lbs de carga útil según altura y temperatura), tanques de combustible autosellantes removibles y accesorios para evacuación aeromédica (MEDEVAC). La reconfiguración modular optimiza el uso del activo permitiendo que una misma celda cumpla múltiples tareas doctrinarias.
- Programas de Modernización de Mediana Vida : prolongando la utilidad operacional y retardando la obsolescencia.

Mantenibilidad bajo Metodología FulLife™ y Reemplazo de Componentes con Vida Limitada

En la gestión logística moderna, la reparación eficaz depende de una planificación precisa de los componentes aeronáuticos con vida útil determinada (Life-Limited Parts - LLP). La metodología FulLife™, aplicada en la evaluación integra en la tarifa del costo por hora de vuelo (Cost per Flight Hour) la totalidad de los recursos necesarios para inspecciones periódicas, sobrehauls de motores y sustitución de piezas críticas.

MODELO DE ABASTECIMIENTO ESTRATÉGICO MAE – COLOMBIA COMPRA EFICIENTE

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

La estructura del Modelo de Abastecimiento estratégico permite una mejor gestión del proceso de compra publica



El MAE está compuesto por Cinco (5) fases secuenciales que se describen a continuación:

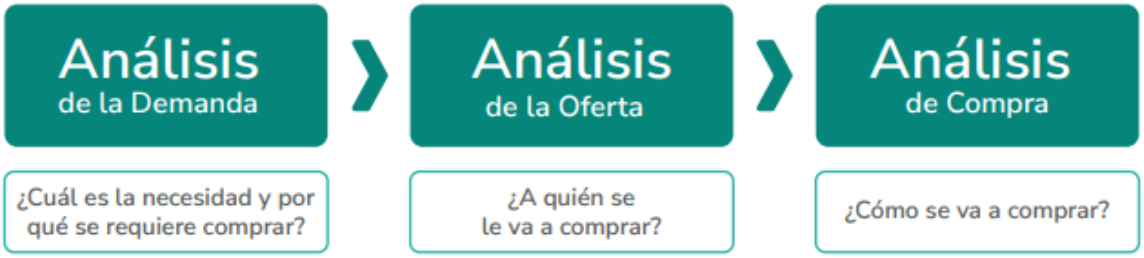


Ilustración 2 Fases secuenciales del MAE

La Agencia Nacional de Contratación Pública–Colombia Compra Eficiente, en el marco de su objeto misional, ha desarrollado un Modelo de Abastecimiento Estratégico (MAE, versión 3.0).

Este instrumento tiene como objetivo brindar herramientas metodológicas, diseñadas para apoyar a las entidades del estado colombiano en la identificación de oportunidades que permitan la generación de valor, la exploración de nuevas fuentes de abastecimiento y la definición de estrategias eficientes para la adquisición de bienes y servicios. Además, el MAE versión 3.0, promueve el desarrollo de capacidades de gestión en los procesos de compra, en línea con los principios de la democratización de la compra pública.

Gráfica 1. Modelo de Abastecimiento Estratégico



Fuente: Subdirección de Estudios de Mercado y Abastecimiento Estratégico – Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente

ANÁLISIS DE LA OFERTA

Para efectos de participar en el presente proceso de selección, lo harán aquellas empresas del sector que se acojan a lo descrito en la necesidad, legalmente constituidas, siempre que cumplan con los requisitos definidos en los documentos del proceso; buscando siempre promover una participación enfocada en libre comercio y la competitividad del mercado.

Así mismo, se puede concluir que el tipo de mercado del objeto del presente proceso, se caracteriza por que no interactúan muchos oferentes y muchos demandantes para determinar los niveles de oferta, demanda y precio, sin embargo es de resaltar que desde

el estudio de mercado, se puede determinar que en el mercado existen empresas con la capacidad de proveer el objeto actual, bajo todos los requisitos técnicos, de plazos de entrega o ejecución y formas de pago que se establecen en el presente proceso de selección

La oferta relacionada con la adquisición de aeronaves de ala rotatoria, incluyendo el entrenamiento, soporte logístico y equipo asociado para su operación, con el objetivo de fortalecer las capacidades operacionales del Ejército Nacional de Colombia. Esta actividad comercial se inscribe dentro de un mercado especializado que combina la defensa, la industria aeroespacial y la provisión de servicios técnicos y logísticos.

El mercado al cual pertenece esta oferta se caracteriza por ser un mercado de bienes y servicios de alta tecnología, con un sesgo hacia el sector público y de defensa, donde los requisitos técnicos y de seguridad son rigurosos y específicos. Este tipo de mercado suele ser altamente regulado y concentrado, con actores limitados que cuentan con capacidades técnicas avanzadas para cumplir con las especificaciones técnicas exigidas por el cliente.

La estructura de la oferta en el mercado mundial de helicópteros está altamente concentrada debido a las significativas barreras de entrada, derivadas de la intensa densidad de capital, la exigencia de mano de obra altamente especializada y los estrictos estándares regulatorios de certificación aeronáutica.

Por el lado de los Fabricantes de Equipos Originales (OEM), el mercado global se encuentra liderado principalmente por Airbus Helicopters y Leonardo Helicopters, acompañados por conglomerados estratégicos en América del Norte como Bell Textron, Sikorsky (Lockheed Martin) y Boeing, junto con importantes actores estatales en Europa, Rusia e India.

Esta oferta industrial se complementa de manera crítica con una robusta red global de proveedores de servicios de Mantenimiento, Reparación y Revisión (MRO) —destacando firmas como StandardAero y Heli-One, además de fabricantes de motores como Safran y Pratt & Whitney— y con el surgimiento de nuevos oferentes tecnológicos especializados en sistemas autónomos (como Rotor Technologies) y movilidad aérea urbana (eVTOL).

La oferta para la adquisición puede estar conformada por diversos tipos de proveedores especializados, tales como:

- Fabricantes y productores especializados, que desarrollan, fabrican y comercializan aeronaves y sus componentes, además de diseñar programas integrales de entrenamiento y soporte técnico para la operación de los equipos.
- Representantes y distribuidores autorizados, que gestionan la comercialización y suministro de aeronaves, repuestos originales y equipos asociados, garantizando el cumplimiento de estándares técnicos y soporte certificado.
- Importadores especializados, con capacidad para adquirir aeronaves, equipos y servicios relacionados en mercados internacionales, así como para gestionar todos los trámites necesarios para su importación y habilitación operacional en el país.
- Comercializadores y distribuidores de repuestos y equipos asociados, que cuentan con inventarios estratégicos o acceso a múltiples fuentes de suministro para

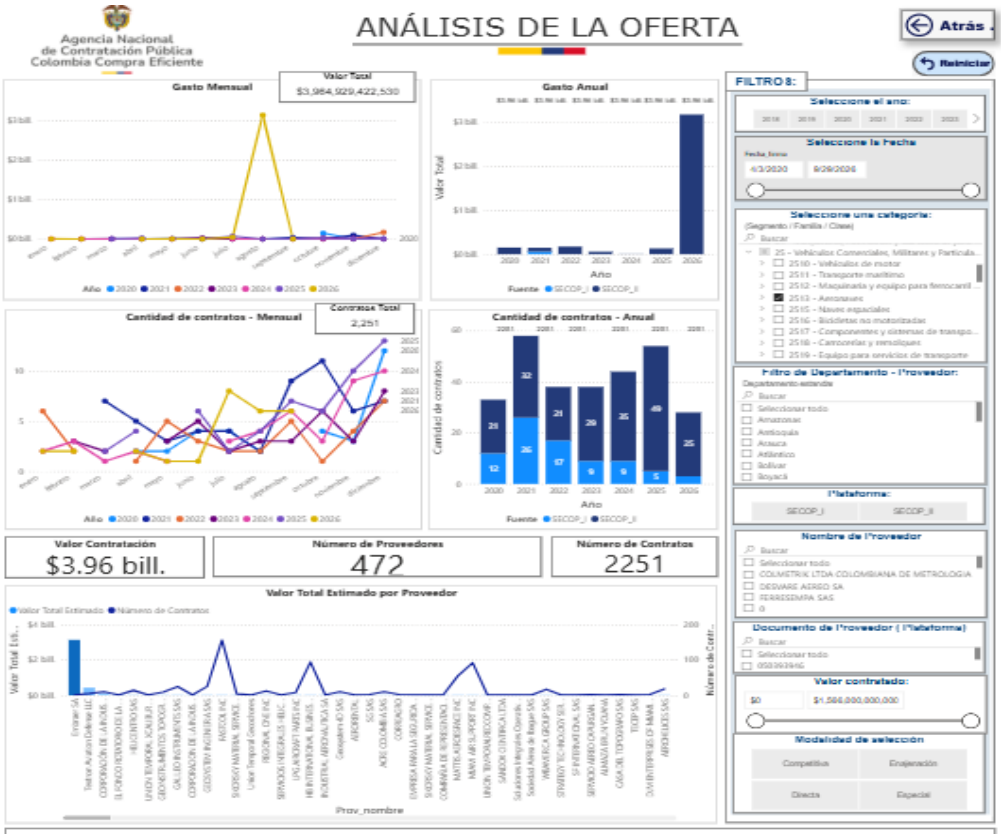
asegurar la disponibilidad continua de piezas necesarias para el mantenimiento y operación.

- Empresas especializadas en entrenamiento, mantenimiento y soporte logístico, que ofrecen soluciones integrales para la formación de pilotos y técnicos, así como para el sostenimiento operativo de las aeronaves mediante mantenimiento preventivo, correctivo y suministro de repuestos.

Modelo de abastecimiento estratégico desde la Oferta

Con el fin de tener un panorama más amplio y completo de lo que sucede en el mercado se realizan las consultas en el modelo de abastecimiento estratégico diseñado por la Agencia de Contratación Pública Colombia Compra Eficiente, de esta forma se evidencia como ha sido la compra de una categoría en los últimos años dentro de las plataformas del Sistema Electrónico de Contratación Pública (SECOP I, SECOP II y TVEC), identificando los oferentes que existen para esa categoría, características de los mismos, bajo que modalidad de contratación se contratan por parte de las diferentes Entidades Estatales y cuáles entidades han realizado contratos para esa categoría.

Esta fase tiene como objetivo el análisis del mercado de oferta y opciones de suministro para las categorías de compra definidas como estratégicas y prioritarias. Así mismo, se realizará la identificación y perfilamiento del portafolio de proveedores junto con la definición de los requisitos y criterios de evaluación de estos.



Dimensionamiento General del Mercado Aeronáutico Público (2020–2026)

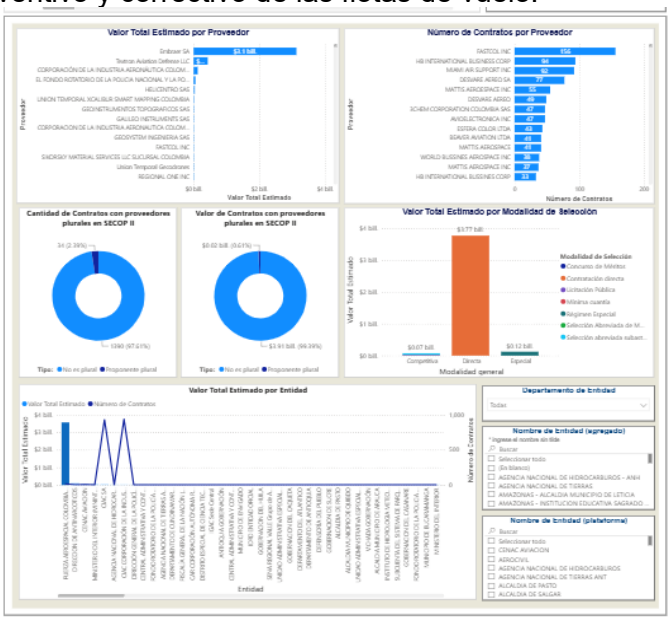
El mercado estatal en materia de bienes y servicios aeronáuticos representa un volumen de recursos altamente significativo dentro del presupuesto de defensa y seguridad del país. De acuerdo con las métricas oficiales de Colombia Compra Eficiente, el valor total acumulado en el período de estudio alcanza los $3.98 billones de pesos colombianos ($3,984,929,422,530 COP), distribuidos en 2.251 contratos adjudicados a un universo de 472 proveedores.

La contratación muestra un dinamismo continuo con picos de contratación asociados a la renovación presupuestal y contratos de soporte logístico multianual.

Variable de Mercado	Cifra Registrada	Significado Estratégico para el Sector
Presupuesto Total Estimado	$3,984,929,422,530 COP (~$3.98 billones)	Elevada cuantía financiera dedicada a plataformas de vuelo, soporte y repuestos.
Total de Contratos Adjudicados	2.251 procesos contractuales	Cobertura integral desde compra de aeronaves hasta mantenimiento menor.

Proveedores Registrados	472 empresas únicas	Presencia de fabricantes originales (OEM), distribuidores y talleres de mantenimiento.
Rango de Cobertura Temporal	2020 – 2026	Consolidación de datos de SECOP I y SECOP II.

Al examinar la evolución anual de la contratación por cantidad de procesos, se identifican niveles máximos en los años 2020 (32 contratos) y 2024 (35 contratos), mientras que en los años 2022 y 2025 la frecuencia se situó en 21 y 20 contratos respectivamente. Esta variación anual refleja la periodicidad con la que se ejecutan los grandes contratos de mantenimiento preventivo y correctivo de las flotas de vuelo.



Análisis de la Estructura de Selección y Competencia Mecánica

Un componente indispensable para la estructuración del proceso de selección de aeronaves de ala rotatoria es la modalidad contractual. Los registros históricos evidencian una acentuada concentración presupuestal en mecanismos directos.

Del presupuesto total analizado ($3.98 billones), $3.77 billones de pesos se adjudicaron mediante la modalidad de Contratación Directa, representando más del 94% de los recursos públicos ejecutados. Por su parte, la Licitación Pública representa $0.07 billones de pesos y el Régimen Especial alcanza los $0.12 billones de pesos.

Modalidad de Selección	Valor Contratado (COP)	Porcentaje Aproximado	Dinámica Operativa

Contratación Directa	$3.77 billones	> 94.5%	Amparada en exclusividades de fabricante, reserva de defensa y acuerdos G2G.
Régimen Especial	$0.12 billones	~ 3.0%	Procesos ejecutados por entidades con regímenes especiales de contratación.
Licitación Pública	$0.07 billones	~ 1.8%	Procesos competitivos abiertos para bienes y servicios estandarizados.
Otras Modalidades	Residual	< 0.7%	Incluye selección abreviada, concurso de méritos y mínima cuantía.

El uso predominante de la Contratación Directa en la aviación gubernamental responde a las siguientes razones estructurales:

- Exclusividad del Fabricante Original de Equipos (OEM): En las aeronaves de ala rotatoria (como los helicópteros de las Fuerzas Militares y la Policía Nacional), los componentes críticos, las palas de rotor, las transmisiones y los motores requieren certificaciones directas del fabricante original y repuestos legítimos para conservar la aeronavegabilidad militar/civil.
- Acuerdos de Ventas Militares y Cooperación Internacional: Una porción sustancial de las aeronaves, el entrenamiento de tripulaciones y el soporte logístico inicial se gestiona a través de acuerdos de Gobierno a Gobierno (G2G) o programas del gobierno de los Estados Unidos (FMS).
- Razones de Seguridad Nacional: Las contrataciones destinadas a mantener la capacidad operativa militar gozan de causales legales de contratación directa.

Evaluación de la Oferta: Concentración de Mercado y Perfil de Contratistas

El mercado aeronáutico público colombiano exhibe una clara diferenciación entre grandes adjudicatarios de valor financiero y proveedores recurrentes de bienes de menor cuantía.

Concentración por Valor Financiero Adjudicado

En el volumen financiero adjudicado se destaca la presencia de Emtrar SA, participante que encabeza las adjudicaciones con un monto de $3.1 billones de pesos, lo que representa aproximadamente el 78% del presupuesto total analizado en la plataforma. Esta cifra refleja la adjudicación de proyectos de gran envergadura presupuestal a un actor principal.
En el grupo de empresas destacadas por valor adjudicado figuran actores internacionales e institucionales estratégicos:

- Textron Aviation Defense LLC: Proveedor especializado en aeronaves militares, entrenamiento y sistemas de aviación.

- Corporación de la Industria Aeronáutica Colombiana S.A. (CIAC S.A.): Entidad del Grupo Social y Empresarial de la Defensa (GSED), actor fundamental en el mantenimiento y ensamblaje aeronáutico nacional.
- Fondo Rotatorio de la Policía Nacional: Ejecutor estratégico de la contratación de bienes y servicios para la aviación policial.
- Helicentro SAS: Empresa clave en el segmento de ala rotatoria, con amplia trayectoria en servicios de mantenimiento, reparación de estructuras y suministro de partes para helicópteros de uso civil y estatal.
- Otros adjudicatarios relevantes por monto: Unión Temporal Xoalbur Smart Mapping Colombia, Geometry Instruments SAS, Galleo Instruments SAS, Geopsystem Ingeniería SAS, Saberge Services LLC Sucursal Colombia y Regional One Inc.

Concentración por Volumen de Contratos Adjudicados

El análisis por frecuencia de adjudicación evidencia la existencia de una red activa de proveedores dedicados al suministro continuo de repuestos, consumibles, aviónica y herramientas especiales

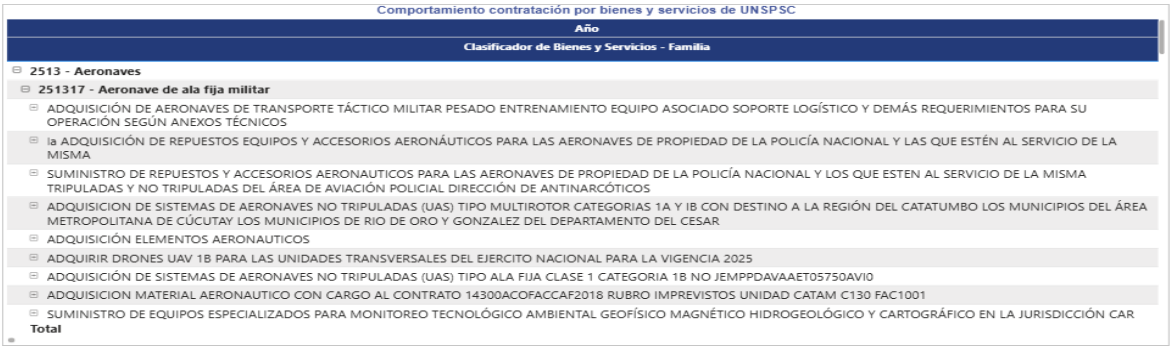
Nombre del Proveedor	Contratos Adjudicados	Perfil de Participación en la Oferta
FASTCOL INC	156 contratos	Liderazgo absoluto en adjudicación recurrente de repuestos y suministros.
HB INTERNATIONAL BUSINESS CORP	77 contratos	Proveedor clave en logística aeronáutica y repuestos de aviación.
MATTIS AEROSPACE INC	55 contratos	Suministro de insumos, consumibles y componentes.
MAW AIR SUPPORT INC	52 contratos	Soporte logístico, piezas de motor y sistemas aeronáuticos.
DESARRO AEREO SA	47 contratos	Servicios de apoyo técnico y componentes de aviación.
SCHEM CORPORATION COLOMBIA SAS	47 contratos	Integración de sistemas y provisión de componentes.
AVIOELECTRONICA INC	47 contratos	Sistemas de aviónica, instrumentos de navegación y electrónica.
ESTERA COLOR LTDA	43 contratos	Accesorios industriales y suministros aeronáuticos.
SOUZA AVIATION LTDA	41 contratos	Comercialización de partes y servicios de soporte.
WORLD BUSINESS AEROSPACE INC	37 contratos	Proveedor internacional de piezas y logística.

Esta estructura confirma que la adquisición del paquete integral de soporte logístico y equipos asociados para aeronaves de ala rotatoria involucra a proveedores de logística recurrente capaces de responder con agilidad a pedidos de repuestos de alta rotación.

Implicaciones para la Contratación de Ala Rotatoria

El bajo nivel de asociatividad (2.39%) demuestra que los participantes del sector aeronáutico cuentan con la capacidad jurídica y técnica para ofertar de manera autónoma, respaldados por sus certificaciones de fábrica. Los esquemas plurales son excepcionales y se circunscriben a proyectos integrados de fotogrametría o mapeo especializado (como la Unión Temporal Xoalbur Smart Mapping Colombia).

En consecuencia, los pliegos de condiciones para la adquisición de helicópteros, entrenamiento y soporte logístico no deben imponer barreras financieras que obliguen a la conformación de consorcios, sino permitir la participación directa de fabricantes o representantes autorizados.



Comportamiento contratación por bienes y servicios de UNSPSC

Año
Clasificador de Bienes y Servicios - Familia
2513 - Aeronaves
251317 - Aeronave de ala fija militar
ADQUISICIÓN DE AERONAVES DE TRANSPORTE TÁCTICO MILITAR PESADO ENTRENAMIENTO EQUIPO ASOCIADO SOPORTE LOGÍSTICO Y DEMÁS REQUERIMIENTOS PARA SU OPERACIÓN SEGÚN ANEXOS TÉCNICOS
la ADQUISICIÓN DE REPUESTOS EQUIPOS Y ACCESORIOS AERONÁUTICOS PARA LAS AERONAVES DE PROPIEDAD DE LA POLICÍA NACIONAL Y LAS QUE ESTÉN AL SERVICIO DE LA MISMA
SUMINISTRO DE REPUESTOS Y ACCESORIOS AERONAUTICOS PARA LAS AERONAVES DE PROPIEDAD DE LA POLICÍA NACIONAL Y LOS QUE ESTEN AL SERVICIO DE LA MISMA TRIPULADAS Y NO TRIPULADAS DEL ÁREA DE AVIACIÓN POLICIAL DIRECCIÓN DE ANTINARCÓTICOS
ADQUISICION DE SISTEMAS DE AERONAVES NO TRIPULADAS (UAS) TIPO MULTIROTOR CATEGORIAS 1A Y 1B CON DESTINO A LA REGIÓN DEL CATATUMBO LOS MUNICIPIOS DEL ÁREA METROPOLITANA DE CÚCUTAY LOS MUNICIPIOS DE RIO DE ORO Y GONZALEZ DEL DEPARTAMENTO DEL CESAR
ADQUISICIÓN ELEMENTOS AERONAUTICOS
ADQUIRIR DRONES UAV 1B PARA LAS UNIDADES TRANSVERSALES DEL EJERCITO NACIONAL PARA LA VIGENCIA 2025
ADQUISICIÓN DE SISTEMAS DE AERONAVES NO TRIPULADAS (UAS) TIPO ALA FIJA CLASE 1 CATEGORIA 1B NO JEMPPDAVAAET05750AVI0
ADQUISICION MATERIAL AERONAUTICO CON CARGO AL CONTRATO 14300ACOFACCAF2018 RUBRO IMPREVISTOS UNIDAD CATAM C130 FAC1001
SUMINISTRO DE EQUIPOS ESPECIALIZADOS PARA MONITOREO TECNOLÓGICO AMBIENTAL GEOFÍSICO MAGNÉTICO HIDROGEOLÓGICO Y CARTOGRÁFICO EN LA JURISDICCIÓN CAR
Total

ANÁLISIS DE LA DEMANDA

El análisis de los registros de compras públicas entre los años 2020 y 2026 generados por Colombia Compra eficiente ofrece una visión integral del comportamiento histórico de las entidades compradoras del Estado, constituyendo el soporte técnico para justificar las condiciones del nuevo proceso contractual.

Indicador Macro de la Demanda	Valor Registrado en la Plataforma Estatal
Monto Total Estimado de la Demanda	$3,964,929,422,530 (aprox. $3.96 billones de pesos)
Volumen Acumulado de Contratos	2,251 procesos contractuales ejecutados
Rango Temporal del Análisis	1 de enero de 2020 al 9 de agosto de 2026
Proveedor Principal por Valor Contratado	Embraer SA ($3.1 billones de pesos)
Proveedor Líder por Número de Contratos	FASTCOL INC (156 contratos adjudicados)
Dominancia Geográfica Presupuestal	Distrito Capital de Bogotá ($3.42 billones / 99% del valor total)

El gasto estatal acumulado en la industria aviacional alcanza los $3,964,929,422,530 distribuido en 2,251 contratos celebrados por las entidades públicas. La evaluación temporal demuestra un volumen constante de contratación con picos presupuestales

acentuados en vigencias específicas (con un registro destacado de recursos contratados alcanzando los $3.96 billones hacia la vigencia 2026), lo que refleja la naturaleza plurianual de la planificación del material aéreo en la Fuerza Pública.

Asimismo, la información histórica evidencia la rápida adopción del SECOP II como plataforma transaccional estándar del Estado, desplazando progresivamente al SECOP I en la gestión de compras aeronáuticas.

Agentes Demandantes del Estado y Geografía de la Oferta Requerida

Entre los principales compradores institucionales que configuran la demanda de productos y servicios aeronáuticos destacan la Central Administrativa y Contable de la Aviación del Ejército Nacional (CENAC Aviación), la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (AEROCIVIL), el Fondo Rotatorio de la Policía Nacional, la Agencia Nacional de Tierras y la Agencia Nacional de Hidrocarburos.

En lo relativo al origen territorial de las empresas contratadas por el Estado para suplir esta demanda, se registra una acentuada centralización en la capital del país, donde operan las filiales, representantes comerciales y distribuidores autorizados de las casas matrices internacionales.

Departamento de Origen	Oferentes / Contratistas	Porcentaje de Contratistas	Valor Total Contratado
Distrito Capital de Bogotá	176	53.17%	$3,420,000,000,000 ($3.42 billones / 99%)
Cundinamarca	30	9.06%	Soporte operativo y logístico regional
Antioquia	20	6.04%	Proveedores de componentes e insumos
Valle del Cauca	18	5.44%	Mantenimiento especializado y piezas
Boyacá	11	3.32%	Servicios de apoyo aeronáutico
Atlántico	8	2.41%	Provisión de partes y logística marítima/aérea
Casanare y Nariño	14 (7 c/u)	4.22% (2.11% c/u)	Asistencia técnica operacional en base
Risaralda	6	1.81%	Servicios técnicos auxiliares
Santander y Arauca	10 (5 c/u)	3.02% (1.51% c/u)	Mantenimiento territorial
Huila y Meta	4 (2 c/u)	1.21% (0.61% c/u)	Operaciones de apoyo regional

Aunque el 99% del valor nominal del presupuesto ($3.42 billones) se formaliza en contratos suscritos con proveedores domiciliados en Bogotá DC, la ejecución material involucra a fabricantes globales de aeronaves y sistemas de defensa en Estados Unidos (Sikorsky

Material Services LLC, Textron Aviation Defense LLC, Miami Air Support Inc, Mattis Aerospace Inc) y Brasil (Embraer SA con $3.1 billones).

Análisis Aplicado al Objeto Contractual: Ala Rotatoria, Soporte Logístico y Entrenamiento

Al articular el estudio de la demanda con los requerimientos específicos del proceso para la Adquisición de Aeronaves de Ala Rotatoria, Entrenamiento, Soporte Logístico y Equipo Asociado, el histórico contractual de las compras públicas arroja pautas técnicas determinantes en tres componentes clave:

A. Adquisición de Celdas y Recurrencia de Proveedores Especializados

La demanda pública muestra una elevada recurrencia en la contratación de empresas comercializadoras de aviación y representantes directos de fábrica. La distribución de contratos adjudicados ubica a los siguientes proveedores como los agentes más activos en la atención de la demanda estatal:

- FASTCOL INC: 156 contratos adjudicados.
- HB INTERNATIONAL BUSINESS CORP: 94 contratos adjudicados.
- MIAMI AIR SUPPORT INC: 92 contratos adjudicados.
- DESVARE AEREO SA / DESVARE AEREO: 126 contratos acumulados (77 y 49 respectivamente).
- MATTIS AEROSPACE INC / MATTIS AEROSPACE: 96 contratos acumulados (55 y 41 respectivamente).
- 3CHEM CORPORATION COLOMBIA SAS: 47 contratos adjudicados.
- AVIOELECTRONICA INC: 47 contratos adjudicados.
- ESFERA COLOR LTDA: 43 contratos adjudicados.
- BEAVER AVIATION LTDA: 41 contratos adjudicados.
- WORLD BUSINESS AEROSPACE INC: 38 contratos adjudicados.

Paquetes de Soporte Logístico Integral (CLS) y Repuesto Aéreo

La adquisición de helicópteros requiere esquemas de Soporte Logístico del Contratista (CLS) que garanticen el mantenimiento de la aeronavegabilidad continuada. El análisis de la demanda evidencia necesidades recurrentes en:

- Suministro de conjuntos mayores: turbinas, transmisiones principales, palas de rotor de elevación y cola, y suites de aviócnica integrada.
- Componentes de alta rotación (rotables y consumibles) con certificación de trazabilidad de origen (FAA 8130-3 / EASA Form 1 / Certificados Militares de Fabricante).
- Servicios de calibración, metrología de aviación (ej. Colmetrik Ltda) e inspecciones no destructivas (NDT).

C. Programas de Entrenamiento y Simulación Operativa

El componente de formación de personal en la demanda estatal aeronáutica comprende

dos ejes principales:

- Entrenamiento de Vuelo: Horas de simulador de vuelo de alta fidelidad (Full Flight Simulator - FFS Nivel D) para transición de tipo y refrescamiento en helicópteros de ala rotatoria, además de entrenamiento táctico en vuelo de montaña, visores nocturnos (NVG) y rescate.

- Entrenamiento Técnico de Mantenimiento: Cursos de certificación de ingenieros y técnicos en la celda, planta motriz, sistemas hidráulicos y sistemas eléctricos en la fábrica o centro de entrenamiento autorizado del fabricante original.
- ANÁLISIS DE INDICADORES FINANCIERO

- Los indicadores de Capacidad Financiera y Capacidad Organizacional del Proponente Nacional y Extranjero parten de un análisis para el Sector, en donde se verificó el comportamiento a nivel Nacional de empresas cuya actividad económica se encuentra clasificada bajo los códigos, a continuación, relacionados:

- Los indicadores de Capacidad Financiera y Capacidad Organizacional del Proponente Nacional y Extranjero parten de un análisis para el Sector, en donde se verificó el comportamiento a nivel Nacional de empresas cuya actividad económica se encuentra clasificada bajo los códigos anteriormente relacionados, en establecimientos especializados, obteniendo la información financiera (balances generales, estados de resultados y gastos financieros (miles de pesos).

- Tomando como base la información del Estado de Situación Financiera (ESF) y la información del Estado de Resultado Integral (ERI) con el fin de dar mayor fiabilidad en la justificación de los indicadores financieros, se realiza lo establecido en la GUÍA DE ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE SECTOR – GEES, dando mayor grado de confianza para la determinación de los indicadores financieros para el presente proceso y de acuerdo con los lineamientos determinados por Colombia Compra Eficiente, en el que establece una médicas estadísticas, se realizó el siguiente análisis financiero del sector, así:

COMPORTAMIENTO FINANCIERO DEL SECTOR

Los indicadores financieros aquí establecidos obedecen al análisis del sector que hace la entidad de conformidad con el Decreto 1082 de 2015, articulo 2.2.1.1.1.6.2, "Requisitos Habilitantes", y al Manual para determinar y verificar los requisitos habilitantes en el Proceso de Contratación, emitido por Colombia Compra Eficiente: "Los indicadores de capacidad financiera buscan establecer unas condiciones mínimas que reflejan la salud financiera de los proponentes a través de su liquidez, endeudamiento, razón de cobertura de intereses.

Según el objeto del proceso y los lineamientos del mismo, se puede evidenciar en la composición sectorial en la cual exista pluralidad de oferentes, bajo las actividades del sector, que de acuerdo a el CIIU versión 4 pueden encontrase bajo los siguiente codigos:

- 3030: Fabricación de aeronaves y maquinaria conexa

- 3315: Mantenimiento y reparación especializado de equipo de transporte

En este sentido se reconocer que este tipo de aeronaves de ala rotatoria, el entrenamiento y soporte logístico cuenta con característica propias que los hacen de origen extranjero, para el análisis de los indicadores; se tiene en cuenta la base en los datos reportados por el SISTEMA INTEGRADO DE INFORMACION SOCIETARIA (SIIS) de la Superintendencia de Sociedades quien representa los estados financieros y gastos de intereses con corte a 31 de diciembre 2025 (balance general, estado de resultados y flujo de efectivo), a nivel empresarial o agregado (sectores/ regiones), que son suministrados por las empresas que se encuentran sometidas a inspección y vigilancia por esta superintendencia y que pertenecen al sector real de la economía.

Los indicadores financieros y de capacidad organizacional para el presente proceso toma como fuente de información la obtenida de acuerdo con las actividades mencionadas anteriormente, información del SISTEMA INTEGRADO DE INFORMACION SOCIETARIA (SIIS) de la Superintendencia de Sociedades reportada con corte a 31 de diciembre de 2025 de acuerdo con las normas internacionales NIIFS. Con las cuales se analizaron los indicadores financieros:

Marco Introductorio y Metodología de Análisis Sectorial

El presente informe realiza una evaluación cuantitativa y diagnóstica de la estructura financiera de 16 empresas del sector aeronáutico y de transporte en Colombia, registradas bajo los códigos de Clasificación Industrial Internacional Uniforme (CIIU) C3315 (Mantenimiento y reparación especializado de equipo de transporte) y C3030 (Fabricación de aeronaves, naves espaciales y maquinaria conexa), con cifras reportadas en los estados financieros con fecha de corte al 31 de diciembre de 2025.

Para proporcionar una imagen de la condición financiera del sector, el análisis calcula y contrasta tres medidas fundamentales de tendencia central:

1. **Media Aritmética**: Proporciona el promedio simple acumulado, permitiendo observar el comportamiento agregado del sector, aunque resulta sensible a valores extremos o distorsiones contables (como patrimonios residuales o pérdidas extraordinarias).
2. **Mediana**: Representa el valor central que divide la distribución del sector en dos partes iguales (50% por encima y 50% por debajo). Constituye la medida más representativa y robusta frente a datos atípicos.
3. **Media Geométrica**: Mide la tasa promedio de rendimiento o proporción cuando los datos siguen una progresión multiplicativa o representan razones financieras. Se calcula sobre los valores estrictamente positivos:

Resumen Ejecutivo de Estadísticas Sectoriales

La tabla siguiente sintetiza las medidas de tendencia central calculadas para los 16 estados financieros consolidados del sector.

Indicador Financiero	Media Aritmética	Mediana	Media Geométrica	Rango Mínimo / Máximo	Muestra / Observaciones Metodológicas
Índice de Liquidez (veces)	3.69	2.41	2.11	0.16 a 21.91	16 empresas (100% valores positivos)
Nivel de Endeudamiento (%)	63.06%	50.00%	46.11%	4.61% a 161.85%	16 empresas (100% valores positivos)
Razón Cobertura de Intereses (veces)	135.40	2.16	6.23	-44.09 a $1,640.44$	12 empresas con costos fin. > 0 (9 con cobertura positiva)
Rentabilidad del Patrimonio (ROE %)	-110.89%	18.87\%	21.17\%	-2,020.02%a 327.14%	16 empresas (distorsión por patrimonios residuales/negativos)
Rentabilidad del Activo (ROA %)	3.83%	7.17%	8.55%	-82.21% a 110.85%	16 empresas (12 operativamente rentables)
Capital de Trabajo (COP $)	7,347,031	4,616,557	5,571,683	-3,874,982 a 40,720,427	16 empresas (13 con saldo positivo)
Capacidad Patrimonial (COP $)	10,603,648	6,204,252	5,399,661	-3,024,660 a 63,972,707	16 empresas (13 con patrimonio positivo)

Análisis Detallado de Liquidez y Capital de Trabajo

La liquidez del sector muestra una marcada fortaleza en el valor mediano de 2.41 veces y una media aritmética de 3.69 veces. Esto indica que, en general, las empresas del sector disponen de 2.41 de activos corrientes por cada 1.00 de pasivo corriente a corto plazo.

Distribución de Liquidez Sectorial (Mediana vs. Media)

Mediana Sectorial: 2.41 mayor igual
Media Aritmética: 3.69 mayor igual Sesgada al alza por Sikorsky (21.91)
Media Geométrica: 2.11 mayor igual Tendencia central multiplicativa

El análisis individual revela una polarización notable:

- Empresas con Alta Solvencia Corriente: Sikorsky Material Services LLC Sucursal Colombia registra el índice de liquidez más alto con 21.9120 veces y un capital de trabajo neto de 40,720,427 (en miles de pesos), sustentado en activos corrientes por 42,667,655 frente a pasivos corrientes de solo 1,947,228. De igual forma, Iintegrated Engineering Services SAS exhibe una liquidez de 7.01 veces.
- Empresas con Déficit de Capital de Trabajo: Tres firmas presentan un saldo de capital de trabajo negativo.

El capital de trabajo medio del sector se sitúa en 7,347,031 (en miles de pesos), mientras que la mediana alcanza 4,616,557

Apalancamiento Financiero y Capacidad de Cobertura de Intereses

El nivel de endeudamiento del sector presenta una media aritmética del 63.06% y una mediana del 50.00%, mientras que la media geométrica se ubica en 46.11%.
Una mediana del 50.00% refleja un equilibrio patrimonial idóneo, donde la mitad de los activos totales están financiados con acreedores externos y la otra mitad con recursos propios.

Cobertura de Gastos Financieros
De las 16 empresas analizadas, 4 no registraron costos financieros (Aeroestructuras de Colombia, PAE Colombia, Iintegrated Engineering Services y TMR SAS). Entre las 12 compañías que reportan gastos financieros:

- La Mediana de Cobertura es de 2.16 veces, lo que indica que las ganancias operativas cubren holgadamente más de dos veces la carga financiera.
- La Media Aritmética de Cobertura asciende a 135.40 veces, impulsada por Aviarion Global Group MRO SAS, que generó una ganancia operativa de $5,462,671 con costos financieros de apenas $3,330, produciendo una razón de cobertura extraordinaria de $1,640.44 veces.
- Tres empresas presentan razones de cobertura negativas debido a pérdidas operacionales: Glass Aircraft de Colombia Ltda. (-41.77), CAF Colombia S.A.S. (-44.09x) y Sikorsky Material Services (-6.93).

Evaluación del Desempeño Financiero y Rentabilidad (ROA y ROE)

El rendimiento sobre los activos (ROA) y sobre el patrimonio (ROE) refleja patrones de rentabilidad divergentes dentro del sector.

Rentabilidad del Activo (ROA)

El ROA del sector registra una mediana del 7.17% y una media geométrica del $8.55%$ (para las 12 empresas rentables), con una media aritmética del 3.83%

- Desempeño Sobresaliente: Helicentro SAS logra la mayor ganancia operativa absoluta con $27,980,322 sobre activos de $141,244,586, logrando un ROA del $19.81%. Industrial Aeronáutica SAS e Iintegrated Engineering Services SAS registran ROAs del 14.98\% y 12.97 respectivamente.
- Casos Atípicos: TMR SAS reporta un ROA del $110.85%, derivado de utilidades operativas de $7,091,670 frente a un total de activos de $6,397,516. En contraste, Aeroestructuras de Colombia AS registra una pérdida operativa de -4,019,945 sobre activos de $4,889,997, resultando en un ROA de -82.21%.

Rentabilidad del Patrimonio (ROE) y Distorsiones Contables
La mediana del ROE del sector es del 18.87%, lo que refleja una rentabilidad patrimonial

sólida para el grupo de empresas operativamente estables. La media geométrica para las 13 empresas con ROE positivo alcanza el 21.17%.
Sin embargo, la media aritmética del ROE arroja un valor distorsionado de -110.89%. Esta distorsión proviene de distorsiones en la base patrimonial:
1. Patrimonios Residuales: CAF Colombia S.A.S. reporta una pérdida operativa de -3,327,900 sobre un patrimonio disminuido de $164,746, generando un ROE de -2,020.02%.
2. Patrimonios Negativos: Tres empresas presentan patrimonio negativo debido a pérdidas acumuladas:
o Aeroestructuras de Colombia AS: Patrimonio de -3,024,660 y ROE aritmético de $132.91% (pérdida sobre patrimonio negativo).
o Glass Aircraft de Colombia Ltda.: Patrimonio de -21,768 y ROE aritmético de $327.14\%.
o TMR SAS: Patrimonio de -1,494,950 y ROE aritmético de -474.38\% (utilidad operacional sobre patrimonio negativo).
Capacidad Patrimonial y Clasificación Operativa por Código CIIU
El análisis patrimonial refleja la solidez de capital del sector, con un patrimonio medio de $10,603,648 (en miles de pesos), una mediana de $6,204,252 y una media geométrica de $5,399,661 (para las 13 firmas con patrimonio positivo).

Comparativa por Actividad Económica (CIIU)
Desglose por Subsector CIIU

C3315 (Mantenimiento y Reparación - 12 empresas):
- Activos Totales Promedio: $23,803,755
- Mayor Exponente: Helicentro SAS (Activos $141,244,586)

C3030 (Fabricación de Aeronaves y Maquinaria Conexa - 4 empresas):
- Activos Totales Promedio: $14,532,127
- Mayor Exponente: Sikorsky Material Services ($42,906,496)

1. Subsector C3315 (Mantenimiento y Reparación de Equipos de Transporte): Representa el 75% de la muestra (12 empresas). Destaca Helicentro SAS como la compañía con mayor capacidad patrimonial ($63,972,707), seguida por Sytecsa Systems & Technologies S.A.S. ($12,783,727) y CAF Sucursal Colombia ($11,990,208).
2. Subsector C3030 (Fabricación de Aeronaves y Maquinaria Conexa): Representa el 25% de la muestra (4 empresas). La firma dominante es Sikorsky Material Services LLC Sucursal Colombia con un patrimonio de $40,929,569 y Eléctricos Internacional SAS con $6,217,866.
Matriz Consolidada de Indicadores Financieros por Empresa La siguiente tabla presenta la totalidad de los datos e indicadores financieros individuales calculados para las 16 empresas analizadas al 31 de diciembre de 2025 (valores monetarios en miles de pesos)

Razón Social	CIIU	Liquidez (veces)	Endeudamiento (%)	Cobertura Intereses (x)	ROE (%)	ROA (%)
INDUSTRIAL AERONAUTICA SAS	C3315	2.40	40.61%	3.43	25.23%	14.98%
HELICENTRO SAS	C3315	1.30	54.71%	2.78	43.74%	19.81%
AEROESTRUCTURAS DE COLOMBIA AS	C3315	3.75	161.85%	N/A	132.91%*	-82.21%
GLASS AIRCRAFT DE COLOMBIA LTDA	C3030	0.17	119.32%	-41.77	327.14%*	-63.19%
AEROHELICES SAS	C3315	3.20	42.56%	4.34	28.65%	16.46%
SYTECSA SYSTEMS & TECHNOLOGIES S.A.S.	C3315	4.69	17.16%	0.69	0.69%	0.57%
PAE COLOMBIA LTDA.	C3315	3.69	27.11%	N/A	7.16%	5.22%
ELECTRICOS INTERNACIONAL SAS	C3030	2.44	45.29%	1.54	17.66%	9.66%
ASCENSORES ASCINTEC S A S	C3315	2.42	55.91%	2.98	20.09%	8.86%
IINTEGRATED ENGINEERING SERVICES SAS	C3315	7.01	12.40%	N/A	14.80%	12.97%
TMR SAS	C3315	0.51	123.37%	N/A	-474.38%*	110.85%
AVIARION GLOBAL GROUP MRO SAS	C3315	1.28	73.82%	1,640.44	54.45%	14.26%
CAF COLOMBIA S.A.S.	C3315	0.97	99.39%	-44.09	-2,020.02%*	-12.37%

Razón Social	CIIU	Liquidez (veces)	Endeudamiento (%)	Cobertura Intereses (x)	ROE (%)	ROA (%)
Bell Textron Technical Services Sucursal	C3030	1.13	88.29%	60.30	46.90%	5.49%
Sikorsky Material Services LLC Sucursal	C3030	21.91	4.61%	-6.93	-1.16%	-1.11%
CAF S.A. SUCURSAL COLOMBIA	C3315	2.25	42.52%	1.07	1.90%	1.09%

**Nota: Los porcentajes de ROE marcados con asterisco reflejan distorsiones matemáticas causadas por bases patrimoniales negativas o diminutas.*

Conclusiones y Diagnóstico de Riesgo Financiero Sectorial

El diagnóstico consolidado del sector aeronáutico y de transporte al cierre de 2025 demuestra una industria estructuralmente sólida en liquidez y cobertura, pero con focos específicos:

1. Prevalencia de la Mediana como Métrica Representativa: Debido a la existencia de empresas con patrimonio negativo (Aeroestructuras, Glass Aircraft, TMR) y casos atípicos en capitalización y utilidades (Helicentro, Sikorsky, CAF Colombia), las medianas sectoriales representan el verdadero estándar de comparación de la industria:

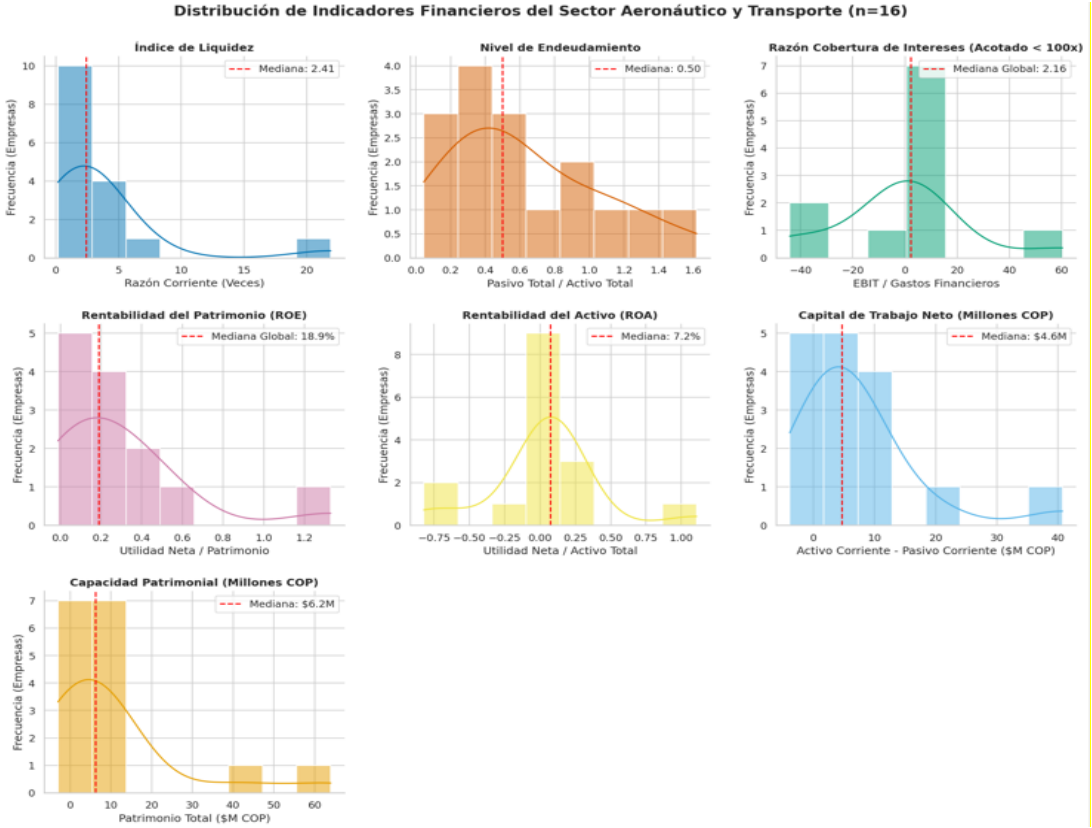
    - Liquidez Mediana: 2.41 veces.
    - Endeudamiento Mediano: 50.00%.
    - Cobertura de Intereses Mediana: 2.16veces.
    - ROA Mediano: 7.17%.
    - ROE Mediano: 18.87%.

2. Solvencia y Capital Operativo Adecuado: El 81.25% de las compañías del sector (13 de 16) operan con capital de trabajo positivo, acumulando un promedio sectorial de 7.35 millones de COP en capital neto de trabajo.

3. Gestión de Riesgo Patrimonial: Se evidencia la necesidad de reestructuración financiera para las tres empresas con causal de patrimonio negativo (Aeroestructuras de Colombia, Glass Aircraft y TMR SAS), cuyos pasivos superan la totalidad de sus activos fijos y corrientes.

4. Eficiencia en Mantenimiento y Reparación (C3315): El grupo de empresas de

mantenimiento y reparación muestra mayor dinamismo operativo y volumen de activos frente a las firmas dedicadas exclusivamente a la fabricación de componentes (C3030), liderado por actores de gran escala como Helicentro SAS y Aviarion Global Group MRO SAS. thumb_upBuen informe thumb_downMal informe.



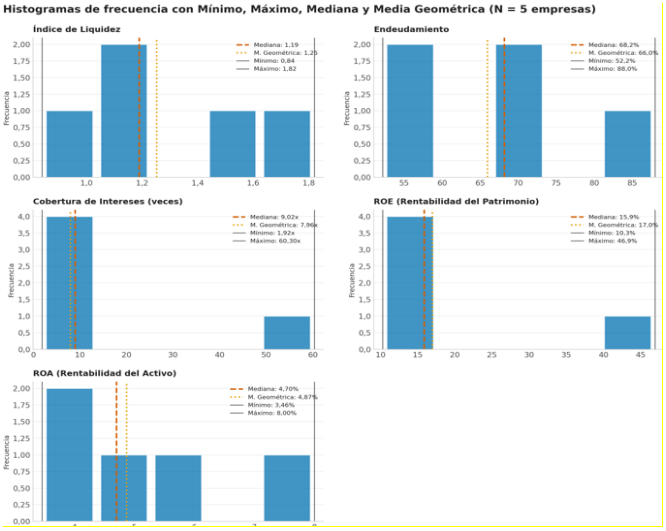
Sumado a lo anterior, y en teniendo la naturaleza y el origen de los bienes y/o servicios; se buscó ampliar la muestra a proveedores en extranjero información financiera que se muestra continuación:

INDICADOR FINANCIERO	AIRBUS HELICOPTERS S.A.S.	LEONARDO S.P.A.	TEXTRON INC	EMBRAER	BELL TEXTRON TECHNICAL SERVICES INC. SUCURSAL COLOMBIA
Índice de Liquidez	1,19	0,84	1,82	1,5	1,13
Endeudamiento (Pasivo Total / Activo Total)	0,5217	0,6819	0,57	0,7	0,88
Cobertura de Intereses (utilidad operacional / Gastos Financieros)	11,54x	2,65x (15,33x sobre intereses directos)	9,02	1,92	60,298

Rentabilidad del Patrimonio (ROE)	0,1031	0,1086	0,17	0,159	0,469
Rentabilidad del Activo (ROA)	0,0382	0,0346	0,08	0,047	0,055

Indicador Financiero	**Mínimo**	**Máximo**	**Mediana**	**Media Geométrica**
Índice de Liquidez	0,84	1,82	1,19	1,25
Endeudamiento (Pasivo/Activo)	52,17%	88,00%	68,19%	65,97%
Cobertura de Intereses	1,92	60,30	9,02	7,96
Rentabilidad del Patrimonio (ROE)	10,31%	46,90%	15,90%	17,00%
Rentabilidad del Activo (ROA)	3,46%	8,00%	4,70%	4,87%

Observación: algunos de los proponentes en el cuadro anterior cuentan con información financiera 2024 y 2025



Consideraciones:

El Comité Económico Estructurador utilizo las medidas de análisis estadístico descritas en el MANUAL PARA DETERMINAR Y VERIFICAR LOS REQUISITOS HABILITANTES EN LOS PROCESOS DE CONTRATACIÓN emitido por la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente en sus numerales Capacidad Financiera y Capacidad Organizacional, analizo los datos contenidos en la muestra , con el fin de analizar el comportamiento financiero del sector y permitir la pluralidad de oferentes para el proceso, los cuales garanticen financieramente una buena ejecución contractual por parte de los proponentes

La muestra tomada obedece a los lineamientos establecidos en la GUÍA PARA LA ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DEL SECTOR, en lo que se refiere a: Estructura del Análisis Económico del Sector, Estudio de la Oferta, que a la letra dice: "Estas bases de datos permiten conocer la información financiera del sector y de algunos de sus miembros en particular, para que la Entidad Estatal pueda establecer los requisitos habilitantes y demás condiciones del Proceso de Contratación, teniendo en cuenta las condiciones generales del sector". Lo anterior en razón a que los indicadores aquí establecidos

obedecen al comportamiento general del sector donde no se pueden desconocer los cotizantes.

El análisis realizado para establecer los indicadores financieros para el presente proceso se estableció conforme a lo reglamentado en el Decreto 1082 del 2015 (Decreto Reglamentario Contratación Pública) en el "Artículo 2.2.1.1.1.6.1. Deber de análisis de las Entidades Estatales. La Entidad Estatal debe hacer, durante la etapa de planeación, el análisis necesario para conocer el sector relativo al objeto del Proceso de Contratación desde la perspectiva legal, comercial, financiera, organizacional, técnica, y de análisis de Riesgo. La Entidad Estatal debe dejar constancia de este análisis en los Documentos del Proceso" y el Artículo 2.2.1.1.1.6.2. Determinación de los Requisitos Habilitantes. La Entidad Estatal debe establecer los requisitos habilitantes en los pliegos de condiciones o en la invitación, teniendo en cuenta: (a) el Riesgo del Proceso de Contratación; (b) el valor del contrato objeto del Proceso de Contratación; (c) el análisis del sector económico respectivo; y (d) el conocimiento de fondo de los posibles oferentes desde la perspectiva comercial. La Entidad Estatal no debe limitarse a la aplicación mecánica de fórmulas financieras para verificar los requisitos habilitantes.

Aunado a lo anterior, el MANUAL PARA DETERMINAR Y VERIFICAR LOS REQUISITOS HABILITANTES EN LOS PROCESOS DE CONTRATACIÓN en su numeral ¿Cómo establecer los requisitos habilitantes? Indica lo siguiente: "Las Entidades Estatales deben establecer los requisitos habilitantes de forma adecuada y proporcional a la naturaleza y valor del contrato. Es muy importante comprender el alcance de la expresión adecuada y proporcional que busca que haya una relación entre el contrato y la experiencia del proponente y su capacidad jurídica, financiera y organizacional. Es decir, los requisitos habilitantes exigidos deben guardar proporción con el objeto del contrato, su valor, complejidad, plazo, forma de pago y el Riesgo asociado al Proceso de Contratación".

"La promoción de la competencia es uno de los objetivos del sistema de compras y contratación pública, por lo cual es muy importante tener en cuenta que los requisitos habilitantes no son ni pueden ser una forma de restringir la participación en los Procesos de Contratación. El sistema de compras y contratación pública debe promover la participación de más proponentes y el crecimiento de la industria nacional de bienes y servicios y por eso los requisitos habilitantes deben ser adecuados y proporcionales".

Matriz de Selección de Indicadores Financieros

Indicador Financiero	**Recomendación para el pliego de condiciones**	**Justificación cuantitativa**
Índice de Liquidez	Mayor o igual al 1,19	Este umbral corresponde exactamente a la mediana del grupo de proveedores internacionales especializados analizados. Si bien la mediana del sector nacional se sitúa en 2,41, exigir un indicador de 1,19 garantiza que el proponente disponga de al menos $1,19 en activos corrientes por cada $1,00 de pasivo corriente. Esto mitiga de forma efectiva el riesgo de iliquidez operativa a corto plazo durante la

Indicador Financiero	Recomendación para el pliego de condiciones	Justificación cuantitativa
		ejecución del contrato sin restringir la pluralidad de oferentes internacionales, considerando que el mínimo observado en el mercado global es de 0,84
Nivel de Endeudamiento	68 %	El límite de endeudamiento se fija en un máximo del 68%, reflejando la mediana del grupo de empresas internacionales (68,19%) y guardando congruencia con los parámetros del mercado nacional (mediana del 50% al 63,06%). Con este filtro se previene la selección de contratistas con un alto grado de apalancamiento financiero (cuyo riesgo se evidencia en los máximos internacionales de hasta el 88%), asegurando que al menos el 32% de los activos del proponente se encuentren respaldados por patrimonio propio para absorber choques macroeconómicos o retrasos operativos.
Cobertura de Interés	Mayor o igual al 1,92	Se adopta el límite mínimo observado en la muestra internacional (1,92), el cual es plenamente armónico con la mediana del sector nacional (2,16). Este requisito asegura que la utilidad operacional o utilidad operativa) del oferente cubra holgadamente el pago de sus obligaciones financieras en casi el doble de su valor, reduciendo drásticamente el riesgo de cesación de pagos o insolvencia durante la vigencia y ejecución contractual
Rentabilidad del Activo (ROA)	Mayor o igual al 3,46%	Este indicador se establece a partir del mínimo observado en el panel de fabricantes internacionales (3,46%), encontrándose en estrecha proximidad con la media aritmética del sector nacional (3,83%). Exigir un ROA positivo y no menor al 3,46% certifica la eficiencia operativa de la empresa para generar utilidades a partir de los activos totales de su balance, descartando proponentes con ineficiencias o rentabilidades operativas deficitarias.
Rentabilidad del Patrimonio (ROE)	Mayor o igual al 10,31%	superando las distorsiones patrimoniales observadas en ciertas empresas locales (afectadas por patrimonios residuales o negativos). Este porcentaje valida la capacidad real de creación de valor y sostenibilidad del capital aportado por los accionistas de los fabricantes de aeronaves.

Así las cosas, estos criterios buscan garantizan pluralidad de oferentes, y criterios objetivos de selección, igualmente estos requisitos contribuyen a la escogencia de un futuro contratista que tenga la capacidad financiera y organizacional para soportar la ejecución de contrato.

- **VERIFICACIÓN APLICACIÓN DEL MANUAL DE CONTRATACIÓN**

MANUAL DE CONTRATACIÓN Y DE CONVENIOS RESOLUCIÓN 4130 DEL 16 DE JUNIO DE 2022 MODIFICADA POR LA RESOLUCIÓN 4213 DEL 13 DE OCTUBRE DE 2023 NUMERAL 3.2.1. COMITÉ ESTRUCTURADOR TÉCNICO, JURÍDICO Y ECONÓMICO.

Desde una perspectiva económica, es relevante señalar que el comité encargado de la elaboración de los estudios previos ha asegurado la viabilidad del proceso desde diversas dimensiones: legal, comercial, financiera, organizacional y técnica. Esta evaluación se realiza conforme a los lineamientos establecidos en el Decreto 1082 de 2015 y en el manual de análisis del sector proporcionado por Colombia Compra Eficiente, particularmente la "Guía de elaboración de estudios de sector"



Es pertinente destacar que la estructura de los estudios previos abarca todos los aspectos fundamentales para la toma de decisiones, no limitándose únicamente a variables económicas. Además, se contempla un análisis exhaustivo de los costos, utilizando diversas técnicas de análisis de información. Finalmente, el estudio culmina con un análisis integral que permite desarrollar un enfoque claro dentro del procedimiento de planeación contractual. Este enfoque tiene como objetivo garantizar un marco de referencia uniforme que favorezca el cumplimiento de los principios de eficiencia, eficacia y economía, permitiendo así una visión más amplia y precisa sobre los bienes y/o servicios a adquirir.

3.1.2 ASPECTOS TÉCNICOS

El presente apartado desarrolla el análisis técnico del sector aeronáutico aplicable al proceso de adquisición de aeronaves de ala rotatoria nuevas de fábrica, incluido el entrenamiento, soporte logístico, equipos de misión y demás elementos requeridos para su incorporación, operación y sostenimiento por parte de la Aviación del Ejército Nacional.

El análisis considera la evolución tecnológica del mercado, las condiciones de operación de las aeronaves, las tendencias de configuración multipropósito, los esquemas de entrenamiento y soporte logístico, la disponibilidad de fabricantes y proveedores, y los aspectos técnicos que inciden en la sostenibilidad de la nueva flota durante su ciclo de vida.

Evolución tecnológica del mercado aeronáutico

El mercado internacional de aeronaves de ala rotatoria multipropósito presenta una evolución constante orientada al fortalecimiento de la seguridad operacional, la reducción de la carga de trabajo de las tripulaciones, el incremento de la confiabilidad de los sistemas y la optimización de las actividades de mantenimiento.

Las aeronaves modernas incorporan cabinas digitales tipo glass cockpit, sistemas integrados de navegación y comunicación, piloto automático, controles digitales de motor, sistemas de advertencia, equipos de conciencia situacional y herramientas de monitoreo del estado de los componentes. Estas tecnologías permiten mejorar la gestión del vuelo, facilitar la toma de decisiones de las tripulaciones y reducir los riesgos asociados a la operación en condiciones geográficas y meteorológicas complejas.

En el segmento analizado se observa una mayor disponibilidad de aeronaves bimotores, con redundancia en sistemas críticos, arquitecturas digitales y capacidad para operar bajo reglas de vuelo visual e instrumental. También se identifican avances en sistemas de navegación satelital, compatibilidad con equipos de visión nocturna, vigilancia de tráfico, advertencia de terreno, radares meteorológicos y gestión automatizada de los motores.

La evolución tecnológica del sector no se limita a las capacidades de vuelo. Los fabricantes y proveedores incorporan herramientas digitales para la gestión del mantenimiento, seguimiento de fallas, monitoreo de condición, consulta de publicaciones técnicas, administración de componentes y actualización de bases de datos aeronáuticas.

En consecuencia, la adquisición de una nueva flota no comprende únicamente el suministro de las aeronaves, sino la incorporación de un sistema integrado de operación, entrenamiento, mantenimiento, soporte logístico, documentación técnica, herramientas, repuestos, software y asistencia especializada.

Tendencias operacionales del sector aeronáutico

Las tendencias actuales del mercado se orientan hacia aeronaves con capacidad multipropósito, que puedan adaptarse a diferentes perfiles de misión mediante configuraciones modulares y equipos removibles o intercambiables.

Esta condición permite que una misma plataforma pueda apoyar tareas de transporte de personal, transporte de carga interna y externa, movimiento aéreo, evacuación aeromédica, búsqueda y rescate, reconocimiento, seguridad, recuperación de personal, apoyo logístico, mando tipo misión, asistencia humanitaria, atención de desastres y apoyo a las autoridades civiles.

La capacidad de reconfiguración constituye un elemento relevante para el Ejército Nacional, debido a que permite adaptar las aeronaves de acuerdo con la naturaleza de la misión, reducir los tiempos de preparación y optimizar el empleo de la flota disponible.

El mercado también ofrece soluciones diseñadas para operar en áreas preparadas y no preparadas, zonas confinadas, regiones selváticas, montañosas, costeras, fronterizas y lugares con limitada infraestructura aeronáutica. Estas características resultan necesarias para el desarrollo de operaciones en el territorio colombiano, donde las condiciones de elevación, temperatura, humedad, precipitación y accesibilidad pueden afectar el desempeño de las aeronaves.

Por lo anterior, el análisis técnico del mercado comprende variables como la capacidad de

transporte, la carga útil, el alcance, la autonomía, el desempeño en condiciones de altura y temperatura, las dimensiones, la configuración de cabina, la capacidad de carga externa, la seguridad operacional, la facilidad de reconfiguración y la compatibilidad con los equipos requeridos por la Fuerza.

Características técnicas relevantes del mercado

Desde la perspectiva técnica, el mercado ofrece aeronaves de ala rotatoria con diferentes configuraciones, categorías de peso, capacidades de transporte, niveles de desempeño y esquemas de sostenimiento.

Entre las características tecnológicas identificadas en el sector se encuentran las cabinas digitales, pilotos automáticos avanzados, sistemas de control digital de motores, navegación integrada, sistemas de advertencia y monitoreo, compatibilidad con equipos de visión nocturna, sistemas de seguimiento de condición y herramientas digitales para la gestión del mantenimiento.

Las soluciones disponibles también pueden incorporar equipos asociados con el cumplimiento de tareas multipropósito, tales como grúa de rescate, gancho de carga externa, sistemas para descenso de personal, configuraciones para evacuación aeromédica, tanques auxiliares de combustible, luces de búsqueda, sistemas electroópticos, protección de componentes críticos, equipos de comunicación y elementos para atención de incendios.

La incorporación de estos equipos depende de la configuración ofrecida, las certificaciones aplicables, las condiciones de integración y las necesidades definidas por la Entidad. En consecuencia, las especificaciones técnicas deberán identificar claramente cuáles elementos forman parte de la configuración mínima y cuáles podrán ser objeto de evaluación o de ofrecimientos adicionales.

Las diferencias existentes entre las soluciones del mercado se relacionan principalmente con la capacidad de pasajeros y carga, el volumen de cabina, el alcance, la autonomía, el desempeño en condiciones de altura y temperatura, la logística, los requerimientos de infraestructura, los costos de sostenimiento y la capacidad de integración de equipos de misión.

Estas diferencias deberán analizarse de manera objetiva, tomando como referencia las necesidades operacionales de la Aviación del Ejército y evitando establecer condiciones que correspondan exclusivamente a un fabricante o modelo determinado.

Soporte logístico y sostenibilidad operacional

El análisis técnico del sector evidencia que la sostenibilidad de una flota de aeronaves de ala rotatoria depende de la disponibilidad de soporte técnico, repuestos, componentes, herramientas, equipos de apoyo en tierra, documentación, entrenamiento y asistencia especializada durante el ciclo de vida.

Las soluciones disponibles en el mercado incluyen diferentes esquemas de soporte logístico, entre ellos aprovisionamiento inicial de repuestos, herramientas especiales, equipos de apoyo en tierra, publicaciones técnicas, soporte de ingeniería, representantes técnicos, atención de aeronaves en tierra, reparación e intercambio de componentes, capacitación de personal y acceso a plataformas digitales.

La disponibilidad de repuestos y componentes constituye un factor determinante para mantener la operación de la flota. Por esta razón, se debe evaluar la capacidad del futuro contratista para garantizar una cadena de suministro estable, tiempos de respuesta adecuados, acceso a centros de reparación y continuidad del soporte durante el periodo previsto de operación de las aeronaves.

También resulta relevante la existencia de publicaciones técnicas actualizadas, manuales de vuelo y mantenimiento, catálogos de partes, diagramas, boletines de servicio, bases de datos de navegación y herramientas para la gestión de la configuración.

El entrenamiento inicial de pilotos, técnicos, especialistas y demás personal requerido debe formar parte de la solución integral. Este entrenamiento deberá permitir la entrada en servicio de la nueva flota, la transferencia progresiva de conocimiento y el fortalecimiento de la autonomía institucional para su operación y mantenimiento.

En consecuencia, el análisis técnico del mercado no se limita a las prestaciones de vuelo de las aeronaves, sino que comprende igualmente las condiciones de garantía, soporte posventa, entrenamiento, disponibilidad de repuestos, mantenimiento, infraestructura, publicaciones técnicas, asistencia especializada y costos asociados al ciclo de vida.

Oferta y pluralidad del mercado

La consulta preliminar del sector permite identificar la existencia de fabricantes, integradores y proveedores internacionales que ofrecen aeronaves de ala rotatoria nuevas de fábrica con configuraciones multipropósito y esquemas de soporte aplicables a las necesidades de fuerzas militares y organismos estatales.

Las soluciones disponibles presentan diferencias en capacidad, desempeño, configuración de cabina, equipos de misión, entrenamiento, mantenimiento, garantía, soporte logístico y tiempos de entrega. Estas diferencias evidencian que el mercado ofrece distintas alternativas para atender la necesidad institucional.

La existencia de soluciones con características diferentes hace necesario que la Entidad defina sus requerimientos a partir de capacidades funcionales y resultados esperados. Las especificaciones deberán establecer condiciones mínimas verificables relacionadas con seguridad operacional, desempeño, capacidad de transporte, sostenibilidad, entrenamiento, soporte técnico e integración de equipos.

La estructuración de requerimientos funcionales permite promover la participación de diferentes actores del mercado, recibir ofertas comparables y seleccionar la solución que resulte más favorable para la entidad, sin orientar el proceso hacia una marca, fabricante o

modelo específico.

La pluralidad efectiva de oferentes deberá verificarse con base en las respuestas obtenidas durante el estudio de mercado, la capacidad de los fabricantes y proveedores para cumplir integralmente el objeto contractual, las restricciones de exportación, los tiempos de fabricación y entrega, y la disponibilidad de soporte técnico y logístico.

Como referente regional, se observa que diferentes países de Latinoamérica han adelantado procesos recientes de adquisición y renovación de aeronaves de ala rotatoria para uso militar. Entre estos se encuentran Ecuador, con la adquisición de una nueva flota de helicópteros multipropósito; Argentina, con la incorporación de aeronaves utilitarias destinadas a sus fuerzas militares; y Brasil, mediante programas de renovación que comprenden helicópteros de diferentes categorías para su Fuerza Aérea, Ejército y Armada.

Estos antecedentes evidencian una tendencia regional orientada a reemplazar aeronaves antiguas, fortalecer la seguridad operacional e incorporar soluciones que incluyan entrenamiento, soporte logístico, disponibilidad de repuestos, asistencia técnica y sostenimiento durante el ciclo de vida. No obstante, las adquisiciones señaladas responden a necesidades, capacidades, presupuestos y condiciones operacionales particulares de cada país, por lo cual se presentan únicamente como referencias del comportamiento del mercado regional y no como fundamento para determinar previamente una marca, fabricante o modelo específico.

Impacto técnico frente a la necesidad de la Entidad

La incorporación de una nueva flota de aeronaves de ala rotatoria permitirá recuperar y fortalecer las capacidades afectadas por la salida del servicio de la flota UH-1N y por el proceso de retiro progresivo de la flota UH-1H II.

Desde la perspectiva técnica, la adquisición de aeronaves nuevas de fábrica permitirá mejorar la seguridad operacional, disponibilidad, confiabilidad, capacidad de transporte, desempeño, conciencia situacional y flexibilidad para el cumplimiento de diferentes tareas de aviación.

La incorporación de sistemas modernos y redundantes contribuirá a reducir las limitaciones asociadas con la antigüedad tecnológica de las plataformas en proceso de retiro. Asimismo, la inclusión de entrenamiento, soporte logístico, repuestos, herramientas, publicaciones y asistencia técnica facilitará la transición y la entrada en servicio de la nueva flota.

La solución que se adquiera deberá permitir una operación sostenible en las condiciones geográficas y ambientales del territorio colombiano, así como responder a las necesidades de movilidad aérea, transporte, evacuación, reconocimiento, seguridad, apoyo logístico y atención de emergencias.

El impacto técnico esperado no consiste únicamente en sustituir aeronaves retiradas. Se orienta a desarrollar una capacidad integral que permita mejorar la disponibilidad operacional, reducir la presión sobre las flotas remanentes y garantizar la continuidad de

las tareas asignadas a la Aviación del Ejército.

Conclusión técnica del sector

El análisis técnico permite concluir que el mercado internacional dispone de diferentes soluciones de aeronaves de ala rotatoria nuevas de fábrica que pueden atender la necesidad institucional, con variaciones en capacidad, desempeño, tecnología, equipamiento, soporte logístico y condiciones de sostenimiento.

Las tendencias del sector se orientan hacia aeronaves bimotores, multipropósito, con aviónica digital, sistemas redundantes, capacidad de reconfiguración, integración de equipos de misión y esquemas de soporte durante el ciclo de vida.

La adquisición deberá comprender una solución integral conformada por las aeronaves, entrenamiento, soporte logístico inicial, repuestos, herramientas, equipos de apoyo en tierra, publicaciones técnicas, asistencia especializada, garantías y demás elementos requeridos para su incorporación y operación.

La definición de las especificaciones técnicas se sustenta en las capacidades requeridas por la Aviación del Ejército, las condiciones de operación en el territorio nacional y los resultados del análisis del mercado. En consecuencia, los requisitos se formulan mediante parámetros objetivos, funcionales y de desempeño que permiten la participación de diferentes fabricantes y proveedores.

La selección de la solución se realizará como resultado del proceso contractual, mediante la verificación de los requisitos habilitantes, el cumplimiento de las especificaciones técnicas mínimas y la aplicación de los factores de evaluación definidos por la Entidad. Por tanto, el análisis técnico del sector no determina previamente una marca, fabricante o modelo de aeronave, sino que establece las condiciones generales del mercado y aporta los elementos técnicos necesarios para sustentar un proceso objetivo, competitivo y acorde con la necesidad institucional.

CICLO DE VIDA

El análisis del costo del ciclo de vida del presente proceso proyectado por el comité técnico estructurador cual lo desarrolló sobre un horizonte de veinte (20) años, considerando una producción anual de trescientas sesenta (360) horas de vuelo por aeronave.

Para garantizar la objetividad del ejercicio, se empleó el mismo método de evaluación para ambas propuestas, utilizando el enfoque FulLife, desarrollada por diferentes herramientas aeronáuticas como Conklin & de Decker, la cual estima dentro del costo de la hora de vuelo el monto de recursos necesarios para cubrir la totalidad de las actividades de mantenimiento programadas y no programadas durante un ciclo completo de vida operativa. Este enfoque incorpora las inspecciones periódicas, las revisiones generales de componentes mayores, las revisiones generales de motores y el reemplazo de componentes con vida útil limitada, razón por la cual estos costos ya se encuentran incorporados dentro del valor de la hora de vuelo y no fueron contabilizados nuevamente

en otros criterios del análisis. La utilización de una metodología común permite partir de un punto de referencia neutro y garantizar la imparcialidad de los resultados obtenidos.

El análisis comparativo se realizó exclusivamente para las aeronaves H145M y AW139M, utilizando las ofertas comerciales (cotizaciones) presentadas para el Ejército Nacional de Colombia para la estructuración del presente proceso, se tomaron esas dos aeronaves teniendo en cuenta que sus cotizaciones fueron las que tuvieron el aval técnico para la estructuración.

Como punto de partida se estableció el presupuesto estimado disponible para el proyecto, evidenciándose que con los recursos asignados es posible adquirir aproximadamente veinte (20) aeronaves H145M o dieciséis (16) aeronaves AW139M. A partir de esta condición se elaboraron dos calculadoras independientes de costo del ciclo de vida, manteniendo para ambas los mismos supuestos de operación, intensidad de uso, horizonte temporal y metodología de cálculo.

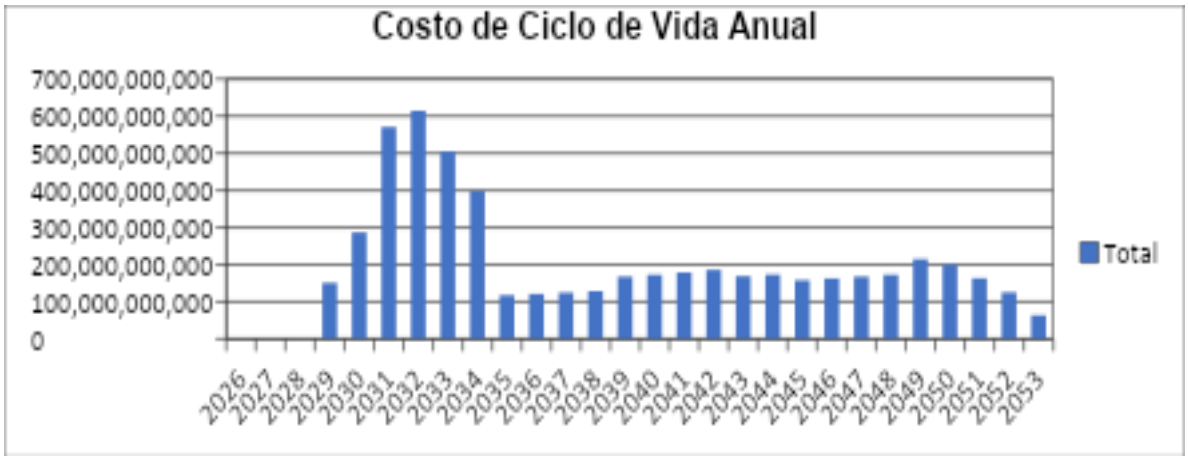
Los resultados obtenidos muestran que el costo total del ciclo de vida para una flota de dieciséis AW139M asciende a USD 5.495.665.522.864, mientras que para una flota de veinte H145M el costo total estimado alcanza USD 5.790.283.772.532, lo que representa una diferencia aproximada de USD 294.618.249.668 a favor del AW139M durante los veinte años analizados. Esta diferencia no obedece exclusivamente al valor inicial de adquisición, sino al efecto acumulado de los costos de operación derivados de la mayor cantidad de aeronaves que conforman la flota H145M y de la producción de horas de vuelo asociada a dichas aeronaves.

Gráfico 8. Costo ciclo de vida H145M



Gráfico 9. Costo ciclo de vida AW139M

Nota: COSTO TOTAL 20 AERONAVES USD 5.790.283.772.532



Nota: COSTO TOTAL EN 20 AÑOS 16 AERONAVES USD 5.495.665.522.864

La composición porcentual del costo del ciclo de vida evidencia igualmente diferencias entre ambas alternativas. Para el AW139M, aproximadamente el cuarenta y siete por ciento (47 %) corresponde a adquisición, el treinta y cuatro por ciento (34 %) a costos de operación, el dos por ciento (2 %) a costos de personal y el diecisiete por ciento (17 %) a soporte, infraestructura, equipos de apoyo y mantenimiento mayor. En el caso del H145M, la adquisición representa igualmente el cuarenta y siete por ciento (47 %); sin embargo, los costos de operación aumentan al veintinueve por ciento (29 %), los costos de personal al tres por ciento (3 %) y los costos de soporte, infraestructura, equipos de apoyo y mantenimiento mayor alcanzan el veintidós por ciento (22 %). Estos resultados muestran que la mayor diferencia económica entre ambas alternativas se concentra en los costos asociados a la operación y sostenimiento durante el horizonte analizado.

Gráfico 10. Costo total anual AW139M

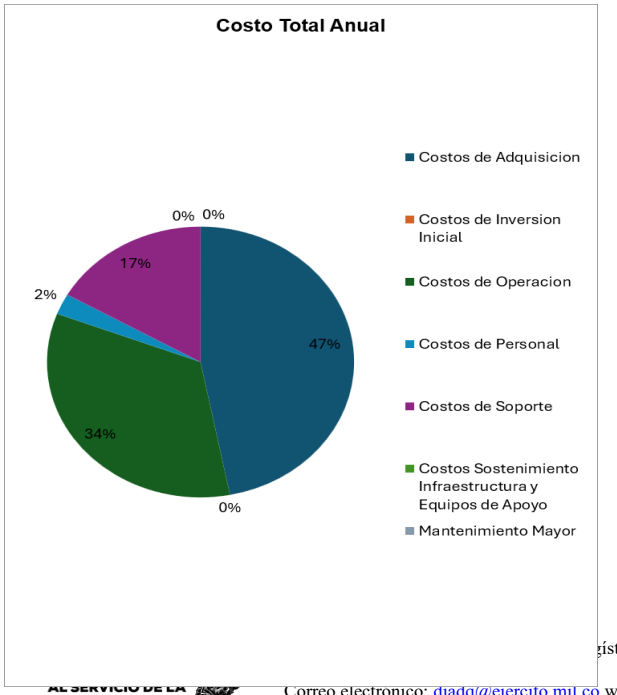
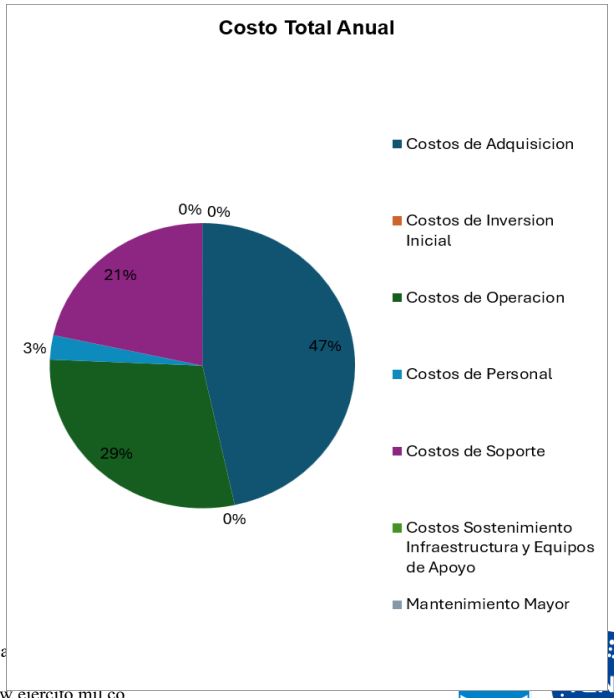


Gráfico 11. Costo total anual H145M



Fuente: Elaboración propia *Fuente: Elaboración propia*

Con el propósito de complementar el análisis financiero y relacionar el costo del ciclo de vida con el efecto operacional esperado, se desarrolló un ejercicio adicional basado en la eficiencia de la hora de vuelo y la capacidad de transporte de carga útil bajo un escenario constante. Para ello se establecieron condiciones operacionales idénticas para ambas aeronaves, considerando la configuración básica con el equipo de misión instalado, combustible máximo en los tanques, una elevación de seis mil (6.000) pies sobre el nivel del mar, temperatura ambiente entre veinte y veintitrés grados Celsius y operación en condición In Ground Effect (IGE). Bajo estas condiciones, las cartas de rendimiento indican una capacidad aproximada de carga útil de 1.150 libras para el H145M y de 2.004 libras para el AW139M.

A partir de esta capacidad se determinó que una aeronave H145M operando trescientas sesenta horas al año podría transportar aproximadamente 414.000 libras de carga anual y 8.280.000 libras durante veinte años de operación. En contraste, una aeronave AW139M, bajo las mismas condiciones de empleo y con igual producción anual de horas de vuelo, alcanzaría aproximadamente 721.440 libras de carga por año y 14.428.800 libras durante el mismo horizonte temporal. Estos resultados muestran que, manteniendo constantes las condiciones operacionales y el número de horas de vuelo por aeronave, el AW139M posee una mayor capacidad acumulada de transporte de carga durante su vida útil.

Posteriormente se incorporó al análisis el costo de la hora de vuelo calculado mediante el enfoque FulLife™, el cual corresponde aproximadamente a USD 1.721 para el H145M y USD 2.120 para el AW139M. Aunque inicialmente el H145M presenta un menor costo unitario por hora de vuelo, este indicador aislado no refleja completamente la eficiencia económica del sistema cuando se compara la cantidad de carga efectivamente transportada.

Al establecer como referencia el transporte de 721.440 libras de carga, equivalente a la capacidad anual alcanzada por un AW139M operando trescientas sesenta horas, se observa que el H145M requiere aproximadamente 627 horas de vuelo para transportar la misma cantidad de carga debido a su menor capacidad útil por misión. Bajo estas condiciones, el costo acumulado para el H145M asciende aproximadamente a USD 1.079.650,64, mientras que el AW139M mantiene un costo aproximado de USD 763.200, obteniéndose una diferencia cercana a USD 316.450,64 por aeronave y por año a favor del AW139M cuando el criterio de comparación corresponde a la misma necesidad de transporte.

Tabla 1. Eficiencia hora de vuelo en carga

Eficiencia hora de vuelo Carga

Equipo	Horas requeridas	Carga en Lbs	Costo hora usd	Costo total usd
H145	627	721.440	$ 1.721,00	$ 1.079.650,64
AW139	360	721.440	$ 2.120,00	$ 763.200,00
TOTAL POR AERONAVE				-$ 316.450,64
16 AERONAVES				-$ 5.063.210,30

Fuente: Elaboración propia

El análisis también consideró la producción anual de horas de vuelo de cada flota. Dado que el escenario presupuestal permite adquirir veinte H145M frente a dieciséis AW139M, la producción anual proyectada corresponde a 7.200 horas para la flota H145M y 5.760 horas para la flota AW139M, generándose una diferencia de 1.440 horas de vuelo adicionales para la primera alternativa. Esta diferencia constituye un elemento importante dentro del análisis económico, ya que el costo de operación calculado mediante la metodología FulLife™ se encuentra directamente asociado a las horas efectivamente producidas por la flota.

Tabla 2. Horas de vuelo producidas por año

Horas de vuelo producidas por año		
EQUIPO	**HORAS X AERONAVE AL AÑO**	**HORAS X FLOTA AL AÑO**
H145 (20)	360	7.200
AW 139 (16)	360	5.760
Diferencia a favor de H145		1.440

Fuente: Elaboración propia

Considerando la totalidad de las aeronaves adquiridas, la capacidad máxima de transporte durante un año asciende aproximadamente a 8.280.000 libras para la flota H145M y 11.543.040 libras para la flota AW139M. Al extender este resultado al horizonte de veinte años, la capacidad acumulada de transporte corresponde aproximadamente a 165.600.000 libras para el H145M y 230.860.800 libras para el AW139M, con una diferencia de 65.260.800 libras a favor de esta última alternativa.

Tabla 3. Datos básicos de carga

Tabla básica carga			
Equipo	**Lbs max capacidad. 6000ft, 20°C (lbs)**	**Carga al año max capacidad x horas al año x flota (lbs)**	**Carga x Ciclo de Vida (20 años))**
H145	1.150	8.280.000	165.600.000
AW139	2.004	11.543.040	230.860.800
Diferencia		3.263.040	65.260.800

Fuente: Elaboración propia

Finalmente, el documento transforma esta diferencia de capacidad en un equivalente económico mediante la monetización de las horas de vuelo adicionales que debería producir el H145M para igualar la capacidad acumulada de transporte del AW139M. El ejercicio establece que serían necesarias aproximadamente 56.749 horas adicionales, las cuales, valoradas al costo de hora de vuelo determinado mediante el enfoque FulLife™, representan un valor cercano a USD 97.664.206. Conforme al análisis desarrollado, este valor constituye el ahorro derivado de la mayor eficiencia de transporte del AW139M bajo un escenario donde ambas alternativas deben satisfacer la misma necesidad operacional.

Tabla 4. Monetización de la diferencia de capacidad de carga

Monetización de la diferencia de capacidad de carga			
Equipo	**Horas necesarias para carga diferencia**	**valor hora de vuelo USD**	**Valor horas de vuelo Diferencia**
H145	56.749	$ 1.721,00	$ 97.664.206

Fuente: Elaboración propia

Matriz de Déficit

Ítem	Descripción	Ref. / Especificación Técnica / Norma Técnica /No. de Parte	TOE (si aplica)	Necesidad	Existencia	Déficit	Proyectado a Adquirir	% Cubrimiento Déficit
			1	2	3	4=2-3	5	6=5/4
1	Helicóptero bimotor en condición nueva, Aeronavegable y funcional, con certificados internacionales vigentes con capacidad de transporte de carga, personal, armamento y diferentes tareas de aviación militar en proceso de fabricación.	AERONAVE AW139M	N/A	22	0	22	16	72%

3.1.3 ASPECTOS JURÍDICOS

De conformidad con lo establecido en el artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015, la Entidad debe realizar, durante la etapa de planeación, el análisis necesario para conocer el sector relacionado con el objeto del proceso de contratación desde las perspectivas legal, comercial, financiera, organizacional, técnica y de riesgos, dejando constancia de dicho análisis en los documentos del proceso.

Al respecto, la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente, mediante la Guía de Elaboración de Estudios del Sector (GEES), señala que el alcance del análisis debe ser proporcional al valor y complejidad del proceso, la naturaleza del objeto contractual, el tipo de contrato y los riesgos identificados. En consecuencia, considerando la magnitud de la adquisición, la especialidad de los bienes requeridos y las condiciones particulares del mercado aeronáutico internacional, resulta necesario examinar el marco jurídico que incide en la adquisición de aeronaves de ala rotatoria, el suministro de equipos asociados, el entrenamiento, el soporte logístico y las condiciones necesarias para su incorporación, operación y sostenimiento por parte del Ejército Nacional.

1. Marco normativo de la contratación estatal.

El proceso contractual se encuentra sujeto a los principios y disposiciones establecidos en la Constitución Política de Colombia, particularmente en sus artículos 2, 209 y 217, relacionados con los fines esenciales del Estado, los principios que orientan la función administrativa y la finalidad constitucional de las Fuerzas Militares de defender la soberanía, la independencia, la integridad del territorio nacional y el orden constitucional.

De igual manera, resulta aplicable el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, contenido en la Ley 80 de 1993; la Ley 1150 de 2007, en lo relacionado con las modalidades de selección, los requisitos habilitantes y el principio de selección objetiva; la Ley 1474 de 2011, en materia de prevención y lucha contra la corrupción; y el Decreto 1082 de 2015, junto con las demás disposiciones que los modifiquen, adicionen o sustituyan.

En particular, los artículos 23, 24, 25 y 26 de la Ley 80 de 1993 establecen los principios y reglas relacionados con la transparencia, economía, responsabilidad y desarrollo de las actuaciones contractuales. Por su parte, el artículo 5 de la Ley 1150 de 2007 dispone que la selección del contratista debe responder a criterios objetivos orientados a identificar el ofrecimiento más favorable para la Entidad.

Así mismo, el artículo 2.2.1.1.2.1.1 del Decreto 1082 de 2015 establece los elementos que deben contener los estudios y documentos previos, entre ellos la descripción de la necesidad, el objeto contractual, las autorizaciones y permisos requeridos, la modalidad de selección y su justificación, el valor estimado, los criterios de selección, el análisis de riesgos y las garantías.

En concordancia con lo anterior, el artículo 2.2.1.1.1.6.2 del mismo decreto establece que la determinación de los requisitos habilitantes debe considerar el riesgo del proceso, el valor

del contrato, el análisis del sector económico y el conocimiento de los posibles oferentes desde la perspectiva comercial. Por lo tanto, las exigencias de capacidad jurídica, financiera, organizacional y experiencia deberán responder a las condiciones reales del mercado aeronáutico y a la capacidad necesaria para ejecutar integralmente el objeto contractual.

2. Regulación específica para bienes y servicios destinados a la Defensa y Seguridad Nacional

En atención a que el objeto contractual está dirigido al fortalecimiento de las capacidades operacionales de la Aviación del Ejército Nacional, resulta pertinente examinar el régimen previsto para la adquisición de bienes y servicios destinados a la Defensa y Seguridad Nacional.

En este sentido, el artículo 2, numeral 2, literal i), de la Ley 1150 de 2007 establece como causal de selección abreviada la adquisición de bienes y servicios destinados a la defensa y seguridad nacional, en los términos señalados por el Gobierno Nacional. A su vez, el artículo 2.2.1.2.1.2.26 del Decreto 1082 de 2015 desarrolla el procedimiento aplicable a esta causal.

La aplicación de este régimen exige que la Entidad justifique expresamente en los documentos del proceso las razones por las cuales los bienes y servicios requeridos están destinados a la Defensa y Seguridad Nacional, de manera que no resulte suficiente invocar únicamente la naturaleza de la entidad contratante.

En el presente caso, la adquisición responde a la necesidad institucional de fortalecer las capacidades de movilidad aérea, transporte de personal y material, apoyo logístico, evacuación aeromédica, reconocimiento y demás tareas asignadas a la Aviación del Ejército Nacional, mediante la incorporación de aeronaves de ala rotatoria con las capacidades técnicas, operacionales y logísticas requeridas para el cumplimiento de su misión constitucional y legal.

Esta relación entre la necesidad institucional y la finalidad de defensa y seguridad nacional se encuentra respaldada por el Plan de Necesidades y los documentos técnicos que sustentan la adquisición.

Adicionalmente, la determinación del procedimiento de selección deberá considerar la modificación introducida al artículo 2.2.1.2.1.2.26 mediante el artículo 11 del Decreto 142 de 2023, así como la definición de los bienes y servicios de características técnicas uniformes prevista en el artículo 2.2.1.1.1.3.1 del Decreto 1082 de 2015.

En consecuencia, deberá establecerse, a partir de las condiciones técnicas y comerciales del mercado, si las aeronaves, los equipos asociados y los servicios requeridos pueden adquirirse bajo condiciones estandarizadas y homogéneas o si, por sus características especializadas, prestaciones, configuración operacional, integración tecnológica y soporte logístico, no pueden agruparse como bienes de características técnicas uniformes.

Este análisis resulta determinante para sustentar el procedimiento de selección aplicable, teniendo en cuenta los pronunciamientos de Colombia Compra Eficiente, particularmente el Concepto C-1223 de 2026, que señala la necesidad de analizar las condiciones concretas del objeto contractual y su posibilidad de adquisición bajo parámetros homogéneos.

En consecuencia, la modalidad de selección adoptada deberá guardar correspondencia con la clasificación técnica y comercial de los bienes y servicios requeridos, así como con las particularidades del mercado y las disposiciones especiales aplicables al sector Defensa.

3. Regulación aeronáutica y requisitos de certificación

Por la naturaleza del objeto contractual, la adquisición estará condicionada al cumplimiento de los requisitos de certificación, aeronavegabilidad, documentación técnica y demás exigencias aeronáuticas aplicables a las aeronaves ofrecidas, atendiendo su clasificación, configuración y destinación institucional.

En este aspecto, resulta importante diferenciar el régimen aplicable a las aeronaves civiles del correspondiente a las aeronaves de Estado. El artículo 3 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, aprobado en Chicago en 1944, establece que las aeronaves utilizadas en servicios militares, de aduanas y policía se consideran aeronaves de Estado, las cuales no se encuentran sometidas directamente al ámbito de aplicación del convenio previsto para las aeronaves civiles, sin perjuicio del deber de los Estados de considerar la seguridad de la navegación aérea civil.

En Colombia, el Decreto 2937 de 2010 designó a la Fuerza Aérea Colombiana como Autoridad Aeronáutica de la Aviación de Estado, dentro de cuyas competencias se encuentra la expedición y actualización del Reglamento Aeronáutico Colombiano de la Aviación de Estado (RACAE).

Por consiguiente, para la incorporación de las aeronaves objeto de adquisición deberán observarse las disposiciones de los RACAE que resulten aplicables, particularmente las relacionadas con:

- RACAE 20: matrícula, registro e identificación de aeronaves.
- RACAE 21: certificación de productos aeronáuticos y reconocimiento de organizaciones de diseño y producción.
- RACAE 43: mantenimiento de aeronaves de Estado.
- RACAE 91: reglas de vuelo y operación.
- RACAE 145: organizaciones de mantenimiento aprobadas, cuando corresponda.

En concordancia con el anexo técnico, el proceso contempla el suministro de aeronaves nuevas de fábrica, con las certificaciones y documentos técnicos exigidos, los soportes expedidos o avalados por el fabricante y las condiciones de aeronavegabilidad requeridas para su entrega y aceptación.

En consecuencia, los documentos del proceso deberán precisar los certificados, autorizaciones, documentos de diseño, fabricación, mantenimiento y aeronavegabilidad que acreditarán el cumplimiento de estas condiciones, así como las responsabilidades del contratista frente a la entrega de las aeronaves, componentes, publicaciones técnicas, software, herramientas especiales y demás elementos incluidos en el alcance contractual.

4. Operaciones internacionales, importación y exportación

Teniendo en cuenta que el mercado de aeronaves de ala rotatoria comprende fabricantes y proveedores internacionales, la estructuración contractual deberá considerar las disposiciones aplicables a la fabricación, exportación, transporte, tránsito, sobrevuelo, ingreso al territorio nacional, nacionalización y entrega de las aeronaves y equipos asociados.

En este sentido, resultan relevantes las disposiciones del régimen de aduanas colombiano, particularmente el Decreto 1165 de 2019 y sus modificaciones, así como las normas sobre comercio exterior, importaciones, exportaciones y las autorizaciones especiales que correspondan según la naturaleza y configuración de los bienes adquiridos.

De igual forma, cuando las aeronaves o sus componentes se encuentren sujetos a controles de exportación, reexportación o transferencia de tecnología del país de origen, deberán identificarse las licencias, permisos y autorizaciones que resulten exigibles para garantizar su suministro y entrega al Ejército Nacional.

En consecuencia, el Plan de Necesidades y las condiciones contractuales deberán establecer las responsabilidades del contratista relacionadas con la obtención de permisos, autorizaciones, licencias, certificaciones, trámites aduaneros, transporte internacional, seguros, impuestos, tasas y demás gastos asociados con la operación de importación y entrega de las aeronaves, conforme a la distribución de obligaciones definida por la Entidad.

Así mismo, las condiciones de entrega deberán precisar el lugar de recepción, las responsabilidades logísticas, la transferencia de riesgos, la documentación de transporte y los procedimientos de inspección y aceptación de los bienes.

5. Participación de proveedores extranjeros y acreditación de requisitos

Debido a la naturaleza especializada de la industria aeronáutica, la pluralidad de posibles oferentes podrá comprender fabricantes internacionales, distribuidores autorizados, representantes comerciales y empresas especializadas en soporte logístico y mantenimiento aeronáutico.

Por tal razón, la estructuración jurídica deberá garantizar condiciones de participación que permitan la concurrencia de proveedores nacionales y extranjeros, sin desconocer las exigencias legales relacionadas con la capacidad jurídica, experiencia, capacidad financiera, capacidad organizacional y demás condiciones necesarias para ejecutar el objeto contractual.

En materia de Registro Único de Proponentes (RUP), deberá observarse lo establecido en el artículo 6 de la Ley 1150 de 2007, es decir que las personas naturales o jurídicas extranjeras que tengan domicilio o sucursal en Colombia estarán sujetas a las reglas de inscripción correspondientes, mientras que los proponentes extranjeros sin domicilio ni sucursal en el país no están obligados a inscribirse en dicho registro y deberán acreditar directamente sus requisitos habilitantes conforme a las condiciones establecidas en el pliego.

Lo anterior ha sido reiterado por Colombia Compra Eficiente, entre otros, mediante el Concepto C-206 de 2025, en el cual se precisa que corresponde a la Entidad verificar directamente la experiencia y demás requisitos de los oferentes extranjeros que no están obligados a inscribirse en el RUP.

De igual forma, los documentos otorgados en el exterior deberán cumplir las exigencias de legalización o apostilla, traducción oficial cuando corresponda y demás condiciones de validez previstas en el ordenamiento jurídico colombiano y en los documentos del proceso.

En consecuencia, los requisitos habilitantes deberán permitir la verificación objetiva de las capacidades de los posibles oferentes, considerando las particularidades de los fabricantes y proveedores internacionales, sin generar restricciones injustificadas a la participación.

6. Transparencia, publicidad y eventual reserva de la información

La estructuración del proceso deberá observar las normas de transparencia, publicidad y acceso a la información pública, conforme a la Ley 1712 de 2014 y las disposiciones pertinentes del Decreto 1082 de 2015.

En particular, el artículo 19 de la Ley 1712 de 2014 contempla la posibilidad de restringir el acceso a información pública cuando su divulgación pueda ocasionar daño a intereses públicos, entre ellos la defensa y seguridad nacional, siempre que exista fundamento constitucional o legal y se cumplan los requisitos para justificar la reserva.

De igual manera, el artículo 2.2.1.2.1.4.6 del Decreto 1082 de 2015 contempla el tratamiento especial para la adquisición de bienes y servicios del sector Defensa que requieran reserva para su adquisición.

No obstante, la naturaleza militar del objeto contractual no determina automáticamente que la totalidad del proceso o sus documentos tengan carácter reservado. Por tanto, cualquier decisión sobre la clasificación y tratamiento de la información deberá sustentarse en la naturaleza de los documentos, los riesgos asociados con su divulgación y las disposiciones legales aplicables.

En consecuencia, deberá diferenciarse la información técnica u operacional que eventualmente pueda requerir tratamiento reservado de aquella información contractual que deba someterse a las reglas generales de publicidad y transparencia en SECOP II.

7. Aplicación de los acuerdos comerciales

Teniendo en cuenta la participación potencial de fabricantes y proveedores internacionales y el valor estimado de la contratación, resulta necesario analizar la aplicación de los acuerdos comerciales suscritos por Colombia que contienen capítulos de compras públicas.

Para este propósito deberá observarse el artículo 2.2.1.2.4.1.1 del Decreto 1082 de 2015 y los lineamientos establecidos por Colombia Compra Eficiente en el MANUAL PARA EL MANEJO DE LOS ACUERDOS COMERCIALES EN PROCESOS DE CONTRATACIÓN, código CCE-EICP-MA-07, versión 02 del 8 de noviembre de 2024, así como sus actualizaciones y anexos vigentes.

La revisión deberá considerar, para cada acuerdo comercial:

1. La cobertura de la Entidad Estatal.
2. El umbral económico aplicable al proceso.
3. La cobertura de los bienes y servicios objeto de contratación.
4. Las excepciones relacionadas con defensa y seguridad nacional.
5. Las obligaciones de trato nacional y no discriminación que resulten aplicables.

De particular importancia resulta la revisión de las excepciones previstas para las contrataciones relacionadas con la defensa y seguridad nacional, la dotación y sustento de las Fuerzas Armadas, las contrataciones del sector Defensa que requieran reserva y los bienes estratégicos identificados mediante el Federal Supply Classification (FSC), entre ellos las categorías 15, correspondiente a aeronaves y componentes de estructuras para aeronaves, y 16, relativa a componentes y accesorios para aeronaves.

En consecuencia, la aplicación o excepción de los acuerdos comerciales deberá determinarse de manera individual, conforme al texto de cada instrumento internacional y a las condiciones particulares de la adquisición, dejando la correspondiente justificación en los documentos del proceso.

8. Consideraciones presupuestales y de planeación contractual

La estructuración jurídica deberá guardar coherencia con la planeación presupuestal de la adquisición y con las condiciones previstas para su ejecución, especialmente teniendo en cuenta que la adquisición contempla compromisos distribuidos en diferentes vigencias fiscales.

En este sentido, deberán observarse las disposiciones del Estatuto Orgánico del Presupuesto, el Decreto 111 de 1996 y la Ley 819 de 2003, particularmente lo relacionado con las autorizaciones para asumir compromisos que afecten presupuestos de vigencias futuras.

Para el caso de proyectos relacionados con aeronáutica, defensa y seguridad nacional, resulta pertinente el artículo 11 de la Ley 819 de 2003, que contempla la posibilidad de

autorizar vigencias futuras excepcionales, previo cumplimiento de los requisitos y procedimientos presupuestales correspondientes.

Por lo anterior, la Entidad deberá verificar la existencia y alcance de las autorizaciones presupuestales requeridas, así como la correspondencia entre el valor estimado del contrato, la programación de las vigencias, las obligaciones que se asumirán y los recursos destinados a financiar la adquisición.

De igual manera, las condiciones de pago, los hitos de entrega, las obligaciones de entrenamiento, el soporte logístico y el sostenimiento deberán guardar correspondencia con la distribución presupuestal autorizada y con la programación contractual.

9. Compensaciones industriales y acuerdos de cooperación industrial (OFFSET)

En atención a la naturaleza militar de la adquisición y a la participación potencial de proveedores internacionales, resulta necesario considerar las disposiciones relativas a las compensaciones industriales en materia de Defensa Nacional.

En este aspecto, el artículo 257 de la Ley 2294 de 2023 estableció el marco para la incorporación de compensaciones industriales (OFFSET) en las compras públicas de naturaleza militar y del sector Defensa, especialmente aquellas relacionadas con la industria aeroespacial y astilleros.

Dicha disposición fue reglamentada mediante el Decreto 1001 de 2025, que adicionó el Capítulo 20 al Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1074 de 2015, estableciendo condiciones para la incorporación de las compensaciones industriales, sus umbrales económicos y los mecanismos de seguimiento.

Particularmente, el artículo 2.2.1.20.1.5 del Decreto 1074 de 2015 establece la obligatoriedad de incluir la cláusula de compensación industrial (OFFSET) en los contratos financiados con recursos del Presupuesto General de la Nación que tengan por objeto la adquisición de bienes y servicios para uso militar o equipos y sistemas destinados a la Defensa y Seguridad Nacional, incluidos los bienes y servicios asociados a su sostenimiento y mantenimiento, cuando su valor sea igual o superior a USD 3.000.000, incluidos los impuestos.

Adicionalmente, el artículo 2.2.1.20.1.8 establece los elementos mínimos que deberán considerar las entidades compradoras, incluyendo la naturaleza de la adquisición, su cuantía y las condiciones del proveedor, contemplando la exigencia respecto de empresas extranjeras que suministren bienes o servicios de manera directa o indirecta.

En consecuencia, considerando la naturaleza y cuantía de la presente adquisición, la Entidad deberá verificar la aplicación de esta obligación y establecer, en caso de configurarse sus presupuestos, las condiciones correspondientes en los documentos de planeación y en el contrato, incluyendo los compromisos de transferencia tecnológica,

cooperación industrial, mecanismos de seguimiento y verificación, de conformidad con la regulación aplicable y la política sectorial del Ministerio de Defensa Nacional.

10. Empresas y derechos humanos – Conducta empresarial responsable

En atención a las disposiciones del Decreto 552 de 2026, mediante el cual se establecen lineamientos en materia de empresas y derechos humanos para orientar las actuaciones de las entidades de la Rama Ejecutiva del orden nacional, la Entidad deberá considerar la incorporación progresiva de criterios relacionados con el respeto y la protección de los derechos humanos en sus relaciones con el sector empresarial.

En particular, el numeral 3 del artículo 2.1.7.8.1.5 establece el deber empresarial de respetar los derechos humanos, incluyendo la adopción de políticas de compromiso, el desarrollo de procesos de debida diligencia y la participación en mecanismos eficaces de reparación cuando corresponda.

Así mismo, los artículos 2.1.7.8.2.2.1 y 2.1.7.8.2.2.6 establecen parámetros de actuación para las entidades públicas y la incorporación de criterios técnicos relacionados con el enfoque basado en derechos humanos y empresas en los procesos de contratación estatal y compras públicas, bajo criterios de progresividad y selección objetiva.

En atención a la naturaleza del objeto contractual, que involucra actividades de fabricación, suministro, transporte internacional, soporte logístico, mantenimiento y relaciones comerciales con fabricantes y proveedores especializados, la Entidad incorporará como requisito habilitante la presentación del formato denominado «DECLARACIÓN JURAMENTADA DE COMPROMISO CON LOS DERECHOS HUMANOS Y LA CONDUCTA EMPRESARIAL RESPONSABLE (DECRETO 552 DE 2026)».

Para acreditar esta exigencia, únicamente se solicitará el referido formato, debidamente diligenciado y suscrito por el representante legal del proponente, sin requerir certificaciones adicionales, acreditaciones externas o sistemas formales de gestión de debida diligencia, conforme a las condiciones que se establezcan en el pliego de condiciones.

La incorporación de este requisito deberá guardar correspondencia con el análisis de riesgos y las características del objeto contractual, de manera que resulte proporcional, verificable y compatible con la participación de posibles fabricantes y proveedores internacionales, sin desconocer las obligaciones legales aplicables en materia de derechos humanos.

11. Inclusión, accesibilidad y participación de personas con discapacidad

En cumplimiento de las disposiciones de la Ley 1618 de 2013 y del Decreto 0287 de 2026, que modificó el Decreto 1082 de 2015 para fortalecer el sistema de preferencias en favor de las personas con discapacidad dentro de la contratación pública, la Entidad deberá analizar la pertinencia y aplicación de las medidas afirmativas correspondientes en las etapas de planeación, selección, adjudicación y ejecución.

En particular, deberá considerarse la incorporación de criterios de accesibilidad en los bienes, servicios y elementos asociados al objeto contractual, así como la aplicación de criterios habilitantes diferenciales en favor de los emprendimientos y empresas de personas con discapacidad, en los términos y condiciones previstos en la regulación.

Teniendo en cuenta la naturaleza especializada de la adquisición de aeronaves de ala rotatoria, las exigencias de aeronavegabilidad, seguridad operacional, certificación técnica y los estándares propios de la industria aeronáutica, la Entidad deberá determinar cuáles medidas de inclusión y accesibilidad resultan pertinentes y viables respecto de los bienes y servicios efectivamente requeridos, dejando la correspondiente justificación en los estudios previos.

De igual manera, deberá observarse que el puntaje adicional del dos por ciento (2%) previsto en el Decreto 0287 de 2026 corresponde a las modalidades de licitación pública y concurso de méritos, por lo cual no resulta aplicable al presente proceso de selección abreviada. Sin embargo, ello no excluye el análisis de las demás herramientas de inclusión y accesibilidad que sí resulten exigibles para esta modalidad.

12. Garantías, riesgos y responsabilidades contractuales

La estructuración jurídica deberá considerar las garantías que permitan respaldar el cumplimiento de las obligaciones derivadas de la adquisición, atendiendo la naturaleza de los bienes, la cuantía, la duración del contrato y los riesgos asociados con su ejecución.

En este sentido, deberán observarse las disposiciones del artículo 7 de la Ley 1150 de 2007 y de la Sección 3 del Decreto 1082 de 2015, relacionada con las garantías exigibles en la contratación estatal.

Debido a la naturaleza del objeto contractual, el análisis deberá considerar, entre otros, los riesgos asociados con la fabricación, suministro, transporte internacional, entrega, aceptación técnica, entrenamiento, garantía de fábrica, disponibilidad de repuestos, soporte logístico, mantenimiento y cumplimiento de las obligaciones de transferencia tecnológica cuando corresponda.

En consecuencia, las garantías deberán estructurarse de acuerdo con los riesgos identificados y las obligaciones efectivamente asumidas por el contratista, estableciendo coberturas, vigencias, cuantías y condiciones que permitan proteger los intereses de la Entidad durante la ejecución contractual y los períodos de garantía.

Así mismo, las obligaciones contractuales deberán precisar los mecanismos de supervisión, inspección, aceptación y seguimiento de las aeronaves, sus componentes, los servicios asociados y las condiciones de soporte técnico y logístico, de manera que se garantice la disponibilidad y sostenibilidad de las capacidades adquiridas.

13. Conclusión del análisis jurídico del sector

Del análisis efectuado se concluye que la adquisición de aeronaves de ala rotatoria, incluido entrenamiento, soporte logístico y equipo asociado para su operación, se encuentra sometida al régimen general de contratación estatal y a las disposiciones especiales aplicables a los bienes y servicios destinados a la Defensa y Seguridad Nacional, así como a la regulación aeronáutica propia de la Aviación de Estado, las normas de comercio exterior y las disposiciones presupuestales correspondientes.

En consecuencia, la estructuración jurídica del proceso deberá garantizar la coherencia entre la necesidad institucional, las especificaciones técnicas, las condiciones del mercado nacional e internacional, los requisitos de certificación y aeronavegabilidad, la participación de proveedores extranjeros, las obligaciones de importación y entrega, la planeación presupuestal y las responsabilidades contractuales.

De igual manera, deberán considerarse las disposiciones relativas a los acuerdos comerciales, las compensaciones industriales cuando resulten obligatorias, la conducta empresarial responsable en materia de derechos humanos, las medidas de inclusión y accesibilidad, y las garantías requeridas para respaldar la ejecución contractual.

Finalmente, la modalidad de selección, los requisitos habilitantes, los factores de evaluación, las condiciones de publicidad, el tratamiento de la información y las obligaciones del futuro contratista deberán sustentarse en los apartados correspondientes del estudio previo, atendiendo las particularidades del objeto contractual y los principios de transparencia, economía, responsabilidad, planeación y selección objetiva.

3.1.4 ASPECTOS AMBIENTALES

1. Consideraciones generales

La adquisición de aeronaves de ala rotatoria constituye la incorporación de un sistema aeronáutico que, además de las aeronaves propiamente dichas, comprende motores, sistemas de transmisión, rotores, sistemas hidráulicos, 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 impactos asociados a la adquisición y posterior operación de los helicópteros no se limitan a las emisiones generadas durante el vuelo, sino que comprenden las diferentes actividades relacionadas con su fabricación, transporte, recepción, puesta en operación, entrenamiento, 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 los principales aspectos e impactos asociados a la solución aeronáutica requerida, procurando que las condiciones técnicas y contractuales permitan prevenir, minimizar, controlar y gestionar adecuadamente los efectos ambientales derivados de las actividades desarrolladas durante la ejecución del

contrato y el posterior sostenimiento de las aeronaves, este enfoque encuentra fundamento en los artículos 8, 79 y 80 de la Constitución Política, así como en la Ley 99 de 1993, que establece los principios generales de protección ambiental y organiza el Sistema Nacional Ambiental – SINA.

2. Emisiones atmosféricas y consumo de combustible

La operación de helicópteros constituye una fuente de emisiones atmosféricas asociadas principalmente al consumo de combustible de aviación y a las características de sus sistemas de propulsión, entre los productos de combustión pueden encontrarse dióxido de carbono (CO_2), óxidos de nitrógeno (NOx), monóxido de carbono (CO), hidrocarburos no quemados y material particulado, dependiendo de la tecnología del motor, el combustible utilizado y las condiciones de operación.

En este sentido, el consumo de combustible constituye una variable ambiental relevante, debido a su relación con la eficiencia energética de las aeronaves y las emisiones generadas durante su utilización, así las cosas para efectos del análisis del sector podrán considerarse indicadores técnicos como el consumo por hora de vuelo, el consumo según el perfil de misión, la eficiencia operacional y la relación entre capacidad de transporte y combustible requerido.

No obstante, estos indicadores deberán analizarse teniendo en cuenta las diferencias de capacidad, configuración, carga útil, alcance y perfiles operacionales de los helicópteros, evitando comparaciones que no resulten técnicamente homogéneas.

En consecuencia, el consumo de combustible y las emisiones asociadas se consideran variables de análisis ambiental y técnico del sector, sin que ello implique establecer límites de participación o certificaciones ambientales adicionales que carezcan de justificación técnica y normativa.

3. Ruido aeronáutico

El ruido aeronáutico constituye otro aspecto ambiental asociado a la operación de helicópteros, especialmente durante las fases de encendido, despegue, aterrizaje, vuelo estacionario, pruebas de motor y actividades de mantenimiento en tierra, estas condiciones están relacionadas con las características de los motores, los rotores principales y de cola, los sistemas de transmisión y los perfiles de operación de cada aeronave.

Por lo anterior, los aspectos relacionados con ruido deberán analizarse teniendo en cuenta las características técnicas de los helicópteros, su destinación operacional y las condiciones de los aeródromos y unidades militares donde se proyecta su utilización, de conformidad con la regulación aeronáutica y ambiental que resulte aplicable a la Aviación de Estado.

4. Combustibles, sustancias químicas y residuos peligrosos

Las actividades relacionadas con la operación, mantenimiento y sostenimiento de

los helicópteros pueden generar diferentes tipos de residuos, entre ellos aceites y lubricantes usados, filtros contaminados, combustibles, líquidos hidráulicos, solventes, baterías, materiales absorbentes utilizados en la atención de derrames y componentes que puedan presentar características de peligrosidad.

En este sentido, el Decreto 1076 de 2015, particularmente su Título 6, establece disposiciones relacionadas con la gestión integral de residuos peligrosos, mientras que la Ley 1252 de 2008 establece obligaciones y responsabilidades para los generadores y demás actores que intervienen en su manejo.

Así mismo, resulta pertinente considerar el Reglamento Aeronáutico Colombiano de la Aviación de Estado – RACAE 34, correspondiente a combustibles de aviación, que contempla disposiciones relacionadas con el manejo seguro de combustibles, las medidas de prevención de derrames y la disposición final de residuos de combustible y residuos peligrosos.

Por tal razón, las actividades de abastecimiento, almacenamiento, mantenimiento y manipulación de sustancias deberán desarrollarse conforme a los procedimientos institucionales y las disposiciones ambientales aplicables, garantizando la prevención de derrames y la adecuada gestión de los residuos que se generen.

5. Mantenimiento, aprovechamiento y disposición final de componentes

El sostenimiento de las aeronaves de ala rotatoria comprende actividades de inspección, mantenimiento preventivo y correctivo, reparación, sustitución y eventual retiro de componentes aeronáuticos.

Desde la perspectiva ambiental, resulta importante diferenciar aquellos elementos que conservan posibilidades de reparación, recuperación o aprovechamiento de aquellos que, por sus condiciones técnicas, estructurales, de seguridad o vida límite, deban retirarse definitivamente del servicio.

En concordancia con los procedimientos aeronáuticos y ambientales aplicables, los componentes podrán clasificarse, según corresponda, en:

a. **Componentes reutilizables o recuperables:** aquellos que puedan reincorporarse al sistema después de cumplir las verificaciones técnicas correspondientes.

b. **Componentes reparables:** susceptibles de mantenimiento, reparación u overhaul, de acuerdo con las instrucciones del fabricante y los requisitos de aeronavegabilidad.

c. **Componentes fuera de servicio o no reparables:** aquellos que deban retirarse definitivamente por razones técnicas o de seguridad.

d. **Residuos peligrosos:** materiales cuya clasificación y gestión deberá atender las

características del material y las disposiciones ambientales aplicables.

La disposición final de estos elementos deberá efectuarse mediante los procedimientos institucionales y los mecanismos autorizados, garantizando la trazabilidad y el cumplimiento de las obligaciones ambientales correspondientes.

6. Marco normativo ambiental aplicable

El desarrollo de las actividades relacionadas con la adquisición, operación, mantenimiento y sostenimiento de los helicópteros deberá observar, según corresponda, las siguientes disposiciones:

a. **Constitución Política de Colombia:** artículos 8, 79 y 80, relacionados con la protección de las riquezas naturales, el derecho a gozar de un ambiente sano y la prevención del deterioro ambiental.

b. **Ley 99 de 1993:** por la cual se crea el Ministerio del Medio Ambiente, se organiza el Sistema Nacional Ambiental – SINA y se establecen los principios generales de la política ambiental colombiana.

c. **Ley 1252 de 2008:** por medio de la cual se establecen normas prohibitivas en materia ambiental referentes a los residuos y desechos peligrosos.

d. **Decreto 1076 de 2015:** Decreto Único Reglamentario del Sector Ambiente y Desarrollo Sostenible, particularmente las disposiciones relacionadas con la gestión integral de residuos peligrosos.

e. **Resolución 1362 de 2007:** relacionada con el Registro de Generadores de Residuos o Desechos Peligrosos, cuando resulte aplicable.
f. **Resolución 2184 de 2019:** relacionada con el código de colores para la separación de residuos sólidos en la fuente, conforme a su ámbito de aplicación.

g. **Reglamento Aeronáutico Colombiano de la Aviación de Estado – RACAE 34:** relacionado con los combustibles de aviación y las medidas para el manejo y disposición final de residuos de combustible y residuos peligrosos.

La aplicación de estas disposiciones deberá atender la naturaleza de las actividades desarrolladas, el tipo de material o residuo, el sujeto responsable y la etapa correspondiente de operación o sostenimiento.

7. Consideraciones ambientales para la ejecución contractual

Desde la perspectiva contractual, los aspectos ambientales identificados deberán traducirse en obligaciones claras y verificables, de acuerdo con las actividades que se encuentren comprendidas dentro del alcance contractual.

En consecuencia, cuando corresponda, deberán establecerse responsabilidades

relacionadas con el manejo de sustancias químicas y combustibles, la entrega de fichas de datos de seguridad, la prevención y atención de derrames, la gestión de residuos generados durante actividades de mantenimiento, entrenamiento, asistencia técnica o soporte logístico ejecutadas por el contratista, y la entrega de los soportes de gestión ambiental que sean legalmente exigibles.

Así las cosas, deberá diferenciarse la responsabilidad del contratista respecto de las actividades que ejecute directamente en desarrollo del contrato, de aquellas obligaciones ambientales que correspondan al Ejército Nacional en su condición de operador, mantenedor o generador de residuos durante la utilización y sostenimiento institucional de las aeronaves.

De esta manera, los aspectos ambientales se incorporan al análisis del sector y a la estructuración contractual bajo criterios de pertinencia, proporcionalidad y relación directa con el objeto, evitando establecer requisitos habilitantes, certificaciones o condiciones restrictivas que no cuenten con una justificación técnica, jurídica y de mercado.

4 DESCRIPCIÓN DEL OBJETO A CONTRATAR, ESPECIFICACIONES TÉCNICAS MÍNIMAS DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO Y ESPECIFICACIONES TÉCNICAS ADICIONALES DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO.

4.1 OBJETO DEL CONTRATO

"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 CAPACIDADES OPERACIONALES DEL EJÉRCITO NACIONAL DE COLOMBIA"

4.2 CONTRATO A CELEBRAR

El contrato por celebrar con el posible adjudicatario del presente proceso de selección será mediante un Contrato de **COMPRAVENTA.**

4.3 ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO

Las especificaciones técnicas relacionadas a continuación son de obligatorio cumplimiento y corresponden a las condiciones mínimas requeridas por el Ejército Nacional. El oferente deberá acreditar su cumplimiento mediante la documentación técnica correspondiente y, en caso de adjudicación, el contratista deberá entregar los bienes y servicios de conformidad con lo establecido en cada una de las tablas.

AERONAVES DE ALA ROTATORIA		
No	**ITEM**	**DESCRIPCIÓN**
1	Aeronaves ala rotatoria	Aeronave de ala rotatoria bimotor

- **Características de la aeronave:**

GENERALIDADES AERONAVE		
No	**ITEM**	**DESCRIPCIÓN**
AERONAVE Y FUSELAJE		
1	Tipo de aeronave	El oferente deberá acreditar que la aeronave ofrecida corresponde a un helicóptero bimotor, en condición de fábrica nuevo, sin uso previo, aeronavegable, completamente funcional y certificado por la autoridad aeronáutica competente del país de fabricación, con certificación de tipo y certificado de aeronavegabilidad vigentes, así como el cumplimiento de los estándares internacionales aplicables a aeronaves militares o de doble propósito. En caso de adjudicación, el contratista deberá entregar la aeronave en las condiciones acreditadas.
2	Modelo	Las aeronaves y todos sus componentes deberán ser nuevos de fábrica, sin uso previo y con un máximo de 50 horas de vuelo correspondientes exclusivamente a pruebas de fábrica. Deberán ser de producción vigente al momento de la entrega, no estar descontinuados y contar con una antigüedad máxima de un (1) año, contada desde su fecha de fabricación hasta la fecha de entrega al Ejército Nacional, sin que esto comprometa la obligación de entregar la aeronave y sus sistemas con las actualizaciones técnicas aplicables. El oferente deberá indicar, mediante certificación expedida por el fabricante, el ciclo de vida previsto para la aeronave ofrecida, expresado en años y cuando corresponda, en horas de vuelo o ciclos de operación, así como las condiciones aplicables para su sostenimiento. Asimismo, deberá acreditar el respaldo del fabricante durante dicho ciclo de vida, garantizando la disponibilidad de soporte logístico, repuestos, publicaciones técnicas, boletines de servicio y actualizaciones aplicables.
3	Color de aeronave	El oferente deberá manifestar la aceptación del esquema de pintura, las identificaciones y los distintivos institucionales establecidos por el Ejército Nacional. En caso de adjudicación, el contratista deberá entregar la aeronave con dicho esquema. El sistema de pintura deberá emplear, como mínimo, un primer (primer coat) de acuerdo con la especificación militar **MIL-PRF-23377**, color **Yellow**, y un acabado de poliuretano conforme a la especificación militar **MIL-PRF-85285**, en los colores **FS 34094 (Verde)**, **FS 34031 (Marrón)**, **FS 36118**

GENERALIDADES AERONAVE		
No	**ITEM**	**DESCRIPCIÓN**
		(Gris) y **FS 37037 (Negro)**, o sus equivalentes aprobados por la autoridad aeronáutica aplicable y compatibles con el sistema de pintura utilizado, los accesos de la aeronave a cabina de pilotos y pasajeros, partes superiores de la aeronave deberán estar con pintura antideslizante o su equivalente. Las especificaciones definitivas del esquema de pintura, distribución de colores, identificaciones, insignias y distintivos institucionales serán suministradas por el Ejército Nacional al contratista previo al inicio de los trabajos de preparación y aplicación de pintura.
4	Aceptación aeronave	El oferente deberá certificar con documento independiente allegado con la oferta que la aeronave será entregada de acuerdo con los parámetros establecidos en los respectivos manuales del operador y de mantenimiento. El contratista deberá realizar las pruebas en tierra y vuelo que garanticen el correcto funcionamiento de la aeronave, una vez suscrito el contrato.
5	Certificaciones	El oferente deberá acreditar que la aeronave ofrecida dispone o puede ser entregada con los certificados exigidos. En caso de adjudicación, el contratista deberá entregar al supervisor del contrato, expedidos o avalados por la casa fabricante, los siguientes certificados: ● Aeronavegabilidad. ● Certificado de fabricación expedido por el fabricante de la aeronave. ● Certificado tipo. ● Vuelo por instrumentos. ● Vuelo NVG. ● Transporte de carga externa.
6	Aeronavegabilidad	El oferente deberá allegar los certificados o documentos que acrediten que las aeronaves podrán ser entregadas con las últimas actualizaciones de aeronavegabilidad, de acuerdo con las regulaciones colombianas aplicables. En caso de adjudicación, el contratista deberá entregar las aeronaves con dichas actualizaciones en las fechas definidas en el cronograma.
7	Fuselaje, botalón de cola, estabilizador horizontal y vertical	El oferente deberá acreditar que la aeronave ofrecida está fabricada con materiales aeronáuticos certificados que proporcionan resistencia estructural, durabilidad, protección contra la corrosión y condiciones adecuadas de mantenimiento durante su ciclo de vida. En caso de

GENERALIDADES AERONAVE		
No	**ITEM**	**DESCRIPCIÓN**
		adjudicación, el contratista deberá entregar la aeronave con estas características.
8	Panel transparente de exploración superior e inferior en cabina de pilotos	El oferente deberá acreditar que la aeronave ofrecida cuenta con paneles transparentes de alta resistencia o su equivalente. En caso de adjudicación, el contratista deberá entregar la aeronave con estos paneles instalados.
9	Windshield	El oferente deberá acreditar que los windshield de la aeronave ofrecida cumplen la normatividad internacional aplicable. En caso de adjudicación, el contratista deberá entregar la aeronave con los respectivos windshield instalados.
10	Sistema desempañante de windshield	El oferente deberá acreditar que la aeronave ofrecida cuenta con un sistema de calefacción eléctrica por resistencia, ventilador por soplado de aire o su equivalente. En caso de adjudicación, el contratista deberá entregar la aeronave con el sistema instalado y funcional.
11	Limpiaparabrisas	El oferente deberá acreditar que la aeronave ofrecida cuenta con limpiaparabrisas para piloto y copiloto, con sus respectivos motores eléctricos. En caso de adjudicación, el contratista deberá entregar la aeronave con estos elementos instalados y funcionales.
12	Entradas de aire de impacto regulables en cabina/Sistema de ventilación de cabina	El oferente deberá acreditar que la aeronave ofrecida cuenta con surtidores de aire ajustables en cabina o su equivalente. En caso de adjudicación, el contratista deberá entregar la aeronave con este sistema instalado y funcional.
13	Sistema Pitot estático	El oferente deberá acreditar que la aeronave ofrecida cuenta con dos (2) sistemas Pitot estáticos con calefacción, sistemas de alarma y sus respectivos componentes de respaldo. En caso de adjudicación, el contratista deberá entregar la aeronave con estos sistemas instalados y funcionales.
14	Ventanas cabina pilotos y cabina de pasajeros	El oferente deberá acreditar que la aeronave ofrecida cuenta con las respectivas manijas de expulsión en las salidas de emergencia de la cabina de pilotos y de la cabina de pasajeros. En caso de adjudicación, el contratista deberá entregar la aeronave con estos elementos instalados y funcionales.
15	Sistema cortacables	El oferente deberá acreditar que la aeronave ofrecida cuenta con sistema cortacables y provisiones fijas a la estructura, que garanticen el corte de tendidos eléctricos en casos de emergencia. En caso de adjudicación, el contratista deberá entregar la aeronave con el sistema instalado y funcional.
16	Pintle Mount (puntos duros)	El oferente deberá acreditar y garantizar que las aeronaves cuenten con puntos duros para la instalación de sistemas de

GENERALIDADES AERONAVE		
No	**ITEM**	**DESCRIPCIÓN**
		armamento aéreo compatibles con las capacidades actuales de armamento aéreo del Ejército Nacional, en los costados LH y RH. (si la aeronave cuenta con dos o mas configuraciones de armamento, se requiere que se especifique la cantidad de puntos duros y tipos de configuración.) En caso de adjudicación, el contratista deberá entregar la aeronave con el sistema instalado.
17	Puntos de anclaje exterior	El oferente deberá acreditar que la aeronave ofrecida cuenta con puntos para anclarla al terreno en condiciones de viento adverso. En caso de adjudicación, el contratista deberá entregar la aeronave con los respectivos puntos de anclaje.
18	Puntos de izaje y apoyo para gatos	El oferente deberá acreditar que la aeronave ofrecida cuenta con puntos en el fuselaje para elevarla mediante gatos hidráulicos. En caso de adjudicación, el contratista deberá entregar la aeronave con los respectivos puntos de izaje y apoyo.
19	Puertas	El oferente deberá acreditar que cada aeronave cuente con puertas para los pilotos, puertas corredizas para los pasajeros y puerta o compuerta para el compartimiento de carga. Estas deberán contar con salidas de emergencia push-out, sistema de cierre con bloqueo en posición cerrada y abierta, cerraduras y sus respectivas llaves.
20	Sistema de acceso a la parte superior exterior de la aeronave	El oferente deberá acreditar que la aeronave ofrecida cuenta con pasos de mantenimiento en los lados izquierdo y derecho del fuselaje para acceder a la parte superior de la aeronave. En caso de adjudicación, el contratista deberá entregar la aeronave con dichos medios de acceso.
21	Escalón de acceso a cabina de pilotos y pasajeros	El oferente deberá acreditar que la aeronave ofrecida dispone de medios seguros de acceso a las áreas superiores y a los componentes que requieran inspección o mantenimiento, mediante soluciones integradas, removibles o equivalentes aprobados por el fabricante. En caso de adjudicación, el contratista deberá entregar la aeronave con estos medios.
22	Cinturones de seguridad para pilotos y tripulantes	El oferente deberá acreditar que la aeronave ofrecida cuenta con cinturones de seguridad de cinco (5) puntos de anclaje con apertura rápida mediante giro, botón o su equivalente para pilotos y cinturones de seguridad para tripulantes y pasajeros de tres (3) o más puntos de anclaje, En caso de adjudicación, el contratista deberá entregar la aeronave con dichos cinturones instalados.
23	Sillas de pilotos	El oferente deberá acreditar que la aeronave ofrecida cuenta con sillas ergonómicas para los pilotos, ajustables en altura y profundidad, con protección balística y abatibles hacia

GENERALIDADES AERONAVE		
No	**ITEM**	**DESCRIPCIÓN**
		atrás en caso de emergencia. En caso de adjudicación, el contratista deberá entregar la aeronave con las respectivas sillas instaladas.
24	Aire acondicionado cabina pilotos y pasajeros	El oferente deberá acreditar que la aeronave ofrecida cuenta con sistema de aire acondicionado totalmente funcional que permita regular la temperatura, la humedad y la ventilación. En caso de adjudicación, el contratista deberá entregar la aeronave con el sistema instalado y funcional.
25	Provisiones para sistemas adicionales	El oferente deberá acreditar con documento independiente debidamente suscrito con la oferta que la aeronave ofrecida puede contar con las provisiones requeridas para los siguientes sistemas. En caso de adjudicación, el contratista deberá entregar las provisiones que sean seleccionadas por la Entidad: Cámara FLIR Soga rápida / Rappel Grúa de rescate Gancho de carga Tanque auxiliar Protección balística para cabina de pilotos y pasajeros
SISTEMA DE AVIÓNICA		
26	Transmisor de localización de emergencia (ELT)	El oferente deberá acreditar que la aeronave ofrecida cuenta con un transmisor localizador de emergencia (ELT) de activación automática y manual, instalado e integrado de acuerdo con la configuración certificada de la aeronave, con su respectivo dispositivo de control remoto ubicado en la cabina de pilotos. En caso de adjudicación, el contratista deberá entregar la aeronave con el sistema completamente funcional y con la matrícula militar "EJC" previamente asignada por el Ejército Nacional.
27	Sistemas de Navegación	El oferente deberá acreditar que la aeronave ofrecida cuenta con sistemas de navegación certificados e integrados con la arquitectura aviónica. En caso de adjudicación, el contratista deberá entregar la aeronave con los siguientes sistemas instalados, integrados y completamente funcionales: VOR/DME, ILS, MKR, dos (2) módulos GPS integrados al sistema principal de aviónica, dos (2) sistemas de gestión de vuelo (FMS), sistema de navegación y georreferenciación, sistema de alerta y proximidad al terreno, con indicaciones visuales y alarmas audibles para el piloto y el copiloto. La aeronave deberá contar con un sistema de director de vuelo integrado con los sistemas de navegación, los FMS y,

GENERALIDADES AERONAVE		
No	**ITEM**	**DESCRIPCIÓN**
		cuando corresponda, con el sistema automático de control de vuelo o piloto automático. El director de vuelo deberá proporcionar al piloto y al copiloto indicaciones visuales de guiado para el seguimiento de rumbo, altitud, velocidad, trayectoria y procedimientos de navegación y aproximación, de acuerdo con la configuración certificada de la aeronave. Asimismo, deberá disponer de dos (2) sistemas independientes de radar altímetro, uno para el piloto y otro para el copiloto, con indicaciones visuales y alarmas audibles integradas en la aviónica. Todos los sistemas deberán encontrarse armonizados entre sí y permitir su visualización y operación desde la cabina de pilotos.
28	Panel de sistema de aumento de estabilidad	El oferente deberá acreditar que la aeronave ofrecida cuenta con un sistema igual o equivalente para realizar procedimientos de vuelo RNAV/RNP o superior, con certificación para vuelo en condiciones de vuelo por instrumentos. En caso de adjudicación, el contratista deberá entregar la aeronave con el sistema instalado y funcional.
29	Cajas de sistema de intercomunicación	El oferente deberá acreditar que la aeronave ofrecida cuenta con dos (2) cajas de comunicación interna para la cabina de pilotos (ICS) y dos (2) o más para la cabina de pasajeros (ICS), con cajas de audio dotadas de sistema de activación por voz, volumen y manipulación independiente, siete (7) canales de comunicación y cinco (5) canales de navegación o superior, operación desde el mando cíclico de los pilotos y PTT desde el piso para pilotos y tripulantes. En caso de adjudicación, el contratista deberá entregar estos sistemas instalados y funcionales.
30	Transpondedor	El oferente deberá acreditar que la aeronave ofrecida cuenta con dos (2) transpondedores independientes, con capacidad de operación en modos S y C, debidamente certificados e integrados con la arquitectura aviónica. En caso de adjudicación, el contratista deberá entregar la aeronave con ambos equipos instalados y completamente funcionales, permitiendo la visualización de la información correspondiente en las pantallas del piloto y del copiloto. Los transpondedores deberán cumplir las normas y métodos recomendados aplicables de la OACI, así como la reglamentación vigente de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC). Asimismo, deberán ser compatibles con la configuración militar de la aeronave y permitir su integración con el sistema de identificación militar

GENERALIDADES AERONAVE		
No	**ITEM**	**DESCRIPCIÓN**
		correspondiente, de acuerdo con los requerimientos de interoperabilidad y las capacidades actualmente disponibles en la Aviación del Ejército.
31	Sistema de protección para planta externa	El oferente deberá acreditar que la aeronave ofrecida cuenta con sistema de protección contra picos de alto voltaje producidos por la planta eléctrica externa que se conecte a la aeronave. En caso de adjudicación, el contratista deberá entregar la aeronave con este sistema instalado y funcional.
32	Tomacorrientes tipo USB (A-C)	El oferente deberá acreditar que la aeronave ofrecida cuenta con puertos de salida de corriente tipo USB-A y USB-C en la cabina de pilotos. En caso de adjudicación, el contratista deberá entregar la aeronave con dichos puertos instalados y funcionales.
33	Brújula magnética	El oferente deberá acreditar que la aeronave ofrecida cuenta con una brújula magnética análoga en la cabina de pilotos. En caso de adjudicación, el contratista deberá entregar la aeronave con la brújula instalada y operativa.
34	Indicador OAT	El oferente deberá acreditar que la aeronave ofrecida cuenta con indicador de temperatura exterior en grados Celsius (°C) en la cabina de pilotos. En caso de adjudicación, el contratista deberá entregar la aeronave con el indicador instalado y funcional.
35	Altoparlantes	El oferente deberá acreditar que la aeronave ofrecida cuenta con transmisión desde las cajas de audio (ICS) de la cabina de pilotos para altoparlantes. En caso de adjudicación, el contratista deberá entregar la aeronave con el sistema instalado y funcional.
36	Reloj digital	El oferente deberá acreditar que la aeronave ofrecida cuenta con dos (2) relojes digitales para el piloto y el copiloto. En caso de adjudicación, el contratista deberá entregar la aeronave con estos relojes instalados y funcionales.
37	Horómetro	El oferente deberá acreditar que la aeronave ofrecida cuenta con un sistema de horómetro integrado en la aviónica o su equivalente para el control de horas de vuelo. En caso de adjudicación, el contratista deberá entregar la aeronave con el sistema instalado y funcional.
38	ADS-B (Automatic Dependent Surveillance – Broadcast (Vigilancia Dependiente	El oferente deberá acreditar que la aeronave ofrecida cuenta con sistema ADS-B IN-OUT, con información visible y audible, según las regulaciones OACI y de acuerdo con la capacidad actual instalada en las aeronaves de la Aviación del Ejército, con el fin de cumplir la reglamentación vigente

GENERALIDADES AERONAVE		
No	**ITEM**	**DESCRIPCIÓN**
	Automática por Radiodifusión).	de la UAEAC. En caso de adjudicación, el contratista deberá entregar la aeronave con el sistema instalado y funcional.
39	Pantallas	El contratista deberá entregar la aeronave con pantallas de información de vuelo independientes por piloto, PFD1, PFD2, MFD, con visión sintética, control de intensidad, con sistema de reversión de información en pantallas, adicional su sistema de aviónica integrado a las pantallas que garantice la transmisión de la información digital efectiva y redundante. Lo anterior deberá contar con la actualización de su base de datos por 3 años, desde la llegada de cada aeronave de condición nueva, incluido en el valor ofertado, sin costos adicionales para el Ejército Nacional.
40	Radar meteorológico	El contratista deberá entregar y garantizar que las aeronaves cuenten con un instrumento de lecturas meteorológicas en tiempo real —provisión y removible—, con proyección de información integrada a la aviónica de la aeronave.
41	Instrumentos Standby	El contratista deberá entregar y garantizar que la aeronave cuente con instrumentación de respaldo independiente de las pantallas principales que permita, como mínimo, visualizar la actitud de la aeronave, la velocidad indicada y la altitud barométrica. Asimismo, deberá disponer de indicación independiente de rumbo magnético. La solución podrá ser analógica, digital o integrada, siempre que se encuentre certificada, sea visible para la tripulación y cuente con una fuente de energía independiente que permita su operación ante la pérdida del sistema eléctrico principal.
42	Sistema de comunicación de la aeronave	El contratista deberá entregar cada aeronave con un mínimo de dos (2) radios VHF multibanda o superior, con sus respectivas antenas instaladas.
43	Sistema de comunicaciones militar HARRIS	El contratista deberá entregar cada aeronave equipada con un sistema de comunicaciones con certificación aeronáutica Harris 7850A, incluyendo radio, antena multibanda, antena SATCOM, antena GPS, arnés eléctrico, cajas de control y todos los demás componentes necesarios para su correcta instalación, integración y operación desde la cabina de pilotos —provisión y removible. Este requerimiento obedece a la necesidad de preservar la interoperabilidad con la infraestructura y arquitectura de comunicaciones actualmente empleadas por el Ejército Nacional, garantizando la continuidad de las capacidades operacionales existentes, la estandarización de los medios de comunicación de la Fuerza y la compatibilidad con los procedimientos, configuraciones y sistemas institucionales

GENERALIDADES AERONAVE		
No	**ITEM**	**DESCRIPCIÓN**
		actualmente en servicio, asegurando comunicaciones seguras de voz y datos durante el desarrollo de las operaciones.
44	Sistema grabación de datos de vuelo	El contratista deberá entregar las aeronaves con sistema FDR/CVR Flight Data Recorder/Cockpit Voice Recorder.
SISTEMA DE MOTORES		
45	Motores	El oferente deberá acreditar que la aeronave ofrecida es bimotor, garantiza redundancia en todos sus sistemas y cuenta con capacidad de aterrizaje y despegue a altitudes superiores a 12.000 ft, según las condiciones de operación y las características geográficas de Colombia donde se encuentran ubicadas bases militares fijas. En caso de adjudicación, el contratista deberá entregar la aeronave con estas condiciones.
46	Compuertas de los motores	El oferente deberá acreditar que la aeronave ofrecida cuenta con compuertas desmontables, abatibles, de fácil acceso y con función de protección térmica, para efectuar la inspección visual y el mantenimiento de los motores. En caso de adjudicación, el contratista deberá entregar la aeronave con dichas compuertas.
47	Sistema lavado de motores / compresores	El oferente deberá acreditar que la aeronave ofrecida cuenta con acceso y conexión para el lavado de compresores y motores en ambientes salinos y de ceniza volcánica, respectivamente, con el fin de preservar la integridad y funcionalidad de los motores, de acuerdo con el manual de mantenimiento aplicable. En caso de adjudicación, el contratista deberá entregar la aeronave con estas conexiones.
48	Chip detector	El oferente deberá acreditar que los motores, la transmisión y las cajas de engranajes de la aeronave cuentan con detectores de partículas metálicas Chip Detectors, basados en captación magnética y cierre de circuito, con función de quemado de partículas burn-off o una solución equivalente que permita diferenciar partículas menores de una condición que requiera inspección. En caso de adjudicación, el contratista deberá entregar estos sistemas instalados, integrados y completamente funcionales, con capacidad de diagnóstico en tiempo real y con la correspondiente indicación de precaución incorporada al sistema de alertas y advertencias de la aeronave.

GENERALIDADES AERONAVE		
No	**ITEM**	**DESCRIPCIÓN**
		Los detectores deberán contar con un sistema de conexión y desconexión fácil y rápida que facilite su remoción, inspección, limpieza y reinstalación durante las actividades de mantenimiento, sin requerir desmontajes mayores, de acuerdo con la configuración certificada y los procedimientos establecidos por el fabricante.
49	Sistema anti hielo	El oferente deberá acreditar que la aeronave ofrecida cuenta con sistema antihielo para evitar la formación de hielo en las entradas de aire de los motores. En caso de adjudicación, el contratista deberá entregar la aeronave con el sistema instalado y funcional.
50	Sistema de detección y extinción de incendios en motores	El oferente deberá acreditar que la aeronave cuenta con un sistema de detección y extinción de incendios en los motores. En caso de adjudicación, el contratista deberá entregar el sistema instalado y funcional, con alarmas visuales y audibles operadas desde la cabina para el piloto y el copiloto, así como medio principal y de respaldo para la extinción de fuego.
51	Separador de partículas de entrada de aire para los motores.	El contratista deberá entregar y garantizar que las aeronaves cuentan con el sistema instalado en cada motor (provisión y removible).
52	Sistema de gestión de motores	El contratista deberá entregar la aeronave con un sistema digital de control electrónico de los motores, con capacidad de gestión automática de la potencia, monitoreo continuo de parámetros y protección de la planta motriz durante todas las fases de operación.
SISTEMA DE ILUMINACIÓN		
53	Luces de posición y navegación LED	El oferente deberá acreditar que la aeronave ofrecida cuenta con luces de posición y navegación izquierda, derecha y trasera, de acuerdo con la normatividad internacional vigente y en configuración LED. En caso de adjudicación, el contratista deberá entregar la aeronave con estas luces instaladas y funcionales.
54	Luz anticolisión	El oferente deberá acreditar que la aeronave ofrecida cuenta con luz anticolisión estroboscópica roja y/o blanca, intermitente y con modos infrarrojos integrados. En caso de adjudicación, el contratista deberá entregar la aeronave con la luz instalada y funcional.
55	Luces de taxeo	El oferente deberá acreditar que la aeronave ofrecida cuenta con luz de taxeo o su equivalente. En caso de adjudicación,

GENERALIDADES AERONAVE		
No	**ITEM**	**DESCRIPCIÓN**
		el contratista deberá entregar la aeronave con la luz instalada y funcional.
56	Luces de utilidad para cabina de pilotos	El oferente deberá acreditar que la aeronave ofrecida cuenta con dos (2) luces para la cabina de pilotos, ajustables, desmontables, compatibles con NVG y en configuración LED. En caso de adjudicación, el contratista deberá entregar la aeronave con estas luces instaladas y funcionales.
57	Luz de domo interior	El oferente deberá acreditar que la aeronave ofrecida cuenta con iluminación en la cabina de pasajeros compatible con NVG y en configuración LED. En caso de adjudicación, el contratista deberá entregar la aeronave con la iluminación instalada y funcional.
58	Luz de búsqueda IR	El contratista deberá entregar la aeronave con luz de búsqueda IR compatible con vuelo NVG, con movimiento en los cuatro (4) ejes e integrada a la luz de aterrizaje, la cual deberá ser LED.
59	NVG	El contratista deberá entregar y garantizar que las aeronaves y las cabinas de pilotos y pasajeros cuenten con configuración de luces internas, externas, pantallas e instrumentos de vuelo compatibles con la condición de vuelo NVG/LVN.
SISTEMA ELÉCTRICO		
60	Sistema Eléctrico adicional	El contratista deberá entregar las aeronaves con una configuración eléctrica adicional que garantice el funcionamiento, conexiones, capacidad de carga y demás elementos requeridos de los siguientes sistemas: Equipos de diagnóstico para la aeronave. Conexión eléctrica compatible con el equipo de armamento aéreo con que cuenta la Aviación del Ejército. ● Radios de uso militar. ● Equipos de diagnóstico para la aeronave. ● Conexión eléctrica compatible con el equipo de armamento aéreo con que cuenta la Aviación del Ejército.
61	Conexiones eléctricas VAC - VDC	El oferente deberá acreditar que la aeronave ofrecida cuenta con conexiones eléctricas auxiliares estándar 115 VAC Y 28 VDC, necesarias para el uso de equipos de mantenimiento y equipos de misión. En caso de adjudicación, el contratista deberá entregar la aeronave con estas conexiones instaladas y funcionales.

GENERALIDADES AERONAVE		
No	**ITEM**	**DESCRIPCIÓN**
62	Conexión a planta eléctrica externa	El oferente deberá acreditar que la aeronave ofrecida cuenta con acceso y conexión para planta externa, con sus respectivas protecciones eléctricas contra sobrevoltaje. En caso de adjudicación, el contratista deberá entregar la aeronave con esta conexión instalada y funcional.
63	Generadores arrancadores	El oferente deberá acreditar que la aeronave ofrecida cuenta con mínimo dos (2) generadores arrancadores o superior. En caso de falla, el segundo generador deberá estar en capacidad de suplirlo y mantener todos los sistemas eléctricos de la aeronave, garantizando un vuelo seguro. En caso de adjudicación, el contratista deberá entregar la aeronave con estos sistemas instalados y funcionales.
SISTEMA DE PRECAUCIÓN Y ADVERTENCIA		
64	Sistema de alerta, precaución y procedimientos normales	El oferente deberá acreditar que la aeronave ofrecida cuenta con un sistema anunciador instalado en la cabina de pilotos, con funciones visuales y audibles para los pilotos. En caso de adjudicación, el contratista deberá entregar la aeronave con el sistema instalado y funcional.
65	Luz de master warning y master caution	El oferente deberá acreditar que la aeronave ofrecida cuenta con dos (2) luces en sus colores correspondientes, según la norma internacional aplicable, para anunciar fallas o estados anormales de la aeronave, ubicadas en el panel principal para el piloto y el copiloto. En caso de adjudicación, el contratista deberá entregar la aeronave con estas luces instaladas y funcionales.
66	Detección de fallas	El contratista deberá entregar y garantizar que las aeronaves cuenten con sistema de detección y anunciador de emergencias, precauciones, fallas y operaciones normales, con operación desde la cabina de pilotos.
67	Sistema detección de incendios en compartimiento de carga y equipaje	El oferente deberá acreditar que la aeronave ofrecida cuenta con una con luz de precaución ubicada en la cabina de pilotos que anuncie la detección de incendios en los compartimientos de carga y equipaje, En caso de adjudicación, el contratista deberá entregar la aeronave con el sistema instalado y funcional.
SISTEMA HIDRÁULICO Y CONTROLES DE VUELO		
68	Controles de vuelo piloto y copiloto	El oferente deberá acreditar que la aeronave ofrecida cuenta con controles de vuelo en sus cuatro (4) ejes para el piloto y el copiloto. En caso de adjudicación, el contratista deberá entregar la aeronave con estos controles instalados y funcionales.
69	Sistema de compensación de	El oferente deberá acreditar que la aeronave ofrecida cuenta con un sistema integrado de compensación de fuerzas para los controles de vuelo en la cabina de pilotos, con el fin de

GENERALIDADES AERONAVE		
No	**ITEM**	**DESCRIPCIÓN**
	fuerzas para controles de vuelo	evitar la fatiga física. En caso de adjudicación, el contratista deberá entregar la aeronave con el sistema instalado y funcional.
70	Asistencia Hidráulica	El contratista deberá suministrar la aeronave con un mínimo de dos (2) sistemas hidráulicos independientes que proporcionen asistencia a todos los controles de vuelo, de acuerdo con el respectivo manual de mantenimiento.
71	Piloto Automático	El contratista deberá entregar y garantizar que las aeronaves cuenten con un sistema integral de control de vuelo automático, con director de vuelo dual de cuatro (4) ejes, integrado con la aviónica de la aeronave.
TRANSMISIÓN		
72	Transmisión principal	El oferente deberá acreditar documentalmente, mediante certificación del fabricante, que la transmisión principal de la aeronave ofrecida cuenta con capacidad de operación durante mínimo treinta (30) minutos sin aceite en su interior. En caso de adjudicación, el contratista deberá entregar la aeronave con esta capacidad.
SISTEMA DE ROTORES		
73	Rotor principal	El contratista deberá entregar cada aeronave con un rotor principal totalmente articulado, compuesto por cuatro (4) palas o superior. Adicionalmente, deberá certificar documentalmente que las palas están fabricadas en material compuesto —composite— o tecnología equivalente, diseñada para reducir los niveles de vibración, incrementar la vida útil de los componentes y optimizar el desempeño operacional.
74	Rotor de cola	El contratista deberá entregar con cada aeronave el rotor de cola totalmente articulado, compuesto por dos (2) palas, superior o su equivalente, adicional certificar documentalmente que sean fabricadas en material compuesto (composite) o tecnología equivalente, que garantice alta confiabilidad, eficiencia aerodinámica, eficiencia en vuelo en altura y reducción de vibraciones.
SISTEMA DE COMBUSTIBLE		
75	Sistema de combustible	El contratista deberá entregar la aeronave con sistema de combustible integrado, por tanques interconectados, resistentes al impacto conforme a normas de certificación aeronáutica aplicables, con alimentación independiente para cada motor mediante bombas de alimentación y refuerzo con sistema de alimentación cruzada, sistemas de filtrado conectado a los sistemas de arranque e ignición que garanticen altos niveles de confiabilidad, seguridad operacional y continuidad de la misión.

GENERALIDADES AERONAVE		
No	**ITEM**	**DESCRIPCIÓN**
76	Celdas de combustible	El contratista deberá entregar y garantizar que las celdas de combustible de la aeronave cuenten con función auto sellante contra impactos y afectaciones por armas de fuego en cada celda respectivamente.
SISTEMA DE ATERRIZAJE		
77	Tren de aterrizaje	El contratista deberá entregar y certificar documentalmente que la aeronave cuente con un tren de aterrizaje resistente y adecuado para soportar las cargas, impactos y condiciones propias de las misiones de la Aviación del Ejército. Su diseño deberá proporcionar estabilidad, absorción de impactos, resistencia estructural, seguridad durante las maniobras en tierra y compatibilidad con la operación en pistas, plataformas y áreas de aterrizaje con condiciones variables, de acuerdo con la configuración certificada de la aeronave.
COMPARTIMIENTO DE CARGA Y PASAJEROS		
78	Sillas de pasajeros	El contratista deberá entregar la aeronave con sillas para pasajeros removibles (de uso militar) con cinturones de seguridad de acuerdo con la configuración de la aeronave.
79	Compartimento de carga	El contratista deberá garantizar la entrega de la aeronave con el compartimento de carga con cerradura y llave respectiva.
80	Compartimiento de equipaje	El oferente deberá acreditar que la aeronave ofrecida cuenta con las respectivas compuertas para el compartimiento de equipaje, dotadas de cerraduras y llaves. En caso de adjudicación, el contratista deberá entregar la aeronave con estos elementos.
OTROS		
81	Publicaciones y manuales	El contratista deberá brindar el acceso actualizado a manuales del operador, mantenimiento y diferentes sistemas de la aeronave requeridos para su operación. Lo anterior, desde la ejecución del contrato hasta 3 años después de la entrega de cada aeronave, de acuerdo con el cronograma establecido, con acceso a las actualizaciones, boletines y demás publicaciones técnicas aplicables en cuanto a operación, funcionamiento y mantenimiento. Las publicaciones, manuales, boletines y demás documentación técnica deberán suministrarse en idioma español y/o inglés. El contratista deberá entregar los usuarios y contraseñas

GENERALIDADES AERONAVE		
No	**ITEM**	**DESCRIPCIÓN**
		con acceso a la plataforma del fabricante para la revisión de las publicaciones técnicas de la aeronave, sin costos adicionales para el Ejército Nacional.
82	Base de datos	El contratista deberá brindar al Ejército Nacional, a través del supervisor del contrato, acceso continuo a todas las bases de datos requeridas para la operación de los sistemas de aviónica, incluyendo como mínimo las de navegación, terreno, obstáculos, aeródromos, helipuertos, pistas, calles de rodaje, procedimientos de salida, llegada y aproximación, así como las cartas de navegación correspondientes. El acceso deberá mantenerse para cada aeronave desde su recepción y hasta tres (3) años después, debe estar incluido en el valor ofertado, sin costos adicionales para el Ejército Nacional, y comprender como mínimo la cobertura del territorio colombiano.
83	Extintores	El contratista deberá entregar 02 extintores en cabina de pilotos y 02 en compartimiento de pasajeros asegurados, nuevos y vigentes de acuerdo con el cronograma de entregas de las aeronaves, incluido en el valor ofertado, sin costos adicionales para el Ejército Nacional.
84	Botiquines	El oferente deberá acreditar que la configuración ofrecida contempla botiquines certificados y acordes con la capacidad de pasajeros de la aeronave. En caso de adjudicación, el contratista deberá entregar la aeronave con los botiquines instalados, vigentes desde su entrega, incluidos en el valor ofertado y sin costos adicionales para el Ejército Nacional.
85	Capacidad de carga a 6000 fts, 20° de temperatura.	El oferente deberá demostrar a través de cartas de rendimiento avaladas por la autoridad aeronáutica correspondiente, que cuenta con una capacidad mínima de carga útil para 10 pax armados y equipados (250 lbs por pax) adicionales a la tripulación, con combustible para 02:00 horas de vuelo (30 minutos de vuelo, 30 minutos de vuelo al alterno más lejano, 30 minutos de sostenimiento y 30 minutos de reserva). Adicional a lo anterior, cuando se presente la oferta se deberá entregar las cartas de rendimiento que certifiquen la capacidad, adicionando el instructivo de uso de estas.
86	Capacidad de PAX - Máxima carga (manual del operador) sin contar tripulación (tripulación = 4 PAX)	El oferente deberá demostrar que la aeronave cuenta con una capacidad igual o superior a 10 PAX armados y equipados (250 lbs por pax) sin contar la (tripulación = 4 PAX más peso de armamento aéreo, munición y blindaje) a nivel del mar con 30° C, con combustible para 02:00 horas de

GENERALIDADES AERONAVE		
No	**ITEM**	**DESCRIPCIÓN**
		vuelo (30 minutos de vuelo, 30 minutos de vuelo al alterno más lejano, 30 minutos de sostenimiento y 30 minutos de reserva). Adicional a lo anterior, cuando se presente la oferta se deberá entregar las cartas de rendimiento que certifiquen la capacidad, adicionando el instructivo de uso de estas.
87	Capacidad de aterrizaje a gran altitud 10.000 FTS	El oferente deberá demostrar que la aeronave tiene capacidad de aterrizaje a 10.000 fts con mínimo 8 PAX armados y equipados (250 lbs por pax), sin contar la (tripulación = 4 PAX más peso de armamento aéreo, munición y blindaje) con combustible para 60 minutos de vuelo. Adicional a lo anterior, cuando se presente la oferta se deberá entregar las cartas de rendimiento que certifiquen la capacidad, adicionando el instructivo de uso de estas.
88	Capacidad de aterrizaje a gran altitud 12.000 FTS	El oferente deberá demostrar que la aeronave tiene capacidad de aterrizaje a 12.000 fts con mínimo 5 PAX armados y equipados (250 lbs por pax), sin contar la (tripulación = 4 PAX más peso de armamento aéreo, munición y blindaje) con combustible para 60 minutos de vuelo. Adicional a lo anterior, cuando se presente la oferta se deberá entregar las cartas de rendimiento que certifiquen la capacidad, adicionando el instructivo de uso de estas.
89	Configuración evacuación médica (Cantidad camillas).	El oferente deberá asegurar que la aeronave tiene capacidad de transportar 2 camillas o superior incluyendo el equipo básico de rescate (EBR) (03 PAX).
90	Velocidad de crucero	El oferente deberá asegurar que la aeronave tiene capacidad de volar a una velocidad igual o superior a 120 Nudos indicados, sin embargo, se evaluarán las propuestas de aeronaves con velocidades superiores, con el fin de determinar la eficiencia de la hora de vuelo en millas náuticas recorridas.
91	Autonomía de vuelo	El oferente deberá asegurar que la aeronave tiene capacidad de vuelo en su autonomía mayor a 3.0 horas sin tanques auxiliares.
92	Simulador de vuelo Clase "D"	El oferente deberá certificar la existencia de un simulador de vuelo clase "D" que permita mantener entrenadas a las tripulaciones y dar cumplimiento a la reglamentación vigente de la Aviación del Ejército. Asimismo, deberá indicar su ubicación y disponibilidad.
93	Capacidad de carga externa de la aeronave	El oferente deberá acreditar que la aeronave ofrecida cuenta con una capacidad certificada de carga externa igual o superior a 3.000 lb, conforme con el manual de vuelo o las cartas de rendimiento aplicables. En caso de adjudicación, el contratista deberá entregar la aeronave con las provisiones necesarias para la instalación y operación

GENERALIDADES AERONAVE		
No	**ITEM**	**DESCRIPCIÓN**
		segura del gancho de carga externa, de acuerdo con los límites operacionales establecidos por el fabricante.
94	Ficha técnica de la aeronave	El oferente deberá allegar la ficha técnica con todas las características y capacidades de la aeronave, donde se incluya como mínimo las capacidades de carga en peso y unidades métricas, velocidades, consumo de combustible, techo operacional, rango y autonomía, restricciones, entre otras.

- **Equipo de misión:**

EQUIPO DE MISIÓN		
No	**ITEM**	**DESCRIPCIÓN**
1	Provisión y removible para Montantes laterales para ametralladoras	El oferente deberá ofertar un sistema de montantes integrales, adaptables y funcionales para ambos costados, LH y RH, compatible con los sistemas de armamento aéreo M134D, M60 y M240 actualmente empleados por el Ejército Nacional. La solución deberá incluir los puntos de fijación, interfaces estructurales, eléctricas y de control, así como los demás componentes necesarios para su instalación e integración segura. El oferente deberá acreditar documentalmente su compatibilidad con la aeronave ofrecida e indicar el precio unitario, peso y especificaciones técnicas y de mantenimiento. Durante la oferta, el oferente deberá aportar el esquema de la configuración de las ametralladoras de manera grafica. En caso de ser seleccionado por la Entidad, el contratista deberá entregarlo instalado, integrado, funcional y aprobado para la configuración de la aeronave.
2	Provisión y removible para protección balística de la aeronave	El oferente deberá ofertar un sistema de protección balística modular, removible e intercambiable, que incluya: ● Sillas de pilotos con protección balística nivel III. ● Protección balística mínimo nivel III para el piso de las cabinas de pilotos, pasajeros y carga. ● Elementos de fijación que permitan su instalación y remoción. ● Certificaciones o pruebas que acrediten el nivel de protección ofrecido. El oferente deberá indicar el precio unitario, peso total, especificaciones técnicas y de mantenimiento, así como su incidencia sobre la carga útil y el desempeño de la aeronave. En caso de ser seleccionado por la Entidad, el contratista

EQUIPO DE MISIÓN		
No	**ITEM**	**DESCRIPCIÓN**
		deberá entregarlo instalado, funcional y aprobado para la configuración ofrecida.
3	Provisión y removible para grúa de rescate con certificación para evacuación de personas	El oferente deberá ofertar una grúa de rescate certificada para el izaje y evacuación de personas, con capacidad mínima de carga de 600 lb y longitud útil de cable no inferior a 250 ft. La solución deberá incluir sistema de control, indicador de longitud del cable, elementos de seguridad, dispositivos de operación normal y de emergencia, y demás componentes necesarios para su instalación y funcionamiento. El oferente deberá indicar, peso y especificaciones técnicas y de mantenimiento. En caso de ser seleccionada por el Ejército Nacional, el contratista deberá entregarla instalada, integrada, funcional y aprobada para la configuración de la aeronave.
4	Provisión y removible gancho de carga con capacidad para 3.000 lbs y superior	El oferente deberá ofertar un sistema de carga externa certificado, con capacidad mínima de 3.000 lb. La solución deberá incluir gancho de carga, indicador de peso, controles para la tripulación, mecanismos de liberación normal y de emergencia y demás componentes necesarios para su instalación y operación segura. El oferente deberá indicar el precio unitario, peso y especificaciones técnicas y de mantenimiento. En caso de ser seleccionado por el Ejército Nacional, el contratista deberá entregarlo instalado, integrado, funcional y aprobado para la configuración de la aeronave.
5	Provisión y removible para equipo infrarrojo de barrido frontal (FLIR) o su equivalente	El oferente deberá ofertar la provisión y removible para equipo infrarrojo o su equivalente, destinado a proporcionar imágenes térmicas en condiciones diurnas, nocturnas o de visibilidad reducida. La solución deberá incluir las provisiones estructurales, eléctricas, de comunicación y visualización necesarias para su instalación e integración en la aeronave. El oferente deberá indicar peso, especificaciones técnicas y de mantenimiento y condiciones de instalación. En caso de ser seleccionado por el Ejército Nacional, el contratista deberá entregarlo instalado, integrado, funcional y acompañado de sus respectivos manuales.
6	Provisión y removible para el tanque combustible auxiliar	El oferente deberá ofertar un tanque auxiliar interno, removible y certificado, que incremente la autonomía de vuelo en mínimo sesenta (60) minutos. El sistema deberá incluir indicador de cantidad, caja de control para la

EQUIPO DE MISIÓN		
No	**ITEM**	**DESCRIPCIÓN**
	interno en la aeronave.	transferencia de combustible ubicada en la cabina de pilotos. El oferente deberá indicar capacidad, peso, incidencia sobre la carga útil y especificaciones técnicas y de mantenimiento. En caso de ser seleccionado por el Ejército Nacional, el contratista deberá entregarlo instalado, integrado y funcional.
7	Provisión y removible sistema de RAPPEL y sistema de inserción por soga rápida LH y RH.	El oferente deberá ofertar un sistema certificado o aprobado para operaciones de rappel y descenso mediante soga rápida desde ambos costados, LH y RH. La solución deberá incluir barras, puntos de anclaje a la aeronave, elementos estructurales y demás componentes requeridos para su instalación y operación segura. El oferente deberá indicar el peso y especificaciones técnicas y de mantenimiento. En caso de ser seleccionado por el Ejército Nacional, el contratista deberá entregarlo instalado, integrado y funcional.
8	Camillas removibles con sujeción a la aeronave.	El oferente deberá ofertar dos (2) camillas removibles de uso militar, incluidos sus soportes, anclajes y sistemas de sujeción compatibles con la aeronave ofrecida. Deberá indicar, peso y especificaciones técnicas y de mantenimiento. En caso de ser seleccionadas por el Ejército Nacional, el contratista deberá entregarlas con sus soportes y sistemas de sujeción, instaladas y aprobadas para la configuración de la aeronave.
9	Provisión del sistema requerido para instalación Bambi bucket	El oferente deberá ofertar las provisiones estructurales, eléctricas y de control necesarias para la instalación y operación de los sistemas Bambi bucket Max y/o Torrentula modelo 5566 que actualmente se disponen en el Ejército Nacional. Deberá acreditar su compatibilidad con la aeronave ofrecida e indicar el peso, especificaciones técnicas y de mantenimiento, así como las adaptaciones requeridas. En caso de ser seleccionadas por el Ejército Nacional, el contratista deberá entregarlas instaladas, integradas y funcionales.

- **Entrenamiento:**

ENTRENAMIENTO			
No	**CANTIDAD**	**ITEM**	**DESCRIPCIÓN**
1	64	Pilotos al mando	El programa deberá incluir entrenamiento teórico, práctico y de vuelo, así como la formación diferencial requerida para la transición desde aeronaves monomotor a la aeronave bimotor ofrecida, considerando que aproximadamente el 70 % del personal corresponde a pilotos de UH-1H II. La capacitación deberá permitir la obtención de la habilitación y certificación correspondiente. **Nota:** El oferente deberá reflejar el costo de una sola persona en este entrenamiento.
2	6	Pilotos Instructores	El programa deberá incluir la formación diferencial para la transición desde aeronaves monomotor a la aeronave bimotor ofrecida, así como la capacitación y certificación como instructor de vuelo, con el propósito de formar, evaluar y calificar posteriormente a nuevos pilotos. **Nota:** El oferente deberá reflejar el costo de una sola persona en este entrenamiento.
3	6	Pilotos de pruebas de mantenimiento	El programa deberá incluir la formación diferencial requerida para la transición a la aeronave bimotor ofrecida y la capacitación necesaria para ejecutar vuelos de comprobación posteriores a las actividades de mantenimiento, de acuerdo con los procedimientos aprobados para la aeronave. **Nota:** El oferente deberá reflejar el costo de una sola persona en este entrenamiento.
4	64	Pilotos	El programa deberá incluir entrenamiento teórico, práctico y de vuelo, así como la formación diferencial requerida para la transición desde aeronaves monomotor a la aeronave bimotor ofrecida, considerando que aproximadamente el 70 % del personal corresponde a pilotos de UH-1H II. La capacitación deberá permitir la obtención de la habilitación y certificación correspondiente. **Nota:** El oferente deberá reflejar el costo de una sola persona en este entrenamiento.
5	64	Jefes de tripulación	El programa deberá incluir entrenamiento teórico, práctico y de vuelo, así como la formación diferencial requerida para desempeñarse como jefe de tripulación en la aeronave bimotor ofrecida. La capacitación deberá comprender procedimientos normales y de emergencia, coordinación con la tripulación, seguridad de cabina y operación de los equipos asociados a su función. ***NOTA IMPORTANTE*: *El oferente deberá ofertar este***

ENTRENAMIENTO			
No	**CANTIDAD**	**ITEM**	**DESCRIPCIÓN**
			ítem sin costo para la entidad y garantizar el entrenamiento para los 64 pilotos jefes de tripulación.
6	64	Técnicos de vuelo	El programa deberá incluir entrenamiento teórico, práctico y de vuelo para la operación, supervisión y comprobación de los sistemas de la aeronave relacionados con su especialidad. La capacitación deberá permitir al personal desempeñarse como técnico de vuelo y obtener la certificación correspondiente. **Nota:** El oferente deberá reflejar el costo de una sola persona en este entrenamiento.
7	6	Células de mantenimiento	El programa deberá capacitar células de mantenimiento conformadas de acuerdo con la doctrina de Aviación del Ejército, integradas por el siguiente personal: • Un (1) inspector general de mantenimiento. • Un (1) especialista en motores. • Un (1) especialista en tren de potencia. • Un (1) especialista en sistemas hidráulicos. • Un (1) especialista en aviónica. • Un (1) especialista en estructuras. • Un (1) técnico de mantenimiento aeronáutico. Las seis células de mantenimiento corresponden a 42 personas, siete por célula. La capacitación deberá comprender procedimientos de inspección, diagnóstico, mantenimiento diario y programado, remoción e instalación de componentes y demás actividades propias de cada especialidad, incluyendo la certificación correspondiente.

Nota: El oferente deberá ofertar individualmente cada programa de entrenamiento. Una vez seleccionada la aeronave, el Ejército Nacional, en coordinación con el contratista, determinará los tiempos y cronogramas para la capacitación, transición, habilitación y calificación de los pilotos y técnicos, de acuerdo con la necesidad institucional y el cronograma de entrega de las aeronaves.

- **Soporte logístico:**

SOPORTE LOGÍSTICO		
No	**DESCRIPCIÓN**	**Observación**
1	Asistencia técnica y acompañamiento	El contratista deberá proporcionar asistencia técnica y acompañamiento al personal de mantenimiento en sitio por mínimo un (1) año lapso en el cual se debe alcanzar la capacitación, calificación y certificación requeridas para cada especialidad, de acuerdo con los programas aprobados por el fabricante, el titular del certificado de tipo o una organización autorizada. El contratista deberá proporcionar asistencia técnica y acompañamiento por medios tecnológicos o digitales por mínimo cinco (5) años después de la entrega de cada aeronave.
2	Programa de mantenimiento	El oferente deberá presentar el programa de mantenimiento sin costo para la entidad aplicable a la aeronave ofrecida, discriminado como mínimo en: •Mantenimiento de línea. •Mantenimiento programado. •Componentes con vida límite. •Mantenimiento de aviónica e instrumentos. • Inspecciones estructurales y control de corrosión. Para cada actividad deberá indicar la periodicidad por horas de vuelo, ciclos y tiempo calendario, según corresponda.
3	Herramientas y equipos de apoyo	El oferente deberá presentar una propuesta de aprovisionamiento inicial que incluya un (1) juego completo de herramienta común por cada aeronave, así como la herramienta especial, los equipos de soporte en tierra y demás elementos requeridos de acuerdo con la aeronave ofrecida, para cubrir las actividades de mantenimiento de línea y en las instalaciones base del Ejército Nacional. El oferente deberá relacionar detalladamente los materiales, herramientas, equipos y componentes incluidos, indicando sus cantidades y valores unitarios.
4	Inspecciones en campo y hangar	El oferente deberá allegar con documento independiente e identificar las inspecciones que pueden efectuarse en campo y aquellas que requieren instalaciones de hangar, indicando para cada una el personal, herramientas, equipos de apoyo e infraestructura necesarios, sin costo para la entidad.

SOPORTE LOGÍSTICO		
No	**DESCRIPCIÓN**	**Observación**
5	Soporte de aviónica	El contratista deberá proporcionar acompañamiento para la operación, diagnóstico y mantenimiento de los sistemas de aviónica instalados, con la recepción de cada aeronave y hasta tres (3) años después. Durante este periodo deberá garantizar el acceso a las actualizaciones técnicas y de software aplicables.
6	Canal de soporte técnico	El contratista deberá establecer un canal directo de comunicación entre la División de Aviación Asalto Aéreo y el fabricante, titular del certificado de tipo u organización de soporte autorizada sin costo para la entidad. El oferente deberá indicar los medios de contacto, horarios de atención y tiempos máximos de respuesta para consultas técnicas y novedades operacionales.
7	Componentes mayores	El oferente en documento independiente deberá presentar las periodicidades y tiempos de mantenimiento promedio correspondientes a la inspección, reparación, overhaul o reemplazo de los componentes mayores de la aeronave y lugar de origen sin costo para la entidad. También deberá identificar los centros de mantenimiento autorizados disponibles en Colombia o en el exterior.
8	Consumibles e insumos	El oferente deberá presentar y entregar el listado de consumibles e insumos requeridos para cada inspección programada, incluyendo empaques, sellos, pines, tuercas, arandelas, lubricantes, aceites y elementos de limpieza. indicando tiempo de entrega y disponibilidad en Colombia o en el exterior.
9	Provisión inicial de repuestos	El oferente deberá garantizar el suministro de piezas y repuestos necesarios para el mantenimiento programado para las aeronaves durante un mínimo de dos (2) años por aeronave. El oferente deberá presentar la disponibilidad y tiempos de respuesta para la entrega y suministro de los repuestos necesarios para los mantenimientos programados, intermedios e imprevistos.
10	Servicio técnico	El contratista deberá garantizar la prestación del servicio técnico especializado para las aeronaves y sus sistemas, suministrado directamente por el fabricante (OEM) o por un Centro de Mantenimiento autorizado y certificado por éste, el servicio deberá incluir asistencia técnica presencial y remota, diagnóstico, solución de fallas, apoyo en la gestión de garantías, emisión de boletines técnicos, suministro de información técnica actualizada, asesoría para la incorporación de modificaciones y apoyo de ingeniería

SOPORTE LOGÍSTICO		
No	**DESCRIPCIÓN**	**Observación**
		cuando sea requerido. Asimismo, deberá garantizar la disponibilidad de personal técnico calificado y un tiempo máximo de respuesta inicial de setenta y dos (72) horas contadas a partir del reporte de la novedad, sin costo para el Ejército Nacional. Acceso a publicaciones técnicas y manuales generales de la aeronave actualizadas así: ● **IPC (Illustrated Parts Catalog**): Catálogo Ilustrado de Partes ● **AMM (Aircraft Maintenance Manual):** Manual de Mantenimiento de la Aeronave. ● **WDM (Wiring Diagram Manual):** Manual de Diagramas de Cableado ● **SRM (Structural Repair Manual):** Manual de Reparación Estructural ● **CMM (Component Maintenance Manual):** Manual de Mantenimiento de Componentes. ● **FIM (Fault Isolation Manual):** Manual de Localización y Aislamiento de Fallas. ● **TSM (Troubleshooting Manual):** Manual de Solución de Problemas. ● **MMEL (Master Minimum Equipment List):** Lista Maestra de Equipo Mínimo. ● **AFM (Aircraft Flight Manual):** Manual de Vuelo de la Aeronave. ● **SB (Service Bulletin):** Boletines de Servicio emitidos por el fabricante. Las publicaciones, manuales, boletines y demás documentación técnica deberán suministrarse en idioma español y/o inglés. Nota: el oferente deberá manifestar si la documentación será física o digital. Asistencia detallada y dedicada en los casos que así se requieran por parte del Ejército Nacional: ● Asistencia para investigación y análisis de fallas. ● Soporte para mantenimiento programado y no programado. ● Disponibilidad de especialistas del fabricante cuando la complejidad de la falla lo requiera.

SOPORTE LOGÍSTICO		
No	**DESCRIPCIÓN**	**Observación**
		● Actualizaciones de software y bases de datos de los sistemas de misión y aviónica, cuando apliquen. ● Gestión de obsolescencia y recomendaciones técnicas del fabricante.

4.4 ESPECIFICACIONES TÉCNICAS ADICIONALES DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO

El oferente deberá allegar la siguiente información técnica y certificada sin ningún costo, esta información será insumo para el análisis de la entidad:

REQUERIMIENTOS ADICIONALES DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO		
No	**DESCRIPCIÓN**	**Observación**
1	Transferencia de tecnología	El oferente deberá presentar una propuesta viable de transferencia de tecnología que permita desarrollar progresivamente capacidades institucionales de mantenimiento, hasta el máximo nivel autorizado por el fabricante y la regulación aeronáutica aplicable, incluyendo el acceso a capacidades de mantenimiento mayor o nivel DEPOT. Deberá indicar de manera separada su alcance, requisitos, cronograma y costo, sin limitar la posibilidad de que el Ejército Nacional alcance dicha capacidad.
2	Aeronave utilizada en las fuerzas militares del mundo	El contratista deberá acreditar mediante documento independiente que la aeronave cuenta con experiencia operacional comprobada en fuerzas militares, con el fin de reducir riesgos asociados a la incorporación de plataformas de reciente desarrollo, garantizar un desempeño validado en misiones tácticas y asegurar la disponibilidad de información técnica, lecciones aprendidas y soporte durante su ciclo de vida.
3	Experiencia operacional comprobada en condiciones geográficas, climáticas y operacionales comparables a las existentes en Colombia.	Se hace necesario la verificación y acreditación de plataformas que hayan demostrado su desempeño en las condiciones geográficas, climáticas y operacionales del país, facilitando la interoperabilidad, el intercambio de experiencias, el soporte técnico y la disponibilidad de personal con conocimiento en su operación y mantenimiento.

4.5 CLASIFICACIÓN UNSPSC

El objeto contractual se clasifica en los siguientes códigos de clasificación de bienes y servicios:

CODIGO	DESCRIPCION
25131900	Avión militar de ala giratoria
25202500	Equipo de aviación
86131800	Educación Militar
78181800	Servicios de mantenimiento y reparación de aeronaves

NOTA 1: De acuerdo con lo establecido en el numeral 1 del artículo 2.2.1.1.1.5.3 de Decreto 1082 de 2015 y para efectos de verificar el requisito de experiencia en caso de que aplique el MDN - EJÉRCITO NACIONAL dará uso a la identificación de clasificación hasta el tercer nivel, es decir hasta el nivel de "clase".

5 MODALIDAD DE SELECCIÓN DEL CONTRATISTA, INCLUYENDO LOS FUNDAMENTOS JURÍDICOS QUE SOPORTAN SU SELECCIÓN

5.1 FUNDAMENTOS JURÍDICOS QUE SOPORTAN LA MODALIDAD DE SELECCIÓN

El presente proceso contractual se adelantará 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 consecuencia la contratación se guiará bajo la estricta aplicación de los principios de transparencia, economía, responsabilidad y selección objetiva previstos en la Ley 80 de 1993 y la Ley 1150 de 2007. La adquisición de bienes y servicios destinados a fortalecer las capacidades de defensa y seguridad nacional posee un tratamiento especial dentro del régimen de contratación estatal; esto obedece a su relación directa con la protección de los intereses estratégicos del Estado y a la necesidad imperiosa de garantizar el fortalecimiento de las capacidades operacionales de las Fuerzas Militares.
Con la expedición de la Ley 1150 de 2007, el legislador estableció la selección abreviada como la modalidad de selección idónea para la adquisición de bienes y servicios destinados a la defensa y seguridad nacional, de conformidad con el literal i) del numeral 2 del artículo 2 de la citada ley. Esta modalidad permite adelantar procesos ágiles y acordes con la naturaleza de las necesidades del sector Defensa, salvaguardando los principios generales de la función pública. Por su parte, la contratación directa se reserva exclusivamente para los supuestos en que se configure la causal legal de adquisición reservada, situación que en este caso no se configuraría.

El marco reglamentario contenido en el Decreto 1082 de 2015 desarrolla esta modalidad en su artículo 2.2.1.2.1.2.26 (modificado por el artículo 11 del Decreto 142 de 2023), el cual dispone que las Entidades Estatales deben consignar explícitamente en los documentos del proceso las razones por las cuales los bienes y servicios requeridos están destinados a la defensa y seguridad nacional. Asimismo, la norma ordena que este trámite se ejecute a través del procedimiento de Selección Abreviada De Menor Cuantía, consagrado en el artículo 2.2.1.2.1.1.20 del mismo decreto.

En virtud de lo anterior, considerando la naturaleza del objeto contractual y su destinación al fortalecimiento de las capacidades operacionales del Ejército Nacional, el presente proceso se adelantará mediante la modalidad de ***SELECCIÓN ABREVIADA PARA LA ADQUISICIÓN DE BIENES Y SERVICIOS PARA LA DEFENSA Y SEGURIDAD NACIONAL***, bajo el procedimiento de menor cuantía, con fundamento en el literal i) del numeral 2 del artículo 2 de la Ley 1150 de 2007 y el artículo 2.2.1.2.1.2.26 del Decreto 1082 de 2015.

REGLAS DEL PROCEDIMIENTO Y ETAPAS PRECONTRACTUALES

El procedimiento se desarrollará conforme a las etapas previstas en el artículo 2.2.1.2.1.1.20 del Decreto 1082 de 2015, garantizando los términos legales para promover la participación y la publicidad del proceso:

1. **Manifestación de interés:** Los interesados deberán presentar su manifestación dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la publicación del acto de apertura del proceso en la plataforma SECOP II. Este requisito es obligatorio para habilitar la posterior presentación de ofertas.
2. **Sorteo de limitación (si aplica):** En caso de recibirse más de diez (10) manifestaciones de interés, la Entidad podrá continuar con todos los interesados o realizar un sorteo público para seleccionar un máximo de diez (10) participantes, de acuerdo con las condiciones establecidas en los pliegos de condiciones. Si las manifestaciones son diez (10) o menos, todos los interesados quedarán habilitados para presentar propuesta.
3. **Presentación de ofertas:** Los oferentes habilitados o seleccionados en el sorteo radicarán sus propuestas económicas y técnicas a través de la plataforma, respetando el término de cierre fijado en el cronograma del proceso.
4. **Verificación y evaluación:** La Entidad conformará un comité técnico, jurídico y financiero encargado de verificar el cumplimiento de los requisitos habilitantes y calificar los factores de ponderación aplicables.
5. **Publicación y traslado:** Publicación del informe de evaluación en el SECOP II durante el término previsto en la normativa para la presentación de observaciones por parte de los proponentes, garantizando el derecho de contradicción.
6. **Adjudicación:** El proceso culminará con la expedición del acto administrativo de adjudicación o declaratoria de desierto, según corresponda, atendiendo al criterio de la oferta más favorable para la institución.

ASPECTOS JURÍDICOS Y SUSTENTO DE LA CAUSAL DE SELECCIÓN

Para dar pleno cumplimiento a las exigencias normativas vigentes y asegurar la trazabilidad jurídica de la modalidad de selección adoptada, se desarrollan los presupuestos de orden legal y técnico que sustentan la procedencia del proceso:

a) Inexistencia de reserva legal y procedencia de la Selección Abreviada frente a la Contratación Directa.

La Entidad aclara que la información y características técnicas del proceso no se encuentran cobijadas por la reserva legal, como así lo a manifestado la jurisprudencia del Consejo de Estado y las directrices de la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente, que indican que la contratación directa por reserva (Artículo 2, numeral 4, literal d de la Ley 1150 de 2007) posee un carácter restrictivo, dicha reserva solo se configura cuando la divulgación de los datos ponga en riesgo inminente la seguridad del Estado o la soberanía nacional.

En el presente caso, el estudio de mercado evidencia que las generalidades de las plataformas ofrecidas por los fabricantes corresponden a tecnologías de doble propósito y comerciales de libre acceso internacional. Por lo anterior y dando cumplimiento al principio de publicidad y transparencia la modalidad acorde será a través de la Selección Abreviada Para La Adquisición De Bienes Y Servicios Para La Defensa Y Seguridad Nacional.

b) Análisis de tipicidad técnica e improcedencia de mecanismos para Bienes de Características Técnicas Uniformes (CTU).

La Entidad determinó que los bienes objeto de esta adquisición no constituyen bienes de características técnicas uniformes y de común utilización, lo que imposibilita acudir a Subastas Inversas o Bolsas de Productos. Los sistemas aeronáuticos exigen configuraciones de alta ingeniería, certificación de vida útil por parte del fabricante, redundancia motriz bimotor para operación en altitudes extremas y una compleja estructura de servicios inescindibles.

Así las cosas el Aval Técnico de las cotizaciones emitido para el presente proceso demostró que no toda opción del mercado se ajusta a las necesidades institucionales, por lo tanto, la determinación de la oferta más favorable no puede basarse exclusivamente en el precio, sino en una evaluación multicriterio ponderada.

c) Agregación de demanda.

Se constató a través de la Agencia Nacional de Contratación Pública que, debido a la especialidad técnica de las aeronaves y al nivel de personalización militar, no existen Acuerdos Marco de Precios vigentes administrados por Colombia Compra Eficiente que resulten aplicables, concluyendo la total improcedencia de este instrumento de agregación para el caso específico.

CONCLUSIÓN DE LA MODALIDAD Y VIABILIDAD ADOPTADA

En virtud del análisis expuesto, se concluye que la Selección Abreviada para la Adquisición de Bienes y Servicios para la Defensa y Seguridad Nacional (bajo el procedimiento de menor cuantía) constituye la vía legal, técnica y económica más idónea para la ejecución del presente proceso.

En conclusión esta modalidad no solo garantiza la optimización de los recursos públicos asignados al amparo de las vigencias futuras, sino que blinda institucionalmente la actuación administrativa al permitir la libre concurrencia y la contradicción pública de las

ofertas en la plataforma SECOP II, se asegura la obtención de la propuesta más favorable para el Ejército Nacional sin necesidad de acudir a la excepcionalidad de la contratación directa, demostrando que la necesidad misional y la transparencia contractual pueden y deben coexistir armónicamente en el mercado de defensa.

5.2 CONVOCATORIA A MIPYMES

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 $ 111.715.838.169 por lo que el presente proceso NO podrá ser limitado a Mipymes.

5.3 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 de ala rotatoria bimotor, incluido entrenamiento, soporte logístico y equipo asociado para su operación, destinadas al fortalecimiento de las capacidades operacionales del Ejército Nacional, por tal razón el análisis del sector y las especificaciones técnicas evidencian que:

A. La oferta de aeronaves que cumplen los requerimientos técnicos corresponde a un mercado internacional especializado.

B. Los potenciales oferentes corresponden a fabricantes extranjeros y proveedores autorizados de aeronaves y sistemas asociados.

C. La fabricación, certificación, entrenamiento y soporte técnico requieren capacidades especializadas y el cumplimiento de estándares aeronáuticos aplicables.

D. La modalidad de selección abreviada de menor cuantía no contempla el puntaje adicional del Sistema de Preferencias para personas con discapacidad previsto para licitación pública y concurso de méritos.

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 se considera viable dividir el objeto contractual en lotes, teniendo en cuenta que la adquisición comprende una solución integral cuya separación podría afectar la compatibilidad de los sistemas, las garantías y la responsabilidad sobre el suministro y soporte de las aeronaves.

b) Criterios habilitantes diferenciales

No procede flexibilizar las exigencias técnicas esenciales relacionadas con la certificación, aeronavegabilidad, integración de sistemas y soporte especializado. Los posibles ajustes diferenciales en experiencia y capacidad financiera u organizacional deberán analizarse conforme a la normativa vigente, sin comprometer el cumplimiento del objeto contractual.

c) Condiciones especiales de ejecución

Las condiciones especiales de ejecución en favor de personas con discapacidad deberán evaluarse de acuerdo con las actividades efectivamente requeridas, su aplicación deberá considerar las exigencias de certificación y seguridad operacional, sin perjuicio de priorizar la participación de personas con discapacidad en actividades compatibles con sus competencias y con las obligaciones contractuales.

5.4 NORMATIVIDAD APLICABLE

El presente proceso de contratación se regirá por las disposiciones constitucionales, legales y reglamentarias vigentes en materia de contratación estatal, así como por las normas técnicas y aeronáuticas que resulten aplicables, atendiendo la naturaleza del objeto contractual y las condiciones requeridas para la adquisición, certificación, operación, mantenimiento y sostenimiento de las aeronaves de ala rotatoria.

5.4.1 NORMATIVAS GENERALES

Para el desarrollo del presente proceso de contratación se tendrán en cuenta las disposiciones normativas que regulan la contratación estatal, el derecho administrativo, las obligaciones contractuales y los demás aspectos relacionados con la adquisición de los bienes y servicios objeto del proceso, entre ellas:

MARCO CONSTITUCIONAL Y LEGAL

- Constitución Política de Colombia.
- Código Civil Colombiano, en lo que resulte aplicable.
- Código de Comercio, especialmente las disposiciones relacionadas con las obligaciones mercantiles y el contrato de seguro, en lo pertinente.
- Ley 1437 de 2011 – Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, modificada por la Ley 2080 de 2021.
- Ley 80 de 1993 y las demás normas que la modifiquen, adicionen o reglamenten.
- Ley 1150 de 2007 y las demás normas que la modifiquen, adicionen o reglamenten.
- Ley 1474 de 2011 – Estatuto Anticorrupción y las demás normas que la modifiquen, adicionen o reglamenten.
- Ley 1712 de 2014 – Ley de Transparencia y del Derecho de Acceso a la Información Pública Nacional.
- 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.
- Ley 2069 de 2020, por medio de la cual se impulsa el emprendimiento en Colombia, en lo relacionado con el sistema de compras públicas.
- Ley 2195 de 2022, por medio de la cual se adoptan medidas en materia de transparencia, prevención y lucha contra la corrupción.

- Ley 816 de 2003, por medio de la cual se apoya a la industria nacional a través de la contratación pública.

NORMATIVIDAD REGLAMENTARIA Y DISPOSICIONES DEL SECTOR DEFENSA

- Decreto 1082 de 2015, por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Planeación Nacional, y las disposiciones que lo modifiquen, adicionen o sustituyan.
- Decreto 019 de 2012, por el cual se dictan normas para suprimir o reformar regulaciones, procedimientos y trámites innecesarios existentes en la Administración Pública, en lo pertinente.
- Decreto 2106 de 2019, por el cual se dictan normas para simplificar, suprimir y reformar trámites, procesos y procedimientos innecesarios existentes en la Administración Pública, en lo pertinente.
- Decreto 399 de 2021, por el cual se modifican disposiciones del Decreto 1082 de 2015 relacionadas con los estudios y documentos previos, requisitos habilitantes y garantías.
- Decreto 680 de 2021, relacionado con la regla de origen de servicios en el Sistema de Compra Pública.
- Decreto 1860 de 2021, por el cual se modifica y adiciona el Decreto 1082 de 2015, en desarrollo de disposiciones de la Ley 2069 de 2020, en lo relativo al sistema de compras públicas.
- Decreto 142 de 2023, por el cual se modifica, entre otras disposiciones, el artículo 2.2.1.2.1.2.26 del Decreto 1082 de 2015, relacionado con la selección abreviada para la adquisición de bienes y servicios para la Defensa y Seguridad Nacional.
- Decreto 997 de 2026, por el cual se modifica y adiciona el Decreto 1082 de 2015, en lo relacionado con la compra pública sostenible, la caución para la impugnación del Registro Único de Proponentes, la información sobre multas, sanciones, inhabilidades y actividad contractual, así como las cláusulas y compromisos anticorrupción y la verificación de listas restrictivas internacionales, en lo que resulte vigente y aplicable.
- Ley 2559 de 2025, por la cual se decreta el Presupuesto de Rentas y Recursos de Capital y la Ley de Apropiaciones para la vigencia fiscal del 1.º de enero al 31 de diciembre de 2026.
- Decreto 1477 de 2025, 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.
- Decreto 1081 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Presidencia de la República, en lo relacionado con las disposiciones reglamentarias de la Ley 1712 de 2014 sobre transparencia y acceso a la información pública.
- Resolución 4223 del 23 de junio de 2022, por la cual se delegan funciones y competencias relacionadas con la contratación de bienes y servicios con destino al Ministerio de Defensa Nacional y se dictan otras disposiciones.
- Resolución 4130 de 2022, por medio de la cual se expide el Manual de Contratación y de Convenios del Ministerio de Defensa Nacional, modificada por la Resolución 4213 de 2023, y las demás disposiciones que la modifiquen, adicionen o sustituyan.

NORMATIVIDAD AERONÁUTICA DE LA AVIACIÓN DE ESTADO

- Decreto 2937 del 5 de agosto de 2010, por el cual se designa a la Fuerza Aérea Colombiana como Autoridad Aeronáutica de Aviación de Estado y se dictan otras disposiciones.
- Reglamento Aeronáutico Colombiano de la Aviación de Estado – RACAE, expedido por la Autoridad Aeronáutica de Aviación de Estado, y las regulaciones, resoluciones y modificaciones que lo desarrollen, actualicen o sustituyan, especialmente las relacionadas con:
    - RACAE 20 – Matrícula, registro e identificación de aeronaves.
    - RACAE 21 – Certificación de productos aeronáuticos y reconocimiento de organizaciones de diseño y producción.
    - RACAE 34 – Combustibles de aviación, en lo pertinente.
    - RACAE 43 – Mantenimiento.
    - RACAE 65 – Personal aeronáutico de la Aviación de Estado, diferente de la tripulación de vuelo.
    - RACAE 67 – Aptitud psicofísica especial de vuelo para la Aviación de Estado, en lo pertinente.
    - RACAE 91 – Reglas de vuelo y operación.
    - RACAE 141 – Centros de educación aeronáutica de la Aviación de Estado para la formación de pilotos.
    - RACAE 145 – Organizaciones de mantenimiento aprobadas.
    - RACAE 147 – Centros de educación aeronáutica de la Aviación de Estado para la formación de personal técnico y tecnólogo aeronáutico.
    - RACAE 160 – Seguridad y defensa de la Aviación de Estado, en lo pertinente.
- Ley 12 de 1947, por la cual se aprueba la Convención sobre Aviación Civil Internacional, en lo que resulte aplicable y teniendo en cuenta las disposiciones especiales para aeronaves de Estado.
- Directiva Permanente 00204 de 2017, Programas de entrenamiento para la Aviación del Ejército Nacional, siempre que se confirme su vigencia.
- Directiva Permanente 00218 de 2017, Normas y requisitos para el desempeño operacional en las actividades de la Aviación del Ejército Nacional, siempre que se confirme su vigencia.
- Reglamento de Vuelo para la Aviación del Ejército EJC 3-176-1, siempre que se confirme su vigencia y aplicabilidad.

LINEAMIENTOS, MANUALES Y GUÍAS DE CONTRATACIÓN

- Manual de Contratación y de Convenios del Ministerio de Defensa Nacional vigente.
- Guía para la Elaboración de Estudios del Sector de Colombia Compra Eficiente, en su versión vigente.
- Manual para determinar y verificar los requisitos habilitantes en los Procesos de Contratación de Colombia Compra Eficiente, en su versión vigente.
- Manual para el manejo de los Acuerdos Comerciales en Procesos de Contratación

de Colombia Compra Eficiente, en su versión vigente.
- Manual para la identificación y cobertura del riesgo en los Procesos de Contratación de Colombia Compra Eficiente, en su versión vigente.
- Circular Externa Única de Colombia Compra Eficiente y demás circulares que resulten aplicables al proceso.
- Protocolo de indisponibilidad del SECOP II.
- Circular Conjunta 001 del 20 de agosto de 2021, expedida por la Superintendencia Financiera de Colombia y la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente, relacionada con mecanismos para fortalecer la debida diligencia de los beneficiarios de pólizas de seguros, garantías y avales bancarios, en lo pertinente.
- Las demás disposiciones legales, reglamentarias, técnicas y administrativas vigentes que resulten aplicables de acuerdo con la naturaleza del objeto contractual y las condiciones de ejecución del proceso.

5.4.2 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.

6 PRESUPUESTO ASIGNADO AL PROCESO DE CONTRATACIÓN, ANÁLISIS ECONÓMICO Y AVAL TÉCNICO QUE SOPORTA EL VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO

6.1 PRESUPUESTO ASIGNADO DE ACUERDO CON LA DISTRIBUCIÓN DEL PLAN DE COMPRAS

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 de **UN BILLON SETECIENTOS SEIS MIL SEISCIENTOS SETENTA MILLONES DE PESOS M/CTE ($1.706.670.000.000,00) INCLUIDO TODOS LOS IMPUESTOS DE LEY A QUE HAYA LUGAR.**, discriminados de la siguiente manera así:

CATALOGO DE POSICIÓN DEL GASTO	VIGENCIA	UNIDAD BENEFICIADA	VALOR PRESUPUESTO ASIGNADO COP	TRM PROYECTADA MDN 2026 N. C20260902000573	VALOR PRESUPUESTO ASIGNADO USD
C-1502-0100-42-20107B 2. SEGURIDAD HUMANA Y JUSTICIA SOCIAL / B CAPACIDADES ESTRATEGICAS PARA SALVAGUARDAR LOS INTERESES NACIONALES	2027	BAAV5	47.407.500.000,00	4000	11.851.875,00
C-1502-0100-42-20107B 2. SEGURIDAD HUMANA Y	2028	BAAV5	47.407.500.000,00	4150	11.423.493,97

JUSTICIA SOCIAL / B CAPACIDADES ESTRATEGICAS PARA SALVAGUARDAR LOS INTERESES NACIONALES					
C-1502-0100-42-20107B 2. SEGURIDAD HUMANA Y JUSTICIA SOCIAL / B CAPACIDADES ESTRATEGICAS PARA SALVAGUARDAR LOS INTERESES NACIONALES	2029	BAAV5	94.815.000.000,00	4050	23.411.111,11
C-1502-0100-42-20107B 2. SEGURIDAD HUMANA Y JUSTICIA SOCIAL / B CAPACIDADES ESTRATEGICAS PARA SALVAGUARDAR LOS INTERESES NACIONALES	2030	BAAV5	284.445.000.000,00	4150	68.540.963,85
C-1502-0100-42-20107B 2. SEGURIDAD HUMANA Y JUSTICIA SOCIAL / B CAPACIDADES ESTRATEGICAS PARA SALVAGUARDAR LOS INTERESES NACIONALES	2031	BAAV5	663.705.000.000,00	4250	156.165.882,35
C-1502-0100-42-20107B 2. SEGURIDAD HUMANA Y JUSTICIA SOCIAL / B CAPACIDADES ESTRATEGICAS PARA SALVAGUARDAR LOS INTERESES NACIONALES	2032	BAAV5	94.815.000.000,00	4350	21.796.551,72
C-1502-0100-42-20107B 2. SEGURIDAD HUMANA Y JUSTICIA SOCIAL / B CAPACIDADES ESTRATEGICAS PARA SALVAGUARDAR LOS INTERESES NACIONALES	2033	BAAV5	284.445.000.000,00	4450	63.920.224,71
C-1502-0100-42-20107B 2. SEGURIDAD HUMANA Y JUSTICIA SOCIAL / B CAPACIDADES	2034	BAAV5	189.630.000.000,00	4500	42.140.000,00

ESTRATEGICAS PARA SALVAGUARDAR LOS INTERESES NACIONALES					
PRESUPUESTO TOTAL ASIGANADO			**1.706.670.000.000 ,00**		**399.250.102,71**

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:

El presupuesto se soporta bajo los documentos Entrega Plan CONPES 4187 del 2026

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.

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

Unidad ó Subunidad Ejecutora Solicitante: MHInballen 15-01-03
Usuario Solicitante: LAURA NATHALIA BALLEN ARIZA
Fecha y Hora Sistema: MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL - EJÉRCITO
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

*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.

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 Cells / 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

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. C 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 así:

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 el evento de suscribir el contrato en dólares americanos el proponente y/o contratista deberá considerar

- 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.

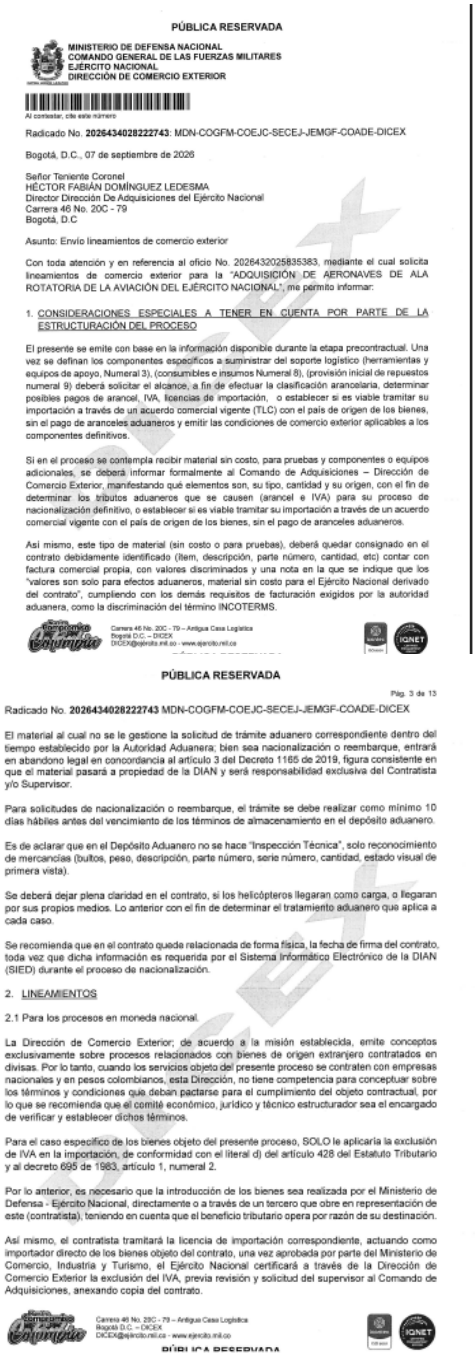
CONCEPTO COMERCIO EXTERIOR:

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, 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 No. **20264340282227 43**: MDN-COGFM-COEJC-SECEJ-JEMGF-COADE-DICEX

Bogotá, D.C., 07 de septiembre de 2026

Señor Teniente Coronel
HÉCTOR FABIÁN DOMÍNGUEZ LEDESMA
Director Dirección De Adquisiciones del Ejército Nacional
Carrera 46 No. 20C - 79
Bogotá, D.C

Asunto: Envío lineamientos de comercio exterior

Con toda atención y en referencia al oficio No. 2026432025835383, mediante el cual solicita lineamientos de comercio exterior para la "ADQUISICIÓN DE AERONAVES DE ALA ROTATORIA DE LA AVIACIÓN DEL EJÉRCITO NACIONAL", me permito informar:

1. CONSIDERACIONES ESPECIALES A TENER EN CUENTA POR PARTE DE LA ESTRUCTURACIÓN DEL PROCESO

El presente se emite con base en la información disponible durante la etapa precontractual. Una vez se definan los componentes específicos a suministrar del soporte logístico (herramientas y equipos de apoyo, Numeral 3), (consumibles e insumos Numeral 8), (provisión inicial de repuestos numeral 9) deberá solicitar el alcance, a fin de efectuar la clasificación arancelaria, determinar posibles pagos de arancel, IVA, licencias de importación, 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 y emitir las condiciones de comercio exterior aplicables a los componentes definitivos.

Si en el proceso se contempla recibir material sin costo, para pruebas y componentes o equipos adicionales, se deberá informar formalmente al Comando de Adquisiciones – Dirección de Comercio Exterior, manifestando qué elementos son, su tipo, cantidad y su origen, con el fin de determinar los tributos aduaneros que se causen (arancel e IVA) para su proceso de nacionalización definitivo, o establecer si es viable tramitar su importación a través de un acuerdo comercial vigente 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", cumpliendo con los demás requisitos de facturación exigidos por la autoridad aduanera, como la discriminación del término INCOTERMS.

Carrera 46 No. 20C - 79 – Antigua Casa Logística
Bogotá D.C. – DICEX
DICEX@ejercito.mil.co - www.ejercito.mil.co

PÚBLICA RESERVADA

Pág. 3 de 13

Radicado No. **20264340282227 43** MDN-COGFM-COEJC-SECEJ-JEMGF-COADE-DICEX

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 en concordancia al artículo 3 del 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 deberá dejar plena claridad en el contrato, si los helicópteros llegaran como carga, o llegaran por sus propios medios. Lo anterior con el fin de determinar el tratamiento aduanero que aplica a cada caso.

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.

2. LINEAMIENTOS

2.1 Para los procesos en moneda nacional.

La Dirección de Comercio Exterior; de acuerdo a la misión establecida, emite conceptos exclusivamente sobre procesos relacionados con bienes de origen extranjero contratados en divisas. Por lo tanto, cuando los servicios objeto del presente proceso se contraten con empresas nacionales y en pesos colombianos, esta Dirección, no tiene competencia para conceptuar sobre los términos y condiciones que deban pactarse para el cumplimiento del objeto contractual, por lo que se recomienda que el comité económico, jurídico y técnico estructurador sea el encargado de verificar y establecer dichos términos.

Para el caso específico de los bienes objeto del presente proceso, SOLO le aplicaría la exclusión de IVA en la importación, de conformidad con el literal d) del artículo 428 del Estatuto Tributario y al decreto 695 de 1983, artículo 1, numeral 2.

Por lo anterior, es necesario que la introducción de los bienes sea realizada por el Ministerio de Defensa - Ejército Nacional, directamente o a través de un tercero que obre en representación de este (contratista), teniendo en cuenta que el beneficio tributario opera por razón de su destinación.

Así mismo, el contratista tramitará la licencia de importación correspondiente, actuando como importador directo de los bienes objeto del contrato, una vez aprobada por parte del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, el Ejército Nacional certificará a través de la Dirección de Comercio Exterior la exclusión del IVA, previa revisión y solicitud del supervisor al Comando de Adquisiciones, anexando copia del contrato.

Carrera 46 No. 20C - 79 – Antigua Casa Logística
Bogotá D.C. – DICEX
DICEX@ejercito.mil.co - www.ejercito.mil.co

PÚBLICA RESERVADA

Pág. 2 de 13

Radicado No. **20264340282227 43** MDN-COGFM-COEJC-SECEJ-JEMGF-COADE-DICEX

En el contrato se deberá dejar estipulado de forma clara, si las asistencias que se presten en Colombia (Técnicas u operativas) son con costo o sin costo para la Institución. (Lo anterior en previsión de lo estipulado en el Art. 420 del Estatuto Tributario "Hechos generadores del IVA". U otros impuestos locales.

Para los bienes objeto del servicio postventa, se definirá su tratamiento aduanero, cambiario y tributario una vez se determine por parte de los oferentes. La forma en que se ejecutara este servicio, el listado y tipo de bienes requeridos para prestar este servicio. Por lo anterior se deberá solicitar, en el debido momento, un alcance a los presentes lineamientos

Para los bienes correspondientes al "equipos de apoyo (equipos de soporte en tierra)" (Numeral 6.4 Soporte logístico / Número 3 del cuadro anexo), se definirá su tratamiento arancelario una vez se determine por parte de los oferentes, el listado y el tipo de bienes que conforman estos equipos. Por lo anterior se deberá solicitar, en el debido momento, un alcance a los presentes lineamientos.

En ningún caso se deberá permitir, durante la ejecución del contrato, el envío de material (sin costo o para pruebas o adicional al pactado (como por ejemplo: cajas de herramientas, insumos, Kit´s, 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/o sin que el mismo haya sido pactado y discriminado en el contrato, de lo contrario el material será reembarcado a su país de origen.

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.

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.

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.

En el contrato deberá consignarse la referencia de cada uno de los elementos a adquirir, especificando el (NSN) o el Número de Parte (P/N), para efectos de nacionalización. Esta información permitirá identificar físicamente los bienes ante la Autoridad Aduanera, realizar el reconocimiento de la mercancía en el depósito aduanero y verificar su correspondencia con las facturas comerciales y demás documentos soporte presentados por el contratista. Para este fin, la descripción de los bienes, P/N, referencias y números de serie (S/N) deberá unificarse en un solo idioma (se sugiere el inglés).

Carrera 46 No. 20C - 79 – Antigua Casa Logística
Bogotá D.C. – DICEX
DICEX@ejercito.mil.co - www.ejercito.mil.co

PÚBLICA RESERVADA

Pág. 4 de 13

Radicado No. **20264340282227 43** MDN-COGFM-COEJC-SECEJ-JEMGF-COADE-DICEX

Ahora bien, se informa que los procesos aduaneros (importación, exportación) los debe realizar el contratista, quien asumirá todos los trámites, costos, gastos, responsabilidades, obligaciones y riesgos asociados hasta la entrega de los mismos a satisfacción en el lugar y fecha establecida en el contrato, toda vez que la moneda con la cual se pagará el contrato es pesos colombianos, así mismo se informa que NO se puede hacer uso de los depósitos aduaneros habilitados del Ejército Nacional.

Adicionalmente, el contratista deberá ser quien tramite en su totalidad y oportunamente las licencias y permisos en Colombia, como en el país de origen de los bienes, los cuales serán requeridos para dar cumplimiento al objeto del contrato, con el fin de evitar intervención de restricciones que generen retrasos para la ejecución del mismo durante las fechas y/o plazos acordados.

A su vez me permito informar que la exclusión de IVA, aplica únicamente para los BIENES TERMINADOS y NO para las partes, ni los insumos, lo anterior de conformidad al concepto No. 100208221-001031 del 29 de abril de 2019 emitido por el señor Subdirector de Gestión Normativa y Doctrina de la DIAN.

2.2 Para los procesos en moneda extranjera

La adquisición de aeronaves de ala rotatoria, 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 general es del 0% a la fecha, así:

DIAN — CONSULTA DETALLADA DEL ARANCEL

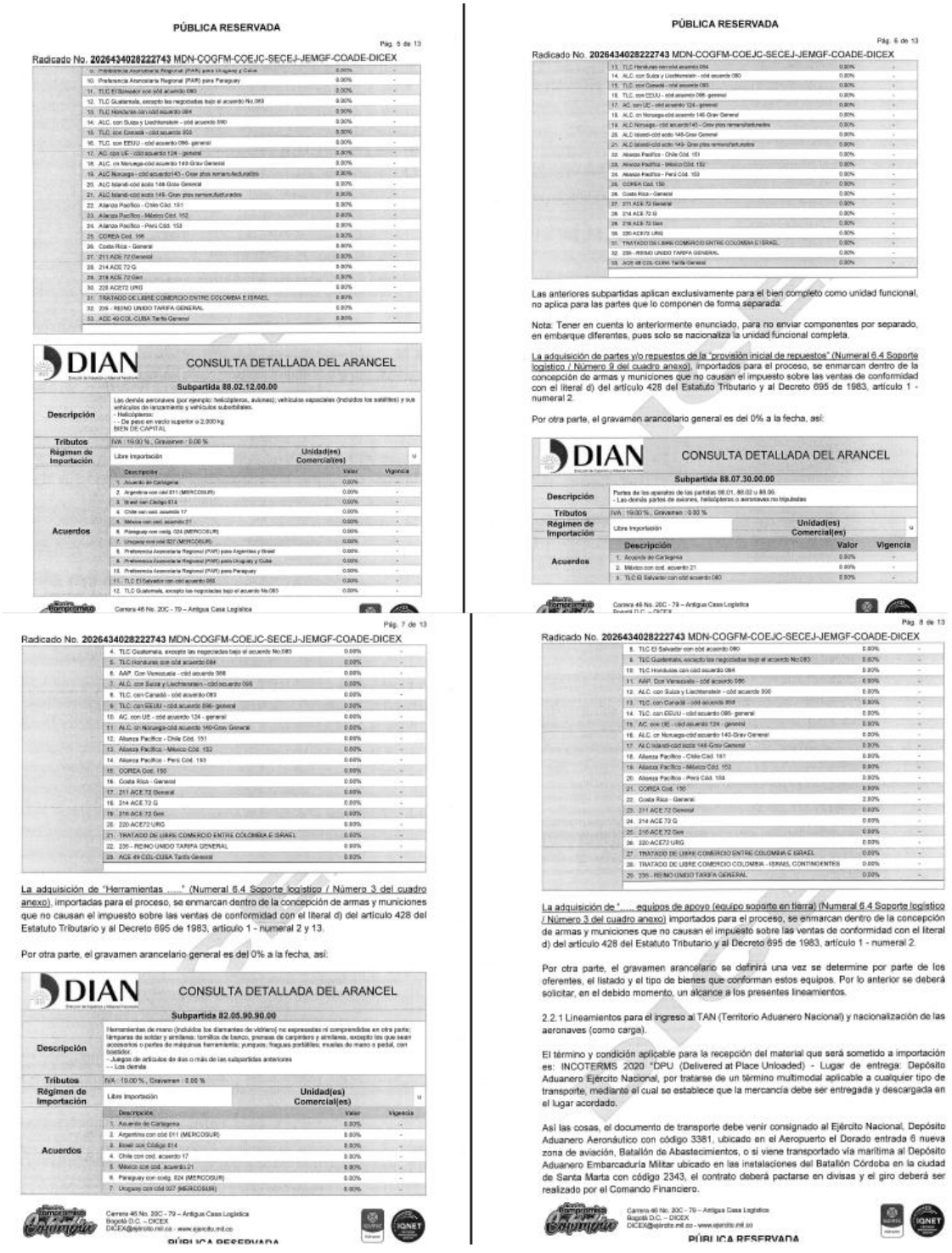
Subpartida 88.02.11.00.00

Descripción	Las demás aeronaves (por ejemplo: helicópteros, aviones); vehículos espaciales (incluidos los satélites) y sus vehículos de lanzamiento y vehículos suborbitales. - Helicópteros: - - De peso en vacío inferior o igual a 2.000 kg BIEN DE CAPITAL
Tributos	IVA: 19.00 %, Gravamen: 0.00 %
Régimen de Importación	Libre importación — Unidad(es) Comercial(es)

Acuerdos — Descripción	Valor	Vigencia
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 31	0.00%	-
6. Paraguay con codg. 024 (MERCOSUR)	0.00%	-
7. Uruguay con cód 027 (MERCOSUR)	0.00%	-
8. Preferencia Arancelaria Regional (PAR) para Argentina y Brasil	0.00%	-

Carrera 46 No. 20C - 79 – Antigua Casa Logística
Bogotá D.C. – DICEX
DICEX@ejercito.mil.co - www.ejercito.mil.co

PÚBLICA RESERVADA



PÚBLICA RESERVADA

Pág. 5 de 13

Radicado No. **20264340282227 43** MDN-COGFM-COEJC-SECEJ-JEMGF-COADE-DICEX

9. Preferencia Arancelaria Regional (PAR) para Uruguay y Cuba	0.00%	-
10. Preferencia Arancelaria Regional (PAR) para Paraguay	0.00%	-
11. TLC El Salvador con cód acuerdo 080	0.00%	-
12. TLC Guatemala, excepto las negociadas bajo el acuerdo No.083	0.00%	-
13. TLC Honduras con cód acuerdo 084	0.00%	-
14. ALC. con Suiza y Liechtenstein - cód acuerdo 090	0.00%	-
15. TLC. con Canadá - cód acuerdo 093	0.00%	-
16. TLC. con EEUU - cód acuerdo 095- general	0.00%	-
17. AC. con UE - cód acuerdo 124 - general	0.00%	-
18. ALC. cn Noruega-cód acuerdo 149-Grav General	0.00%	-
19. ALC Noruega - cód acuerdo143 - Gran ptos remanufacturados	0.00%	-
20. ALC Islandi-cód acdo 148-Grav General	0.00%	-
21. ALC Islandi-cód acdo 149- Gran ptos remanufacturados	0.00%	-
22. Alianza Pacífico - Chile Cód. 151	0.00%	-
23. Alianza Pacífico - México Cód. 152	0.00%	-
24. Alianza Pacífico - Perú Cód. 153	0.00%	-
25. COREA Cod. 156	0.00%	-
26. Costa Rica - General	0.00%	-
27. 211 ACE 72 General	0.00%	-
28. 214 ACE 72 G	0.00%	-
29. 216 ACE 72 Gen	0.00%	-
30. 220 ACE72 URG	0.00%	-
31. TRATADO DE LIBRE COMERCIO ENTRE COLOMBIA E ISRAEL	0.00%	-
32. 235 - REINO UNIDO TARIFA GENERAL	0.00%	-
33. ACE 49 COL-CUBA Tarifa General	0.00%	-

DIAN — CONSULTA DETALLADA DEL ARANCEL

Subpartida 88.02.12.00.00

Descripción	Las demás aeronaves (por ejemplo: helicópteros, aviones); vehículos espaciales (incluidos los satélites) y sus vehículos de lanzamiento y vehículos suborbitales. - Helicópteros: -- De peso en vacío superior a 2.000 kg BIEN DE CAPITAL
Tributos	IVA : 19.00 % , Gravamen : 0.00 %
Régimen de Importación	Libre Importación — Unidad(es) Comercial(es)
Acuerdos	Descripción / Valor / Vigencia 1. Acuerdo de Cartagena 0.00% 2. Argentina con cód 011 (MERCOSUR) 0.00% 3. Brasil con Código 012 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. Preferencia Arancelaria Regional (PAR) para Argentina y Brasil 0.00% 9. Preferencia Arancelaria Regional (PAR) para Uruguay y Cuba 0.00% 10. Preferencia Arancelaria Regional (PAR) para Paraguay 0.00% 11. TLC El Salvador con cód acuerdo 080 0.00% 12. TLC Guatemala, excepto las negociadas bajo el acuerdo No.083 0.00%

Carrera 46 No. 20C - 79 – Antigua Casa Logística

PÚBLICA RESERVADA

Pág. 6 de 13

Radicado No. **20264340282227 43** MDN-COGFM-COEJC-SECEJ-JEMGF-COADE-DICEX

13. TLC Honduras con cód acuerdo 084	0.00%	-
14. ALC. con Suiza y Liechtenstein - cód acuerdo 090	0.00%	-
15. TLC. con Canadá - cód acuerdo 093	0.00%	-
16. TLC. con EEUU - cód acuerdo 095- general	0.00%	-
17. AC. con UE - cód acuerdo 124 - general	0.00%	-
18. ALC. cn Noruega-cód acuerdo 149-Grav General	0.00%	-
19. ALC Noruega - cód acuerdo143 - Gran ptos remanufacturados	0.00%	-
20. ALC Islandi-cód acdo 148-Grav General	0.00%	-
21. ALC Islandi-cód acdo 149- Gran ptos remanufacturados	0.00%	-
22. Alianza Pacífico - Chile Cód. 151	0.00%	-
23. Alianza Pacífico - México Cód. 152	0.00%	-
24. Alianza Pacífico - Perú Cód. 153	0.00%	-
25. COREA Cod. 156	0.00%	-
26. Costa Rica - General	0.00%	-
27. 211 ACE 72 General	0.00%	-
28. 214 ACE 72 G	0.00%	-
29. 216 ACE 72 Gen	0.00%	-
30. 220 ACE72 URG	0.00%	-
31. TRATADO DE LIBRE COMERCIO ENTRE COLOMBIA E ISRAEL	0.00%	-
32. 235 - REINO UNIDO TARIFA GENERAL	0.00%	-
33. ACE 49 COL-CUBA Tarifa General	0.00%	-

Las anteriores subpartidas aplican 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 la "provisión inicial de repuestos" (Numeral 6.4 Soporte logístico / Número 9 del cuadro anexo), 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 general 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)
Acuerdos	Descripción / Valor / Vigencia 1. Acuerdo de Cartagena 0.00% 2. México con cod. acuerdo 21 0.00% 3. TLC El Salvador con cód acuerdo 080 0.00%

Carrera 46 No. 20C - 79 – Antigua Casa Logística

Pág. 7 de 13

Radicado No. **20264340282227 43** MDN-COGFM-COEJC-SECEJ-JEMGF-COADE-DICEX

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. cn Noruega-cód acuerdo 149-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. 216 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 ....." (Numeral 6.4 Soporte logístico / Número 3 del cuadro anexo), 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 y 13.

Por otra parte, el gravamen arancelario general 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 las 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)
Acuerdos	Descripción / Valor / Vigencia 1. Acuerdo de Cartagena 0.00% 2. Argentina con cód 011 (MERCOSUR) 0.00% 3. Brasil con Código 012 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%

Carrera 46 No. 20C - 79 – Antigua Casa Logística
Bogotá D.C. – DICEX
DICEX@ejercito.mil.co - www.ejercito.mil.co

PÚBLICA RESERVADA

Pág. 8 de 13

Radicado No. **20264340282227 43** MDN-COGFM-COEJC-SECEJ-JEMGF-COADE-DICEX

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 149-Grav General	0.00%	-
17. ALC Islandi-cód acdo 148-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. 156	0.00%	-
22. Costa Rica - General	0.00%	-
23. 211 ACE 72 General	0.00%	-
24. 214 ACE 72 G	0.00%	-
25. 216 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 "..... equipos de apoyo (equipo soporte en tierra) (Numeral 6.4 Soporte logístico / Número 3 del cuadro anexo) 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 se definirá una vez se determine por parte de los oferentes, el listado y el tipo de bienes que conforman estos equipos. Por lo anterior se deberá solicitar, en el debido momento, un alcance a los presentes lineamientos.

2.2.1 Lineamientos para el ingreso al TAN (Territorio Aduanero Nacional) y nacionalización de las aeronaves (como carga).

El término y condición aplicable para la recepción del material que será sometido a importación es: INCOTERMS 2020 "DPU (Delivered at Place Unloaded) - Lugar de entrega: Depósito Aduanero Ejército Nacional, por tratarse de un término multimodal aplicable a cualquier tipo de transporte, mediante el cual se establece que la mercancía debe ser entregada y descargada en el lugar acordado.

Así las cosas, el documento de transporte debe venir consignado al Ejército Nacional, 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 Depósito Aduanero Embarcadurla Militar ubicado en las instalaciones del Batallón Córdoba en la ciudad de Santa Marta con código 2343, el contrato deberá pactarse en divisas y el giro deberá ser realizado por el Comando Financiero.

Carrera 46 No. 20C - 79 – Antigua Casa Logística
Bogotá D.C. – DICEX
DICEX@ejercito.mil.co - www.ejercito.mil.co

PÚBLICA RESERVADA

Por otra parte, se informa que el proceso de nacionalización lo realiza el Ejército Nacional a través de la Dirección de Comercio Exterior dentro de los (20) días hábiles una vez aportada la documentación correcta y completa en original. Este trámite se efectuará con base en los números de matrícula asignados por el Ejército Nacional a cada aeronave. Por lo tanto, es indispensable que al momento del arribo las aeronaves ya cuenten con su número de matrícula militar (EJC-XXXX), de modo que las autoridades aduaneras puedan verificarlo durante la inspección física. Asimismo, se aclara que este proceso abarcará tanto a las aeronaves como al material que arribe en el mismo embarque (repuestos iniciales, material de soporte en tierra, herramientas y equipos), siempre que se encuentren estipulados en el contrato. La documentación soporte debe ser:

1. Solicitud de nacionalización de bienes dirigida al Comandante| del Comando de Adquisiciones, en el formato DICEX establecido.
2. Documento de transporte original consignado a nombre del Ejército Nacional. Se debe prealertar con cinco (10) días de anterioridad a la llegada de los bienes y enviar el borrador del documento de transporte para revisión a la Dirección de Comercio Exterior.
3. Factura comercial, la cual debe venir a nombre del Ejército Nacional, numerada, fechada, especificando el número del contrato, el termino de negociación INCOTERMS pactado, discriminando los valores en la moneda de negociación, valor FOB, fletes, seguro de transporte y valor otros gastos (si los hay), hasta completar las condiciones del término de negociación pactado DPU.
4. Certificados de fletes y seguros.
5. 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).
6. Certificado de matrícula y serie número de las aeronaves.
7. Certificado de origen original y autentico, expedido por el país de origen, con el lleno de los requisitos según el tratado o acuerdo comercial que aplique, (cuando el ítem y el material lo requieran según lo contratado).

Nota: Una vez quede establecido el origen en el contrato, este será de obligatorio cumplimiento, toda vez que cualquier modificación podría generar el pago de tributos aduaneros, los cuales deberán ser asumidos por el contratista, previa aprobación del Ordenador del Gasto, el Comité Técnico y el Supervisor.

8. Acta de reconocimiento de mercancías, expedida y firmada por las partes intervinientes.

9. Copia del contrato vigente, o sus respectivas prorrogas, o actos administrativos, acta de inicio debido proceso (cuando aplique), entre otros.

Notificación previa: Se deberá informar con un mínimo de cinco (05) días hábiles de antelación si el embarque viaja sin carga o con carga adicional a las aeronaves (como el conjunto de repuestos inicial, material de soporte terrestre, herramientas y equipos pactados).

Restricción de ingreso: No se permitirá el ingreso de material adicional junto con la aeronave si este no ha sido establecido previamente en el contrato.

2.2.2 Proceso de garantías

Para el proceso de cumplimiento de garantías vigentes en el contrato, (exportación y posterior reimportación) los términos de INCOTERMS serán:

- Para entrega de los bienes por parte del Ejército Nacional al contratista INCOTERMS 2020 "FCA (Free Carrier / Libre al transportista) – lugar de entrega: aeropuerto el dorado Bogotá o puerto de Santa Marta".
- Para entrega de los bienes en retorno por parte del contratista al Ejército Nacional INCOTERMS 2020 "DPU (Delivered at Place Unloaded) - 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.

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.

Tratándose de exportaciones en cumplimiento de garantía, el tiempo de permanencia en el exterior otorgado por la DIAN para estos bienes, para efectos de validez 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 declarada.

Importante. Para hacer efectiva una garantía, y si el propósito del proveedor es reparar o reemplazar los bienes objeto de garantía, siempre se deberá primero hacer la exportación, esto en cumplimiento de la normatividad aduanera establecida.

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 de reparables 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.

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.

2.2.3 Consideraciones adicionales

El contratista debe dar 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.

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 entre otros los costos correspondientes a tramites y procesos portuarios, así como el costo generado por la liberación del documento de transporte que ampara los bienes despachados.

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.

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 (incluso si pertenecen al mismo contratista), 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 Artículo 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.

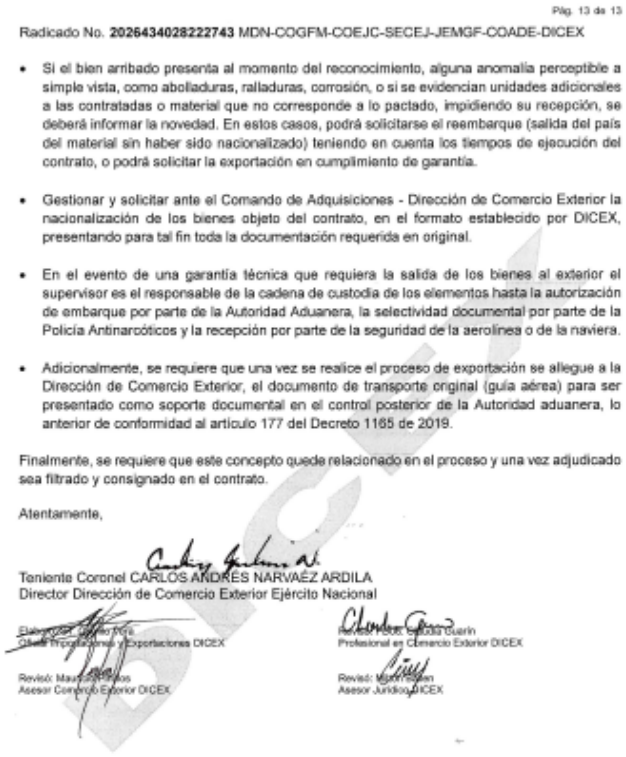
Para solicitudes de nacionalización o reembarque, el trámite se debe realizar como mínimo 10 días hábiles antes del vencimiento de los términos de almacenamiento en el depósito aduanero.

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 debe tener en cuenta lo preceptuado por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales en los conceptos N°28607 del 2019 y N°1520 de 2020 Referente al ingreso de software, en el sentido de entender que el software como tal no es susceptible de procesos de nacionalización. Si el software viene instalado en su dispositivo de ejecución, se nacionalizará el dispositivo junto con el software por lo que el valor deberá estar acorde a esta situación.

3. RESPONSABILIDADES DEL SUPERVISOR EN COORDINACIÓN CON LA DIRECCIÓN DE COMERCIO EXTERIOR

- Coordinar ante el Comando de Adquisiciones – Dirección de Comercio Exterior, para todo lo concerniente a trámites aduaneros:
  - ✓ Recepción de material en depósito aduanero.
  - ✓ Reconocimiento.
  - ✓ Solicitud nacionalización.
  - ✓ Retiro material del Depósito Aduanero.
- 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.



Pág. 13 de 13

Radicado No. **2026434028222743** MDN-COGFM-COEJC-SECEJ-JEMGF-COADE-DICEX

- 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 y una vez adjudicado sea filtrado y consignado en el contrato.

Atentamente,

Teniente Coronel CARLOS ANDRÉS NARVÁEZ ARDILA
Director Dirección de Comercio Exterior Ejército Nacional

Elaboró: [illegible]
Oficial Importaciones y Exportaciones DICEX

Revisó: Mauricio [illegible]
Asesor Comercio Exterior DICEX

Revisó: [illegible] Guerin
Profesional en Comercio Exterior DICEX

Revisó: Miguel [illegible]
Asesor Jurídico DICEX

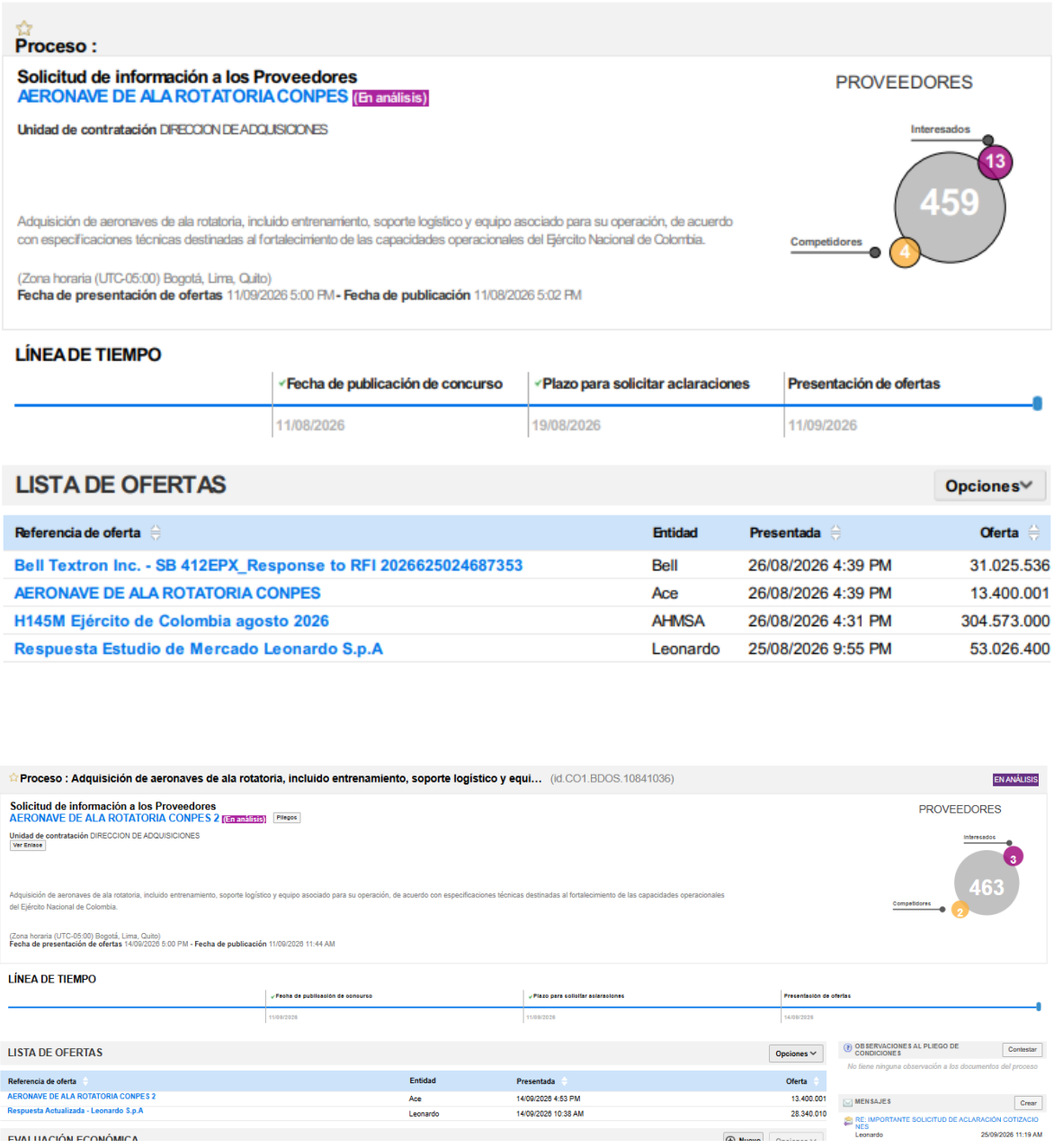
NOTA PARA COMITÉ ECONOMICO EVALUADOR: Una vez seleccionada la oferta ganadora se deberá remitir una nueva solicitud de lineamientos de concepto exterior con la discriminación de los elementos, kits y su comisión y forma de ENTREGA.

6.2 COMPORTAMIENTO PRECIOS HISTÓRICOS

Como se indicó en el numeral de antecedentes la entidad no cuenta con registro histórico que sean objeto de comparación toda vez, pese a que el ejecito nacional cuenta con aeronaves rotatorias y adquirido equipos de misión, entrenamiento y soporte logísticos, no son comparables técnicamente y por ende no se comparan como datos históricos

6.3 SONDEO DE MERCADO:

La Dirección de adquisiciones de conformidad con la necesidad remitida por la Aviación del Ejercito nacional publica a través del SECOP II sondeo de Mercado de manera publica sin obligación de compra



COTIZACIONES:

A continuación, se relacionan la información de cotizaciones allegadas

Bell Textron Inc. - SB 412EPX_Response to RFI 2026625024687353:

Cuestionario

Ver resumen | Ver

Sobre

1 ◘ VALORACION DE PROPUESTA ECONOMICA (POR FAVOR DILIGENCIA ARCHIVOS ADJUNTOS) SEGUN SU CAPACIDAD — Incluya el precio como lo indique la Entidad Estatal

	Precio total estimado	Incluya el precio como lo indique la Entidad Estatal
	0,00	31.025.536,00

	Ref. Artículo	Código UNSPSC	Descripción	Cantidad	Unidad	Precio unitario estimado	Precio unitario	Precio total estimado	Incluya el precio como lo indique la Entidad Estatal
1		25131902	VR TOTAL COTIZADO AERONAVES DE ALA ROTATORIA	1,00	VG		30.588.745,00	0,00	30.588.745,00
2		25202500	VR TOTAL COTIZADO EQUIPO DE MISIÓN	1,00	VG		0,00	0,00	0,00
3		86131800	VR TOTAL COTIZADO ENTRENAMIENTO	1,00	VG		436.791,00	0,00	436.791,00
4		78181800	VR TOTAL COTIZADO SOPORTE LOGÍSTICO	1,00	VG		0,00	0,00	0,00

Ace:

VALORACION DE PROPUESTA ECONOMICA (POR FAVOR DILIGENCIA ARCHIVOS ADJUNTOS) SEGUN SU CAPACIDAD — Incluya el precio como lo indique la Entidad Estatal

	Precio total estimado	Incluya el precio como lo indique la Entidad Estatal
	0,00	13.400.001,00

Ref. Artículo	Código UNSPSC	Descripción	Cantidad	Unidad	Precio unitario estimado	Precio unitario	Precio total estimado	Incluya el precio como lo indique la Entidad Estatal
1	25131902	VR TOTAL COTIZADO AERONAVES DE ALA ROTATORIA **Comentarios proveedor:** PRECIOS EN DOLARES AMERICANOS precio 2027	1,00	VG		10.000.000,00	0,00	10.000.000,00
2	25202500	VR TOTAL COTIZADO EQUIPO DE MISIÓN **Comentarios proveedor:** AERONAVE DE ALA ROTATORIA CONPES precio 2027	1,00	VG		2.890.000,00	0,00	2.890.000,00
3	86131800	VR TOTAL COTIZADO ENTRENAMIENTO **Comentarios proveedor:** AERONAVE DE ALA ROTATORIA CONPES precio 2027	1,00	VG		510.000,00	0,00	510.000,00
4	78181800	VR TOTAL COTIZADO SOPORTE LOGÍSTICO **Comentarios proveedor:** no se coliza este item ya que el Ejército Nacional tiene las capacidades solicitadas para la flota UH-60L	1,00	VG		1,00	0,00	1,00

ITEM	DESCRIPCION	CANTIDAD	MONEDA	ORIGEN DE LOS BIENES COTIZADOS	NOMBRE DEL FABRICANTE	CONDICION DEL BIEN COTIZADO	CALIDAD DEL COTIZANTE	2027 V/R UNITARIO SIN IVA	2027 VALOR IVA	2027 V/R UNITARIO INCLUIDO IVA	2027 VALOR TOTAL	OBSERVACIONES DEL PRODUCTO
1	AERONAVES DE ALA ROTATORIA (CONDICIÓN NUEVO)	10	USD	USA	Ace Aeronautics	Refurbished	ROM	$ 10.000.000,00			$ 100.000.000,00	aeronave utilizada ACREDECK LIHEIL de base (sin equipos de misión) con cabina Stamin 5000
2	EQUIPO DE MISIÓN (CONDICIÓN NUEVO)											
	Provisión y removible para Montantes laterales para ametralladoras	1	USD	USA	Dillon Aero	New	ROM	$ 40.000,00			$ 40.000,00	
	Provisión y removible para protección balística de la aeronave	1		USA	TPD	New	ROM	$ 260.000,00			$ 260.000,00	
	Provisión y removible para grúa de rescate con certificación para evacuación de personas	1		USA	Onboard Systems (Viasat, Strata-S (Viasat))	New	ROM	$ 680.000,00			$ 680.000,00	
	Provisión y removible gancho de carga con capacidad para 3.000 lbs y superior	1		USA	Onboard Systems	New	ROM	$ 70.000,00			$ 70.000,00	
	Provisión y removible para equipo infrarrojo de barrido frontal (FLIR) o su equivalente	1		USA	Wescam (MX-10) w/ ACR Sensor Mount	New	ROM	$ 800.000,00			$ 800.000,00	
	Provisión y removible para el tanque combustible auxiliar interno en la aeronave	1		USA	Rotorliaison	New	ROM	$ 700.000,00			$ 700.000,00	
	Provisión y removible sistema de RAPPEL y sistema de inserción por agua rápida LH o RH	1		USA	Fulcrum	New	ROM	$ 190.000,00			$ 190.000,00	
	Carrillas removibles con sujeción a la aeronave.	1		USA	LitePod	New	ROM	$ 220.000,00			$ 220.000,00	
	Provisión del sistema requerido para instalación Bambi bucket	1		USA	Ace	New	ROM	$ 20.000,00			$ 20.000,00	
3	Entrenamiento											
	Pilotos al mando	44	USD	USA	Ace Aeronautics (Conducted in Buyer's Aircraft)	N/A	ROM	$ 90.000,00			$ 3.120.000,00	El entrenamiento de los pilotos se puede llevar a cabo en el simulador del Black Hawk que tiene Colombia, lo cual podría ahorrar en la transición y producción de pilotos. Ace cuenta con la disponibilidad de un Kiowa de familiarización con el ACREDECK
	Pilotos Instructores	6						$ 80.000,00			$ 480.000,00	
	Pilotos de pruebas de mantenimiento	6						$ 120.000,00			$ 720.000,00	
	Pilotos	44						$ 80.000,00			$ 3.120.000,00	
	Jefes de tripulación	44						$ 90.000,00			$ 3.300.000,00	
	Técnicos de vuelo	44		USA	Pinnacle Solutions	N/A	ROM	$ 90.000,00			$ 3.300.000,00	
	Células de mantenimiento	6						$ 90.000,00			$ 360.000,00	
4	soporte logistico											
	Asistencia técnica y acompañamiento	1										El Ejército Nacional cuenta con las capacidades logísticas para el sostenimiento de la Flota de UH-60L
	Programa de mantenimiento	1										
	Herramientas y equipos de apoyo	1										
	Inspecciones en campo y hangar	1										
	Soporte de aviónica	1										
	Canal de soporte técnico	1										
	Componentes mayores	1										
	Consumibles e insumos	1										
	Provisión inicial de repuestos	1										
	Servicio técnico	1										

SI ES EXTRANJERO SIN SUCURSAL O DOMICILIO EN COLOMBIA, DEBE COTIZAR EN DOLARES

Especificaciones Técnicas Adicionales
NOTA: SE ENTIENDE QUE AL MOMENTO DE COTIZAR LA FIRMA, HA LEIDO, ANALIZADO Y ACEPTANDO EL CUMPLIMIENTO TOTAL DE LAS CONDICIONES DESCRITAS EN LA SOLICITUD DE LA COTIZACIÓN. SI EXISTE ALGUNA VARIACIÓN SOBRE LO EXIGIDO POR LA ENTIDAD, LA FIRMA COTIZANTE DEBERA ACLARAR CUALES SON LAS
VARIACIONES OFRECIDAS EN EL CAMPO DE OBSERVACIONES DEL PRESENTE FORMATO.
El suscrito representante Legal hace constar que conoce y acepta los términos de la presente solicitud de cotización y en especial que los elementos cotizados cumplen con las especificaciones técnicas y las unidades de medida requeridas por el MDN

Atentamente,
KEVIN LOBY - Ace Aeronautics LLC

2028					2029					2030					2031				
VR UNITARIO SIN IVA	VALOR IVA	VR UNITARIO INCLUIDO IVA	VALOR TOTAL	OBSERVACIONES DEL PRODUCTO	VR UNITARIO SIN IVA	VALOR IVA	VR UNITARIO INCLUIDO IVA	VALOR TOTAL	OBSERVACIONES DEL PRODUCTO	VR UNITARIO SIN IVA	VALOR IVA	VR UNITARIO INCLUIDO IVA	VALOR TOTAL	OBSERVACIONES DEL PRODUCTO	VR UNITARIO SIN IVA	VALOR IVA	VR UNITARIO INCLUIDO IVA	VALOR TOTAL	OBSERVACIONES DEL PRODUCTO
$ 10.500.000,00			$ 189.000.000,00	aeronave cotizada ACEDECK UH60L de base (sin equipos de misión) con cabina Garmin 5000	$ 11.025.000,00			$ 198.450.000,00	aeronave cotizada ACEDECK UH60L de base (sin equipos de misión) con cabina Garmin 5000	$ 11.576.250,00			$ 208.372.500,00	aeronave cotizada ACEDECK UH60L de base (sin equipos de misión) con cabina Garmin 5000	$ 12.155.062,50			$ 218.791.125,00	aeronave cotizada ACEDECK UH60L de base (sin equipos de misión) con cabina Garmin 5000
$ -																			
$ 42.000,00			$ 42.000,00		$ 44.100,00			$ 44.100,00		$ 46.305,00			$ 46.305,00		$ 48.620,25			$ 48.620,25	
$ 210.000,00			$ 210.000,00		$ 220.500,00			$ 220.500,00		$ 231.525,00			$ 231.525,00		$ 243.101,25			$ 243.101,25	
$ 714.000,00			$ 714.000,00		$ 749.700,00			$ 749.700,00		$ 787.185,00			$ 787.185,00		$ 826.544,25			$ 826.544,25	
$ 73.500,00			$ 73.500,00		$ 77.175,00			$ 77.175,00		$ 81.033,75			$ 81.033,75		$ 85.085,44			$ 85.085,44	
$ 840.000,00			$ 840.000,00		$ 882.000,00			$ 882.000,00		$ 926.100,00			$ 926.100,00		$ 972.405,00			$ 972.405,00	
$ 735.000,00			$ 735.000,00		$ 771.750,00			$ 771.750,00		$ 810.337,50			$ 810.337,50		$ 850.854,38			$ 850.854,38	
$ 157.500,00			$ 157.500,00		$ 165.375,00			$ 165.375,00		$ 173.643,75			$ 173.643,75		$ 182.325,94			$ 182.325,94	
$ 238.250,00			$ 236.250,00		$ 248.062,50			$ 248.062,50		$ 260.465,63			$ 260.465,63		$ 273.488,91			$ 273.488,91	
$ 26.250,00			$ 26.250,00		$ 27.562,50			$ 27.562,50		$ 28.940,63			$ 28.940,63		$ 30.387,66			$ 30.387,66	
$ 84.000,00			$ 5.376.000,00		$ 88.200,00			$ 5.644.800,00		$ 92.610,00			$ 5.927.040,00		$ 97.240,50			$ 6.223.392,00	
$ 84.000,00			$ 504.000,00	El entrenamiento de los pilotos se puede llevar a cabo en el simulado del Black Hawk que tiene Colombia; lo cual podría ahorros en la transición y producción de pilotos. Ace cuenta con la disponibilidad de un Kiosko de familiarización con el ACEDECK	$ 88.200,00			$ 529.200,00	El entrenamiento de los pilotos se puede llevar a cabo en el simulado del Black Hawk que tiene Colombia; lo cual podría ahorros en la transición y producción de pilotos. Ace cuenta con la disponibilidad de un Kiosko de familiarización con el ACEDECK	$ 92.610,00			$ 555.660,00	El entrenamiento de los pilotos se puede llevar a cabo en el simulado del Black Hawk que tiene Colombia; lo cual podría ahorros en la transición y producción de pilotos. Ace cuenta con la disponibilidad de un Kiosko de familiarización con el ACEDECK	$ 97.240,50			$ 583.443,00	El entrenamiento de los pilotos se puede llevar a cabo en el simulado del Black Hawk que tiene Colombia; lo cual podría ahorros en la transición y producción de pilotos. Ace cuenta con la disponibilidad de un Kiosko de familiarización con el ACEDECK
$ 126.000,00			$ 756.000,00		$ 132.300,00			$ 793.800,00		$ 138.915,00			$ 833.490,00		$ 145.860,75			$ 875.164,50	
$ 84.000,00			$ 5.376.000,00		$ 88.200,00			$ 5.644.800,00		$ 92.610,00			$ 5.927.040,00		$ 97.240,50			$ 6.223.392,00	
$ 52.500,00			$ 3.360.000,00		$ 55.125,00			$ 3.528.000,00		$ 57.881,25			$ 3.704.400,00		$ 60.775,31			$ 3.889.620,00	
$ 52.500,00			$ 3.360.000,00		$ 55.125,00			$ 3.528.000,00		$ 57.881,25			$ 3.704.400,00		$ 60.775,31			$ 3.889.620,00	
$ 52.500,00			$ 315.000,00		$ 55.125,00			$ 330.750,00		$ 57.881,25			$ 347.287,50		$ 60.775,31			$ 364.651,88	
				El Ejército Nacional cuenta con las capacidades organicas para el sostenimiento de la Flota de UH-60L					El Ejército Nacional cuenta con las capacidades organicas para el sostenimiento de la Flota de UH-60L					El Ejército Nacional cuenta con las capacidades organicas para el sostenimiento de la Flota de UH-60L					El Ejército Nacional cuenta con las capacidades organicas para el sostenimiento de la Flota de UH-60L

2032					2033					2034				
VR UNITARIO SIN IVA	VALOR IVA	VR UNITARIO INCLUIDO IVA	VALOR TOTAL	OBSERVACIONES DEL PRODUCTO	VR UNITARIO SIN IVA	VALOR IVA	VR UNITARIO INCLUIDO IVA	VALOR TOTAL	OBSERVACIONES DEL PRODUCTO	VR UNITARIO SIN IVA	VALOR IVA	VR UNITARIO INCLUIDO IVA	VALOR TOTAL	OBSERVACIONES DEL PRODUCTO
$ 12.762.815,63			$ 229.730.681,25	aeronave cotizada ACEDECK UH60L de base (sin equipos de misión) con cabina Garmin 5000	$ 13.400.956,41			$ 241.217.215,31	aeronave cotizada ACEDECK UH60L de base (sin equipos de misión) con cabina Garmin 5000	$ 14.071.004,23			$ 253.278.076,08	aeronave cotizada ACEDECK UH60L de base (sin equipos de misión) con cabina Garmin 5000
$ 51.051,26			$ 51.051,26		$ 53.603,83			$ 53.603,83		$ 56.284,02			$ 56.284,02	
$ 255.256,31			$ 255.256,31		$ 268.019,13			$ 268.019,13		$ 281.420,08			$ 281.420,08	
$ 867.871,46			$ 867.871,46		$ 911.265,04			$ 911.265,04		$ 956.828,29			$ 956.828,29	
$ 89.339,71			$ 89.339,71		$ 93.806,69			$ 93.806,69		$ 98.497,03			$ 98.497,03	
$ 1.021.025,25			$ 1.021.025,25		$ 1.072.076,51			$ 1.072.076,51		$ 1.125.680,34			$ 1.125.680,34	
$ 893.397,09			$ 893.397,09		$ 938.066,95			$ 938.066,95		$ 984.970,30			$ 984.970,30	
$ 191.442,23			$ 191.442,23		$ 201.014,35			$ 201.014,35		$ 211.065,06			$ 211.065,06	
$ 287.163,35			$ 287.163,35		$ 301.521,52			$ 301.521,52		$ 316.597,60			$ 316.597,60	
$ 31.907,04			$ 31.907,04		$ 33.502,39			$ 33.502,39		$ 35.177,51			$ 35.177,51	
										$ -				
$ 102.102,53			$ 6.534.561,60		$ 107.207,65			$ 6.861.289,68		$ 112.568,03			$ 7.204.354,16	
$ 102.102,53			$ 612.615,17	El entrenamiento de los pilotos se puede llevar a cabo en el simulado del Black Hawk que tiene Colombia; lo cual podría ahorros en la transición y producción de pilotos. Ace cuenta con la disponibilidad de un Kiosko de familiarización con el ACEDECK	$ 107.207,65			$ 643.245,91	El entrenamiento de los pilotos se puede llevar a cabo en el simulado del Black Hawk que tiene Colombia; lo cual podría ahorros en la transición y producción de pilotos. Ace cuenta con la disponibilidad de un Kiosko de familiarización con el ACEDECK	$ 112.568,03			$ 675.408,20	El entrenamiento de los pilotos se puede llevar a cabo en el simulado del Black Hawk que tiene Colombia; lo cual podría ahorros en la transición y producción de pilotos. Ace cuenta con la disponibilidad de un Kiosko de familiarización con el ACEDECK
$ 153.153,79			$ 918.922,73		$ 160.811,48			$ 964.868,86		$ 168.852,05			$ 1.013.112,30	
$ 102.102,53			$ 6.534.561,60		$ 107.207,65			$ 6.861.289,68		$ 112.568,03			$ 7.204.354,16	
$ 63.814,08			$ 4.084.101,00		$ 67.004,78			$ 4.288.306,05		$ 70.355,02			$ 4.502.721,35	
$ 63.814,08			$ 4.084.101,00		$ 67.004,78			$ 4.288.306,05		$ 70.355,02			$ 4.502.721,35	
$ 63.814,08			$ 382.884,47		$ 67.004,78			$ 402.028,69		$ 70.355,02			$ 422.130,13	
				El Ejército Nacional cuenta con las capacidades organicas para el sostenimiento de la Flota de UH-60L					El Ejército Nacional cuenta con las capacidades organicas para el sostenimiento de la Flota de UH-60L					El Ejército Nacional cuenta con las capacidades organicas para el sostenimiento de la Flota de UH-60L

AHMSA:

VIGENCIA COTIZACION : 30 DIAS

								2027				
ITEM	DESCRIPCION	CANTIDAD	MONEDA	ORIGEN DE LOS BIENES COTIZADOS	NOMBRE DEL FABRICANTE	CONDICION DEL BIEN COTIZADO	CALIDAD DEL COTIZANTE	VIR UNITARIO SIN IVA	VALOR IVA	VIR UNITARIO INCLUIDO IVA	VALOR TOTAL	OBSERVACIONES DEL PRODUCTO
1	AERONAVES DE ALA ROTATORIA (CONDICIÓN NUEVO)	18	EUROS	ALEMANIA	AIRBUS HELICOPTERS	NUEVO	EMPRESA EXTRANJERA SIN SUCURSAL EN COLOMBIA	EUR 15.700.000,00	N/A	EUR 15.700.000,00	EUR 282.600.000,00	
2	EQUIPO DE MISIÓN (CONDICION NUEVO)											
	Provisión y removible para Montantes laterales para ametralladoras	1	EUROS	ALEMANIA	AIRBUS HELICOPTERS	NUEVO	EMPRESA EXTRANJERA SIN SUCURSAL EN COLOMBIA	EUR 415.900,00	N/A	EUR 415.900,00	EUR 415.900,00	
	Provisión y removible para protección balística de la aeronave	1	EUROS	ALEMANIA	AIRBUS HELICOPTERS	NUEVO	EMPRESA EXTRANJERA SIN SUCURSAL EN COLOMBIA	EUR 454.100,00	N/A	EUR 454.100,00	EUR 454.100,00	
	Provisión y removible para grúa de rescate con certificación para evacuación de personas	1	EUROS	ALEMANIA	AIRBUS HELICOPTERS	NUEVO	EMPRESA EXTRANJERA SIN SUCURSAL EN COLOMBIA	EUR 567.200,00	N/A	EUR 567.200,00	EUR 567.200,00	
	Provisión y removible gancho de carga con capacidad para 3.000 lbs y superior	1	EUROS	ALEMANIA	AIRBUS HELICOPTERS	NUEVO	EMPRESA EXTRANJERA SIN SUCURSAL EN COLOMBIA	EUR 51.000,00	N/A	EUR 51.000,00	EUR 51.000,00	
	Provisión y removible para equipo infrarrojo de barrido frontal (FLIR) o su equivalente	1	EUROS	ALEMANIA	AIRBUS HELICOPTERS	NUEVO	EMPRESA EXTRANJERA SIN SUCURSAL EN COLOMBIA	Incluido en Helicóptero H145M	N/A	Incluido en Helicóptero H145M	N/A	Parte removible EUR 3.600.000. Valor referencial a título indicativo. No hace parte del documento de oferta suministrado
	Provisión y removible para el tanque combustible auxiliar interno en la aeronave.	1	EUROS	ALEMANIA	AIRBUS HELICOPTERS	NUEVO	EMPRESA EXTRANJERA SIN SUCURSAL EN COLOMBIA	EUR 148.400,00	N/A	EUR 148.400,00	EUR 148.400,00	
	Provisión y removible sistema de RAPPEL y sistema de inserción por soga rápida LH y RH.	1	EUROS	ALEMANIA	AIRBUS HELICOPTERS	NUEVO	EMPRESA EXTRANJERA SIN SUCURSAL EN COLOMBIA	EUR 366.400,00	N/A	EUR 366.400,00	EUR 366.400,00	
	Camillas removibles con sujeción a la aeronave.	1	EUROS	ALEMANIA	AIRBUS HELICOPTERS	NUEVO	EMPRESA EXTRANJERA SIN SUCURSAL EN COLOMBIA	EUR 129.000,00	N/A	EUR 129.000,00	EUR 129.000,00	
	Provisión del sistema requerido para instalación Bambi bucket	1	EUROS	ALEMANIA	AIRBUS HELICOPTERS	NUEVO	EMPRESA EXTRANJERA SIN SUCURSAL EN COLOMBIA	Incluido en Helicóptero H145M	N/A	Incluido en Helicóptero H145M	N/A	Parte removible EUR 57.900. Valor referencial incluido en el documento de oferta suministrado
3	Entrenamiento											
	Pilotos al mando	40	EUROS	ALEMANIA	AIRBUS HELICOPTERS	NUEVO	EMPRESA EXTRANJERA SIN SUCURSAL EN COLOMBIA	EUR 61.375,00	N/A	EUR 61.375,00	EUR 2.455.000,00	No hay distinción entre Piloto al Mando y Piloto. Valor unitario estimado para 40 pilotos
	Pilotos Instructores	6	EUROS	ALEMANIA	AIRBUS HELICOPTERS	NUEVO	EMPRESA EXTRANJERA SIN SUCURSAL EN COLOMBIA	EUR 65.893,33	N/A	EUR 65.893,33	EUR 395.360,00	Valor referencial para 6 pilotos instructores. No hace parte del documento de oferta suministrado
	Pilotos de pruebas de mantenimiento	6	EUROS	ALEMANIA	AIRBUS HELICOPTERS	NUEVO	EMPRESA EXTRANJERA SIN SUCURSAL EN COLOMBIA	EUR 30.046,67	N/A	EUR 30.046,67	EUR 180.280,00	Valor referencial para 6 pilotos de pruebas. No hace parte del documento de oferta suministrado
	Pilotos	40	EUROS	ALEMANIA	AIRBUS HELICOPTERS	NUEVO	EMPRESA EXTRANJERA SIN SUCURSAL EN COLOMBIA	EUR 61.375,00	N/A	EUR 61.375,00	EUR 2.455.000,00	No hay distinción entre Piloto al Mando y Piloto. Valor unitario estimado para 40 pilotos
	Jefes de tripulación	40	EUROS	ALEMANIA	AIRBUS HELICOPTERS	NUEVO	EMPRESA EXTRANJERA SIN SUCURSAL EN COLOMBIA	Incluido con cada curso de piloto	N/A	Incluido con cada curso de piloto	Incluido con cada curso de piloto	Por cada piloto en formación, se incluye un jefe de tripulación
	Técnicos de vuelo	40	EUROS	ALEMANIA	AIRBUS HELICOPTERS	NUEVO	EMPRESA EXTRANJERA SIN SUCURSAL EN COLOMBIA	EUR 11.165,00	N/A	EUR 11.165,00	EUR 446.600,00	El técnico de vuelo recibe formación complementaria en empleo y mantenimiento de equipos de misión
	Células de mantenimiento	10	EUROS	ALEMANIA	AIRBUS HELICOPTERS	NUEVO	EMPRESA EXTRANJERA SIN SUCURSAL EN COLOMBIA	EUR 276.500,00	N/A	EUR 276.500,00	EUR 2.765.000,00	Célula de referencia Airbus son 4 técnicos, 2 aviónicos y 4 motoristas. Precio unitario estimado para 40 técnicos, 20 aviónicos y 40 motoristas
4	soporte logístico											
	Asistencia técnica y acompañamiento	1	EUROS	ALEMANIA	AIRBUS HELICOPTERS	NUEVO	EMPRESA EXTRANJERA SIN SUCURSAL EN COLOMBIA	EUR 2.543.000,00	N/A	EUR 2.543.000,00	EUR 2.543.000,00	
	Programa de mantenimiento	1	EUROS	ALEMANIA	AIRBUS HELICOPTERS	NUEVO	EMPRESA EXTRANJERA SIN SUCURSAL EN COLOMBIA	Ver documento de oferta y anexo 7.2. Technical Description H145M	N/A	Ver documento de oferta y anexo 7.2. Technical Description H145M	Ver documento de oferta y anexo 7.2. Technical Description H145M	Ver documento de oferta y anexo 7.2. Technical Description H145M
	Herramientas y equipos de apoyo	1	EUROS	ALEMANIA	AIRBUS HELICOPTERS	NUEVO	EMPRESA EXTRANJERA SIN SUCURSAL EN COLOMBIA	EUR 10.235.500,00	N/A	EUR 10.235.500,00	EUR 10.235.500,00	
	Inspecciones en campo y hangar	1	EUROS	ALEMANIA	AIRBUS HELICOPTERS	NUEVO	EMPRESA EXTRANJERA SIN SUCURSAL EN COLOMBIA	Ver documento de oferta y anexo 7.2. Technical Description H145M	N/A	Ver documento de oferta y anexo 7.2. Technical Description H145M	Ver documento de oferta y anexo 7.2. Technical Description H145M	Ver documento de oferta y anexo 7.2. Technical Description H145M
	Soporte de aviónica	1	EUROS	ALEMANIA	AIRBUS HELICOPTERS	NUEVO	EMPRESA EXTRANJERA SIN SUCURSAL EN COLOMBIA	EUR 1.338.000,00	N/A	EUR 1.338.000,00	EUR 1.338.000,00	
	Canal de soporte técnico	1	EUROS	ALEMANIA	AIRBUS HELICOPTERS	NUEVO	EMPRESA EXTRANJERA SIN SUCURSAL EN COLOMBIA	Ver documento de oferta y anexo 7.2. Technical Description H145M	N/A	Ver documento de oferta y anexo 7.2. Technical Description H145M	Ver documento de oferta y anexo 7.2. Technical Description H145M	Ver documento de oferta y anexo 7.2. Technical Description H145M
	Componentes mayores	1	EUROS	ALEMANIA	AIRBUS HELICOPTERS	NUEVO	EMPRESA EXTRANJERA SIN SUCURSAL EN COLOMBIA	Ver documento de oferta y anexo 7.2. Technical Description H145M	N/A	Ver documento de oferta y anexo 7.2. Technical Description H145M	Ver documento de oferta y anexo 7.2. Technical Description H145M	Ver documento de oferta y anexo 7.2. Technical Description H145M
	Consumibles e insumos	1	EUROS	ALEMANIA	AIRBUS HELICOPTERS	NUEVO	EMPRESA EXTRANJERA SIN SUCURSAL EN COLOMBIA	Incluido en Herramientas y equipos de apoyo	N/A	Incluido en Herramientas y equipos de apoyo	Incluido en Herramientas y equipos de apoyo	Incluido en Herramientas y equipos de apoyo
	Provisión inicial de repuestos	1	EUROS	ALEMANIA	AIRBUS HELICOPTERS	NUEVO	EMPRESA EXTRANJERA SIN SUCURSAL EN COLOMBIA	Incluido en Herramientas y equipos de apoyo	N/A	Incluido en Herramientas y equipos de apoyo	Incluido en Herramientas y equipos de apoyo	Incluido en Herramientas y equipos de apoyo
	Servicio técnico	1	EUROS	ALEMANIA	AIRBUS HELICOPTERS	NUEVO	EMPRESA EXTRANJERA SIN SUCURSAL EN COLOMBIA	Ver documento de oferta y anexo 7.2. Technical Description H145M	N/A	Ver documento de oferta y anexo 7.2. Technical Description H145M	Ver documento de oferta y anexo 7.2. Technical Description H145M	Ver documento de oferta y anexo 7.2. Technical Description H145M

SI ES EXTRANJERO SIN SUCURSAL O DOMICILIO EN COLOMBIA, DEBE COTIZAR EN DOLARES O EUROS

Especificaciones Técnicas Adicionales
NOTA: SE ENTIENDE QUE AL MOMENTO DE COTIZAR LA FIRMA, HA LEIDO, ANALIZADO Y ACEPTANDO EL CUMPLIMIENTO TOTAL DE LAS CONDICIONES DESCRITAS EN LA SOLICITUD DE LA COTIZACIÓN. SI EXISTE ALGUNA VARIACIÓN SOBRE LO EXIGIDO POR LA ENTIDAD, LA FIRMA COTIZANTE DEBERA
El suscrito gerente de ventas para Colombia, hace constar que conoce y acepta los términos de la presente solicitud de cotización y en especial que los elementos cotizados cumplen con las especificaciones técnicas y las unidades de medida requeridas por el MDN

Atentamente,
DANIEL CARDONA
GERENTE DE VENTAS
AIRBUS HELICOPTERS

Leonardo:

1 ¤	VALORACION DE PROPUESTA ECONOMICA (POR FAVOR DILIGENCIA ARCHIVOS ADJUNTOS) SEGUN SU CAPACIDAD	Incluya el precio como lo indique la Entidad Estatal

								Precio total estimado	Incluya el precio como lo indique la Entidad Estatal
								0,00	53.026.400,00
	Ref. Artículo	Código UNSPSC	Descripción	Cantidad	Unidad	Precio unitario estimado	Precio unitario	Precio total estimado	Incluya el precio como lo indique la Entidad Estatal
	1	25131902	VR TOTAL COTIZADO AERONAVES DE ALA ROTATORIA	1,00	VG		23.300.000,00	0,00	23.300.000,00
	2	25202500	VR TOTAL COTIZADO EQUIPO DE MISIÓN	1,00	VG		3.526.400,00	0,00	3.526.400,00
	3	86131800	VR TOTAL COTIZADO ENTRENAMIENTO	1,00	VG		16.700.000,00	0,00	16.700.000,00
	4	78181800	VR TOTAL COTIZADO SOPORTE LOGÍSTICO	1,00	VG		9.500.000,00	0,00	9.500.000,00



								2027	2028	2030	2031	2032	2033	2034	
ITEM	**DESCRIPCION**	**CANTIDAD**	**MONEDA**	**ORIGEN DE LOS BIENES COTIZADOS**	**NOMBRE DEL FABRICANTE**	**CONDICION DEL BIEN COTIZADO**	**CALIDAD DEL COTIZANTE**	**V/R UNITARIO SIN IVA**	**V/R UNITARIO SIN IVA**	**V/R UNITARIO SIN IVA**	**V/R UNITARIO SIN IVA**	**V/R UNITARIO SIN IVA**	**V/R UNITARIO SIN IVA**	**V/R UNITARIO SIN IVA**	**OBSERVACIONES DEL PRODUCTO**
1	**AERONAVES DE ALA ROTATORIA (CONDICIÓN NUEVO)**	**18**	**EURO**	**Italia**	**Leonardo S.p.A**	**Nuevo**	**Fabricante**	**$ 23.300.000**	**$ 23.300.000**	**$ 23.300.000**	**$ 23.300.000**	**$ 23.300.000**	**$ 23.300.000**	**$ 23.300.000**	The price includes: Helicopter disassembly, preservation and packing, ready for sea shipment Helicopter transportation via sea Helicopter reassembly and flight test at Customer base
2	EQUIPO DE MISIÓN (CONDICION NUEVO)														

	Provisión y removible para Montantes laterales para ametralladoras	**1**	**EURO**	**Italia**		**Nuevo**		**$ 1.267.300**	**$ 1.267.300**	**$ 1.267.300**	**$ 1.267.300**	**$ 1.267.300**	**$ 1.267.300**	**$ 1.267.300**	The price includes: 7.62 mm Minigun **Door** Pintle Installation – Provision In lieu of 12.7 mm MG FN Herstal **Door** Pintle Installation - Provision 7.62 mm Minigun **Door** Pintle Installation – Removable Compatible with M134D 7.62 mm MG **Window** Pintle Installation - Provision 7.62 mm MG **Window** Pintle Installation – Removable Compatible with M240 and M60
	Provisión y removible para protección balística de la aeronave	**1**	**EURO**	**Italia**		**Nuevo**		**$ 307.700**	**$ 307.700**	**$ 307.700**	**$ 307.700**	**$ 307.700**	**$ 307.700**	**$ 307.700**	The price includes: Armoured Ballistic Protection for Cockpit **Floor** - Provision "Armoured Ballistic Protection for Cockpit **Floor** - Removable NIJ Level III Armour Type" Armoured Ballistic Protection for Cockpit **Door** – Provision "Armoured Ballistic Protection for Cockpit **Door** – Removabl

															e NIJ Level III Armour Type" Armoured Ballistic Protection for **Cabin Floor** - Provision "Armoured Ballistic Protection for **Cabin Floor** - Removabl e NIJ Level III Armour Type"
	Provisión y removible para grúa de rescate con certificaci ón para evacuaci ón de personas	**1**	**EUR O**	**Italia**		**Nuevo**		**$ 655.7 00**	**$ 655.7 00**	**$ 655.7 00**	**$ 655.7 00**	**$ 655.7 00**	**$ 655.7 00**	**$ 655.7 00**	Breeze Rescue Hoist - Provision Including ICS AV900 Honeywell and Two (2) Safety Hooks - Wireless ICS required for HEC Operations Breeze Rescue Hoist - Removabl e Including light
	Provisión y removible gancho de carga con capacida d para 3.000 lbs y superior	**1**	**EUR O**	**Italia**		**Nuevo**		**$ 201.5 00**	**$ 201.5 00**	**$ 201.5 00**	**$ 201.5 00**	**$ 201.5 00**	**$ 201.5 00**	**$ 201.5 00**	Cargo hook (2,200 kg/4,850 lb) - Provision Including Underbelly cameras - Provision Cargo hook (2,200 kg/4,850 lb) - Removabl e Including Under Belly Cameras (Qty. 2)

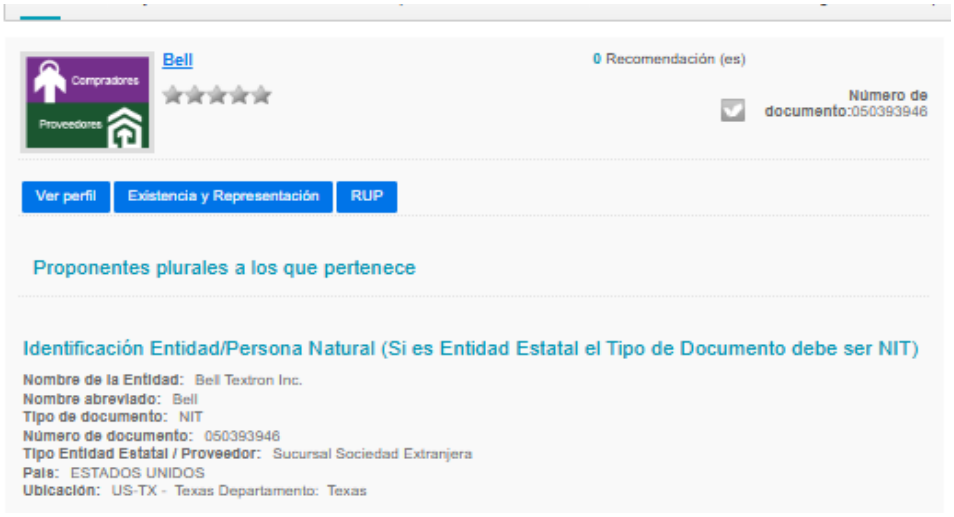
	Provisión y removible para equipo infrarrojo de barrido frontal (FLIR) o su equivalente	**1**	**EURO**	**Italia**		**Nuevo**		**$ 774.000**	**$ 774.000**	**$ 774.000**	**$ 774.000**	**$ 774.000**	**$ 774.000**	**$ 774.000**	EO/IR Wescam MX-10 - Provision EO/IR Wescam MX-10 - Removable Proposed payload: Precision stabilized gimbal with inertial measurement unit (IMU) inside Integrated electronics unit, HD digital and analog video output HD thermal imager High sensitivity color daylight imager, HD 1920 x 1080 pixel, continuous zoom Advanced real-time image processing on all sensors Hand Controller Unit (HCU), backlit, NVG Compatible, with 1.8m (6') cord, bracket
	Provisión y removible para el tanque combustible auxiliar interno en la aeronave.	**1**	**EURO**	**Italia**		**Nuevo**		**$ 81.700**	**$ 81.700**	**$ 81.700**	**$ 81.700**	**$ 81.700**	**$ 81.700**	**$ 81.700**	Transversal Auxiliary Fuel Tank (400 kg / 132 USgal) - Provision Transversal Auxiliary Fuel Tank (400 kg / 132 USgal) - Removable

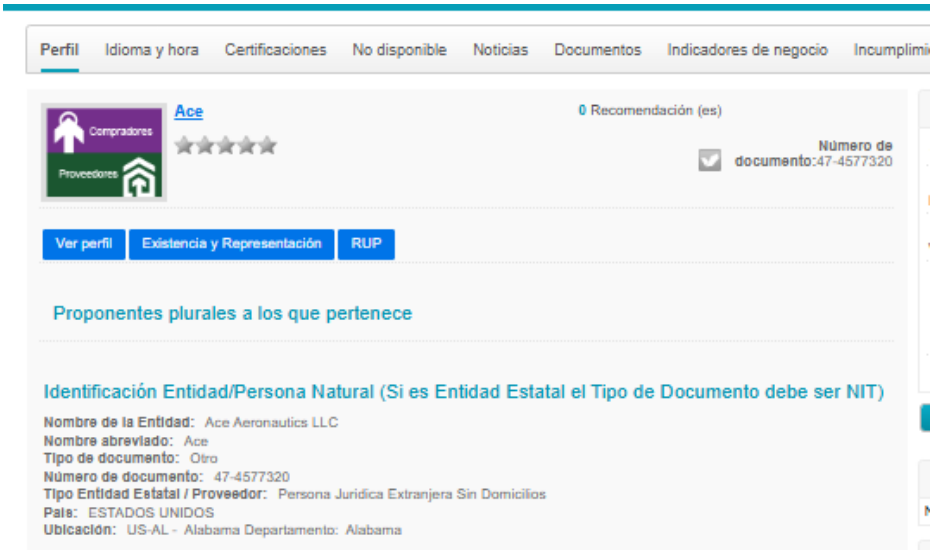
	Provisión y removible sistema de RAPPEL y sistema de inserción por soga rápida LH y RH.	**1**	**EURO**	**Italia**		**Nuevo**		**$ 99.700**	**$ 99.700**	**$ 99.700**	**$ 99.700**	**$ 99.700**	**$ 99.700**	**$ 99.700**	Foldable Fast Roping and Rappelling System (LH and RH Side) - Provision Foldable Fast Roping and Rappelling System (LH and RH Side) - Removable Company Qualified. Forward RH Side Arm cannot be extended when Rescue Hoist - Removable is Installed
	Camillas removibles con sujeción a la aeronave.	**1**	**EURO**	**Italia**		**Nuevo**		**$ 124.500**	**$ 124.500**	**$ 124.500**	**$ 124.500**	**$ 124.500**	**$ 124.500**	**$ 124.500**	Aerolite Dual Stretchers Transversal Installation on Utility Floor
	Provisión del sistema requerido para instalación Bambi bucket	**1**	**EURO**	**Italia**		**Nuevo**		**$ 14.300**	**$ 14.300**	**$ 14.300**	**$ 14.300**	**$ 14.300**	**$ 14.300**	**$ 14.300**	Bambi Bucket MAX (up to 2,000 l/530 USgal - 2,085 kg/4,597 lb) - Provision Requires Cargo Hook – Provision
3	**Entrenamiento**														
	Pilotos al mando	**64**	**EURO**					**$ 187.500**							
	Pilotos Instructores	**6**	**EURO**					**$ 141.667**							
	Pilotos de pruebas de mantenimiento	**6**	**EURO**					**$ 141.667**							

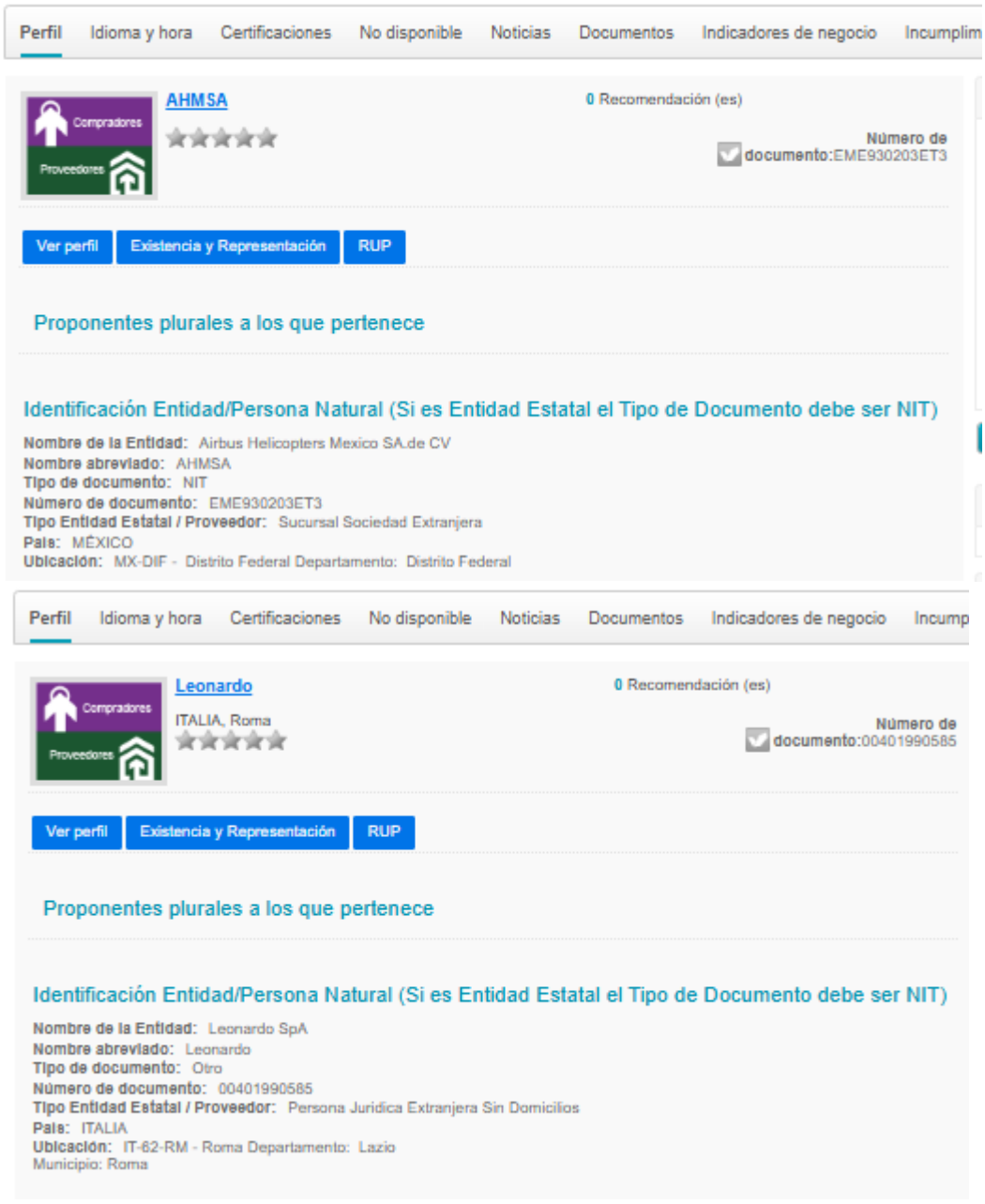
	Pilotos	**64**	**EURO**												
	Jefes de tripulación	**64**	**EURO**												
	Técnicos de vuelo	**64**	**EURO**												
	Células de mantenimiento	**6**	**EURO**					**$ 500.000**							
4	**soporte logistico**		**EURO**												
	Asistencia técnica y acompañamiento	**1**						**$ 2.000.000**							
	Programa de mantenimiento	**1**													
	Herramientas y equipos de apoyo	**1**	**EURO**					**$ 5.000.000**							
	Inspecciones en campo y hangar	**1**													
	Soporte de aviónica	**1**	**EURO**					**$ 2.500.000**							
	Canal de soporte técnico	**1**						**$ -**							
	Componentes mayores	**1**													

	Consumibles e insumos	**1**	**EURO**					**$ -**	**$ 15.000**	**$ 33.000**	**$ 34.650**	**$ 36.400**			
	Provisión inicial de repuestos	**1**	**EURO**					**$ -**	**$ 1.000.000**	**$ 2.200.000**	**$ 2.300.000**	**$ 2.400.000**			
	Servicio técnico	**1**													

RUES







Aval técnico de las cotizaciones (se adjunta resumen del aval no obstante este será publicado en el SECOP II y hará parte de la carpeta compartida)

PÚBLICA

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
COMANDO GENERAL DE LAS FUERZAS MILITARES
EJÉRCITO NACIONAL
BRIGADA DE AVIACIÓN EJÉRCITO N° 25 "TAREAS DE AVIACIÓN"

Al contestar, cite este número

Radicado No. 202668600023225 7: MDN-COGFM-COEJC-SECEJ- JEMOP-DAVAA-BRIAV25

Nilo, Cundinamarca, 25 de septiembre de 2026

Señor Coronel
OMAR ADOLFO PARDO BAEZ
Gerente de Proyecto
Fuerte Militar de Tolemaida

Asunto: Aval Técnico proceso Contractual cuyo objeto es "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 capacidades operacionales del Ejército Nacional de Colombia."

Especificaciones técnicas de obligatorio cumplimiento

Las especificaciones técnicas relacionadas a continuación son de obligatorio cumplimiento y corresponden a las condiciones mínimas requeridas por el Ejército Nacional. El oferente deberá acreditar su cumplimiento mediante la documentación técnica correspondiente y, en caso de adjudicación, el contratista deberá entregar los bienes y servicios de conformidad con lo establecido en cada una de las tablas.

NECESIDAD AERONAVES			
No	**NECESIDAD**	**ITEM**	**DESCRIPCION**
1	32	Aeronaves ala rotatoria	Aeronave de ala rotatoria bimotor

Caracteristicas de la aeronave

GENERALIDADES AERONAVE						
No	**ITEM**	**DESCRIPCION**	**CUMPLE / NO CUMPLE**			
	AERONAVE Y FUSELAJE		**AIRBUS**	**LEONARDO**	**BELL**	**ACE AERO**

la aeronave no cumple con la condición requerida.

CUADRO RESUMEN	
OFERENTE	**RESULTADO**
LEONARDO - AW139M	CUMPLE
AIRBUS - H145M	CUMPLE
BELL TEXTRON - 412EPX	NO CUMPLE
ACE AERO – UH60 L	NO CUMPLE

Teniente Coronel HENRY TAMAYO BERRIO
Oficial Comité Estructurador

Elaboró:
Sv. Juan
Comité Estructurador

Elaboró:
My.
Comité Estructurador

Revisó:
My. Daniel Cabrera
Comité Estructurador

BRIAV

Los valores de mercado se podrán apreciar en el anexo económico, Excel "Valores de Mercado, Precios de Referencia y Cubrimiento Necesidad".

7 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.

Estos criterios se ajustan 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.

8 DOCUMENTOS OBJETO DE VERIFICACIÓN

8.1 DOCUMENTOS DE CONTENIDO JURÍDICO OBJETO DE VERIFICACIÓN

8.1.1 CARTA DE PRESENTACIÓN DE LA PROPUESTA

La carta de presentación de la propuesta se diligenciará conforme al modelo contenido en el formulario "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.

8.1.2 CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL

8.1.2.1 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.

8.1.2.2 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.

8.1.2.3 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:

1. 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.

2. Acreditar que el ente público contratante tiene capacidad legal para la celebración y ejecución del contrato.
3. 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.

8.1.2.4 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:

- 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 seis (6) meses 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.
- 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).
- 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.
- 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.
- 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.

8.1.2.5 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 y en tal caso bastará para todos los efectos, la presentación del poder común otorgado por todos los participantes del consorcio o unión temporal.

8.1.2.5.1 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.

8.1.2.6 PROPUESTAS CONJUNTAS PROPONENTES PLURALES

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 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 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 , y la capacidad de sus representantes para la constitución del consorcio, unión temporal , así como de la propuesta para la presentación, celebración y ejecución del contrato. Esto para significar que todos los miembros que conforman el consorcio, o la unión temporal 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 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 . 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 deberán acreditarse mediante la presentación del documento consorcial, de constitución de la unión temporal 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 , respecto de las personas jurídicas o naturales que se asocien en consorcio, en unión temporal 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), 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 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.

8.1.3 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 , 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

8.1.4 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.

8.1.5 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.

8.1.6 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 de edad del proponente (persona natural o representante legal de persona jurídica o consorcio o unión temporal), la Dirección de Adquisiciones del Ejército Nacional accederá a los mismos a través de la página web de la Policía Nacional, guardando la reserva y de acuerdo a los parámetros establecidos con la mencionada norma.
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 inhabilidades consistentes en sentencia judicial condenatoria por delitos contra la libertad, integridad y formación sexuales contra niños, niñas y adolescentes, la propuesta será rechazada.
Se aclara a los proponentes que deberán allegar el formulario N° 9 debidamente diligenciado y suscrito por el representante legal y/o persona natural (según aplique) acompañado del respectivo certificado de consulta; no obstante, en caso de no allegarse el certificado este podrá ser consultado por el comité jurídico, siempre y el formulario de autorización de consulta sea allegado

8.1.7 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 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).

8.1.8 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.

8.1.9 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.

8.1.10 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 , 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.

8.1.11 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.

8.1.12 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.

8.1.13 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.

8.1.14 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.

8.1.15 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 SECOP II (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.

8.1.16 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 cinco (05) 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.

8.1.17 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

8.1.18 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.

8.1.19 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 .

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.

8.1.20 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.

8.1.21 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 el **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.

8.1.22 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.

8.1.23 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.

8.1.24 COMPROMISO CON LOS DERECHOS HUMANOS Y LA CONDUCTA EMPRESARIAL RESPONSABLE (DECRETO 0552 DE 2026)

El proponente deberá presentar el formulario establecido por la Entidad, debidamente diligenciado y suscrito bajo la gravedad de juramento por el representante legal o apoderado debidamente facultado para actuar en Colombia, mediante el cual manifieste su compromiso de respetar los derechos humanos y adoptar, en el marco de sus actividades empresariales y de la ejecución del objeto contractual, medidas orientadas a prevenir, identificar y mitigar posibles impactos negativos sobre los derechos humanos, de conformidad con la normativa aplicable.

Para el caso de proponentes plurales, el formato deberá ser presentado y suscrito por cada uno de sus integrantes.

Nota: Para acreditar este requisito, únicamente se exigirá la presentación del formato señalado, sin que sea necesario aportar políticas corporativas independientes, certificaciones, manuales, procedimientos o soportes adicionales que acrediten la implementación de sistemas de debida diligencia en derechos humanos. La verificación se limitará al diligenciamiento y suscripción del formato suministrado por la Entidad, sin asignación de puntaje.

10.1 DOCUMENTOS DE CONTENIDO TÉCNICO OBJETO DE VERIFICACIÓN Y EVALUACIÓN

10.1.2 CUMPLIMIENTO DE LAS ESPECIFICACIONES TÉCNICAS Y ADICIONALES DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO

Cada proponente deberá presentar el **Anexo 2 – Especificaciones Técnicas de Obligatorio Cumplimiento**, debidamente diligenciado y suscrito por el representante legal, mediante el cual manifieste expresamente que su oferta cumple con la totalidad de los requisitos y especificaciones técnicas exigidos por la Entidad.

Asimismo, deberá aportar junto con su oferta los documentos, certificaciones, fichas técnicas y demás soportes que se exijan expresamente en cada uno de los ítems del Anexo 2, según corresponda, con el fin de acreditar el cumplimiento de los requerimientos establecidos.

La verificación se realizará bajo la metodología de **CUMPLE / NO CUMPLE**, teniendo en cuenta las manifestaciones del proponente y los documentos aportados para acreditar el cumplimiento de las condiciones técnicas exigidas.

NOTA: El Anexo 2 forma parte integral de los documentos del proceso y su contenido será vinculante para el proponente y, en caso de adjudicación, para el contratista.

10.1.3 VERIFICACIÓN DE LA EXPERIENCIA HABILITANTE DEL PROPONENTE

Teniendo en cuenta la naturaleza, el alcance y la complejidad del objeto contractual, consistente en la adquisición de aeronaves de ala rotatoria (helicópteros), incluido entrenamiento, soporte logístico y equipo asociado para su operación, la Entidad considera necesario establecer requisitos de experiencia que permitan verificar la capacidad técnica, comercial y contractual de los posibles oferentes.

En ese sentido, se establece una metodología de acreditación basada en el número de contratos ejecutados y el valor acumulado de los mismos, expresado como porcentaje del presupuesto oficial en SMMLV. Este mecanismo permite que los interesados acrediten su trayectoria mediante uno o varios contratos, sin limitar la demostración de experiencia a la ejecución de un único contrato de cuantía equivalente al presupuesto del presente proceso.

La aplicación de porcentajes diferenciados según el número de contratos busca establecer un criterio de proporcionalidad entre la experiencia acumulada y la capacidad requerida para ejecutar el objeto contractual, atendiendo a sus características técnicas, económicas y operacionales; por tanto, esta metodología no constituye una exigencia arbitraria ni contraria al régimen de contratación estatal, siempre que sus condiciones se encuentren debidamente justificadas en el análisis del sector y respondan a los principios de transparencia, selección objetiva y libre concurrencia.

Así mismo, considerando las particularidades del mercado aeronáutico internacional y la posible participación de fabricantes, proveedores e integradores extranjeros, la Entidad contempla mecanismos diferenciados de acreditación para aquellos proponentes que, de conformidad con la normativa aplicable, no se encuentren obligados a inscribirse en el Registro Único de Proponentes (RUP), permitiendo verificar su experiencia mediante documentos equivalentes.

Lo anterior encuentra fundamento en el artículo 5 de la Ley 1150 de 2007 y en los artículos 2.2.1.1.1.6.1 y 2.2.1.1.1.6.2 del Decreto 1082 de 2015, en concordancia con el análisis del sector y las particularidades del objeto contractual.

Por lo anterior y 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, los oferentes deberán acreditar su experiencia habilitante de acuerdo con los siguientes parámetros:

a) Para los proponentes obligados a inscribirse en el Registro Único de Proponentes (RUP), la información de experiencia deberá encontrarse registrada en dicho documento, de conformidad con las disposiciones legales aplicables.

b) **b)** El diligenciamiento del Formulario No. 2 «EXPERIENCIA DEL PROPONENTE» deberá estar debidamente suscrito por el representante legal del proponente o su suplente, identificando los contratos que se tendrán en cuenta para acreditar la experiencia requerida en el presente proceso.

c) **c)** Los interesados en participar deberán acreditar experiencia mediante la presentación de contratos y/o certificaciones y/o actas de liquidación y/o actas de recibo a satisfacción, suscritos o ejecutados con entidades públicas y/o privadas, nacionales o extranjeras, cuyo objeto o alcance corresponda a actividades relacionadas con la *FABRICACIÓN Y/O SUMINISTRO Y/O COMERCIALIZACIÓN Y/O VENTA DE AERONAVES DE ALA ROTATORIA (HELICÓPTEROS)*, de acuerdo con la siguiente tabla:

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

Para efectos de la verificación, se tendrá en cuenta la sumatoria de los valores ejecutados de los contratos aportados, siempre que cumplan las condiciones de relación técnica y demás requisitos establecidos en el presente numeral.

d) Teniendo en cuenta las características especializadas del objeto contractual, los proponentes obligados a inscribirse en el RUP deberán acreditar la experiencia conforme a la información registrada en dicho documento y a las reglas de clasificación de bienes y servicios aplicables. La Entidad verificará la correspondencia de las actividades acreditadas con el objeto contractual, sin convertir la clasificación UNSPSC en un requisito autónomo de habilitación.

e) Para efectos de identificar las actividades relacionadas con el objeto contractual, se tendrán en cuenta los códigos del Clasificador de Bienes y Servicios UNSPSC que correspondan a aeronaves de ala rotatoria, helicópteros militares y demás bienes y servicios asociados, de acuerdo con la clasificación vigente y la naturaleza de los contratos aportados.

Como referencias de clasificación se consideran:

CÓDIGO UNSPSC	DESCRIPCIÓN
25131600	Aeronave de alas giratorias civil y comercial
25131900	Avión militar de ala giratoria
25131902	Helicópteros de transporte militar
25131903	Helicópteros de ataque
25131904	Helicópteros de reconocimiento

Nota 1: Únicamente se podrá acreditar la experiencia cuando el oferente haya desarrollado directamente las actividades que constituyen la experiencia requerida 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 deberán acreditarse de acuerdo con las reglas aplicables y con los documentos que permitan identificar la participación efectiva del integrante.

Nota 3: En el caso de que la experiencia acreditada haya sido ejecutada en calidad de consorcio o unión temporal, se reconocerá a cada integrante la proporción de experiencia que legal y documentalmente pueda atribuírsele, de acuerdo con su participación en la ejecución contractual.

Nota 4: El Ministerio de Defensa Nacional – Ejército Nacional se reserva el derecho de verificar directamente la información aportada por los proponentes, así como de solicitar las aclaraciones y documentos que resulten procedentes dentro de las reglas de subsanabilidad aplicables.

- **ACREDITACIÓN DE LA EXPERIENCIA EN LA MODALIDAD DE CONSORCIO, UNIÓN TEMPORAL O PROMESA DE SOCIEDAD FUTURA.**

Cuando la propuesta sea presentada mediante consorcio, unión temporal o promesa de sociedad futura, la experiencia habilitante podrá acreditarse mediante la experiencia de uno o varios de sus integrantes, de conformidad con las reglas establecidas en el presente numeral.
La experiencia aportada deberá corresponder de manera directa, específica, verificable y técnicamente relacionada con el objeto del presente proceso, entendiendo como tal la fabricación, suministro, comercialización, venta, integración o entrega de aeronaves de ala rotatoria, helicópteros militares o aeronaves de características técnicas y operacionales 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 los requisitos habilitantes de proponentes plurales.

b) Experiencia específica relacionada con aeronaves de ala rotatoria

Por tratarse de un proceso cuyo objeto corresponde a la adquisición e incorporación de una capacidad aeronáutica para el Ejército Nacional, por lo menos uno (1) de los integrantes de la estructura plural deberá acreditar experiencia directa en la fabricación, suministro, comercialización, venta, integración o entrega de aeronaves de ala rotatoria (helicópteros) o de aeronaves técnicamente comparables con las requeridas por la Entidad.
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 ejecutado anteriormente como miembro de un consorcio, unión temporal u otra estructura plural, se reconocerá únicamente la experiencia que legal y documentalmente pueda atribuírsele, de acuerdo con su participación en la ejecución del contrato y las reglas de acreditación aplicables.
El porcentaje de participación deberá encontrarse 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 aéreo u otras actividades que no permitan demostrar una participación directa en la fabricación, suministro, comercialización, integración o entrega de las aeronaves objeto del proceso 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.

- **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.

La experiencia acreditada deberá corresponder de manera directa, técnica y específica al objeto contractual, consistente en la *FABRICACIÓN Y/O SUMINISTRO Y/O COMERCIALIZACIÓN Y/O VENTA DE AERONAVES DE ALA ROTATORIA (HELICÓPTEROS)* de acuerdo con las características técnicas y operacionales requeridas por la entidad.

a) 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.
- Otros documentos comerciales y contractuales que permitan verificar objetivamente la experiencia.

Los documentos deberán permitir identificar como mínimo:

- Contratante.
- Contratista.
- Objeto contractual.
- Valor ejecutado.
- Fecha de ejecución.
- Alcance de las actividades.
- Aeronave o aeronaves suministradas.
- Cantidad.
- Estado de ejecución o terminación.

b) Documentación expedida en el exterior

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

Los documentos que se encuentren en idioma diferente al castellano deberán presentarse conforme a las reglas de traducción establecidas en los documentos del proceso y en la normativa aplicable.

c) Verificación

La Entidad verificará directamente la información aportada por los proponentes extranjeros, incluyendo la autenticidad y correspondencia de los documentos, la naturaleza de las actividades ejecutadas, los valores acreditados y la relación técnica con el objeto contractual, de conformidad con las reglas de subsanabilidad aplicables.

d) Conversión de moneda

Cuando el valor de los contratos aportados se encuentre expresado en una moneda diferente al peso colombiano, la conversión a pesos colombianos y, cuando corresponda, a salarios mínimos legales mensuales vigentes (SMMLV), se efectuará conforme a la metodología de conversión expresamente definida en los documentos del proceso.

10.1.4 GARANTÍA TÉCNICA

Requisito de garantía técnica (Aeronaves de ala rotatoria de transporte militar, entrenamiento, soporte logístico y equipo asociado)

Es obligatorio que el proponente presente, junto con su oferta, una certificación suscrita por el representante legal, mediante la cual se comprometa a otorgar garantía técnica sobre la totalidad de las aeronaves de ala rotatoria, motores, sistemas dinámicos, componentes, aviónica, equipos de misión, herramientas, equipos de apoyo en tierra, repuestos y demás

bienes suministrados en desarrollo del contrato.

La garantía técnica para cada aeronave tendrá una vigencia mínima de dos (2) años o mil (1.000) horas de vuelo, lo que ocurra primero, contados a partir de la suscripción del acta de recibo a satisfacción de cada aeronave por parte del Ministerio de Defensa Nacional - Ejército Nacional, y deberá amparar defectos de diseño, fabricación, materiales, ensamble, integración, instalación, mano de obra, configuración, software, incompatibilidades, fallas prematuras e incumplimiento de las especificaciones técnicas ofrecidas.

Para los repuestos, herramientas, equipos de apoyo en tierra y demás elementos que no acumulen horas de vuelo, la garantía tendrá una vigencia mínima de dos (2) años, contados a partir de su recibo a satisfacción. Durante este periodo, el contratista deberá efectuar, sin costo adicional para la Entidad, el diagnóstico, reparación, corrección, actualización o sustitución de los bienes afectados, incluyendo todos los costos de personal, mano de obra, repuestos, transporte, embalaje, seguros, trámites aduaneros, licencias, permisos, desplazamientos y demás gastos necesarios para restablecer su condición técnica, aeronavegable y operacional.

10.1.5 TÉRMINO DE RESPUESTA DE GARANTÍA TÉCNICA

El contratista deberá disponer de canales permanentes de comunicación y soporte técnico para recibir, gestionar y atender los reportes de fallas, defectos o novedades que se encuentren amparados por la garantía técnica.

Cuando se presente una falla o avería que pueda estar cubierta por la garantía, el Ministerio de Defensa Nacional - Ejército Nacional remitirá el reporte correspondiente al contratista, identificando la aeronave, motor, componente, sistema, equipo o elemento afectado, así como la descripción inicial de la novedad y los soportes técnicos disponibles.

La atención de los reportes de garantía se realizará de acuerdo con los siguientes términos:

1. **Recepción y confirmación de la notificación**

El contratista dispondrá de un término máximo de cuarenta y ocho (48) horas, contado a partir del recibo de la notificación, para confirmar por escrito la recepción del reporte, asignar un número de caso e identificar el personal responsable de su atención.

Cuando la novedad afecte la seguridad operacional, genere una condición de aeronave en tierra o impida el cumplimiento de las tareas asignadas, el contratista deberá confirmar la recepción del reporte en un término máximo de veinticuatro (24) horas.

2. **Evaluación técnica inicial**

El contratista deberá realizar una evaluación técnica inicial, presencial o remota, dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la confirmación del reporte.

Como resultado de esta evaluación, deberá indicar las verificaciones requeridas, las

medidas preventivas que deban adoptarse, los procedimientos técnicos iniciales y, cuando corresponda, las restricciones temporales de operación.

3. Inspección técnica

Cuando la falla no pueda ser diagnosticada o corregida de manera remota, el contratista deberá realizar la inspección física o técnica del bien afectado dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la evaluación técnica inicial.

La inspección deberá ser realizada por personal técnico competente y autorizado para intervenir la aeronave, motor, componente, sistema, equipo o elemento afectado.

4. Informe de diagnóstico y plan de acción

El contratista deberá presentar un informe técnico dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la realización de la inspección.

El informe deberá contener, como mínimo, la descripción de la falla reportada, el resultado de las inspecciones y pruebas realizadas, la identificación de la causa probable o causa raíz, los componentes o sistemas afectados, el pronunciamiento sobre la aplicación de la garantía, las acciones correctivas propuestas, los repuestos y recursos requeridos, el plazo estimado de solución y las medidas temporales de mitigación, cuando resulten aplicables.

5. Reparación, corrección o sustitución

Cuando se determine que la falla está cubierta por la garantía técnica, el contratista deberá realizar la reparación, corrección, actualización o sustitución correspondiente dentro de un término máximo de treinta (30) días hábiles, contado a partir de la aprobación del diagnóstico y del plan de acción por parte de la supervisión del contrato.

Cuando la solución requiera la fabricación especial de un componente, la intervención en instalaciones ubicadas en el exterior, la expedición de licencias de exportación, autorizaciones gubernamentales o procedimientos técnicos que impidan cumplir el término señalado, el contratista deberá presentar la respectiva justificación técnica y un cronograma detallado de recuperación.

En estos casos, el plazo total para atender la garantía no podrá superar noventa (90) días calendario, salvo que se presente una circunstancia de fuerza mayor o caso fortuito debidamente demostrada por el contratista y aceptada por la Entidad.

Durante este periodo, el contratista deberá adoptar las medidas técnicamente disponibles para reducir la afectación operacional, incluyendo el suministro temporal de componentes, equipos, repuestos o soluciones equivalentes cuando resulte viable.

6. Verificación y cierre de la garantía

Finalizada la reparación, corrección, actualización o sustitución, el contratista deberá realizar las pruebas funcionales, operacionales y de mantenimiento establecidas en las publicaciones técnicas aplicables.

La atención de la garantía se considerará finalizada únicamente cuando se haya corregido completamente la falla, se hayan efectuado las pruebas técnicas correspondientes, se haya restablecido la condición aeronavegable y operacional del bien afectado, se hayan entregado los informes y registros técnicos y la supervisión del contrato haya expedido el correspondiente recibo a satisfacción.

Incumplimiento de los plazos

El incumplimiento injustificado de los términos establecidos para la atención de la garantía técnica facultará al Ministerio de Defensa Nacional - Ejército Nacional para aplicar las multas, apremios, cláusula penal pecuniaria y demás medidas establecidas en el contrato, sin perjuicio de hacer efectivos los amparos correspondientes de la garantía única de cumplimiento.

El contratista deberá informar oportunamente cualquier situación que pueda afectar los tiempos de atención, indicando sus causas, las medidas de mitigación y el cronograma propuesto. La presentación de esta información no implicará la aceptación automática de una ampliación del plazo por parte de la Entidad.

NOTA 1. Todos los costos asociados con la atención de la garantía técnica serán asumidos por el contratista, incluyendo personal, mano de obra, herramientas, equipos de diagnóstico, repuestos, transporte, embalaje, seguros, viáticos, alojamiento, manutención, licencias, permisos, trámites aduaneros, exportación, reimportación y demás gastos necesarios para atender la novedad.

NOTA 2. Cuando la atención de la garantía requiera la salida temporal de una aeronave, motor, componente, sistema o equipo del territorio nacional, deberán cumplirse los procedimientos administrativos, aduaneros y de comercio exterior aplicables.

NOTA 3. El contratista será el único responsable frente al Ministerio de Defensa Nacional – Ejército Nacional por el cumplimiento integral de la garantía técnica, independientemente de que las aeronaves, motores, sistemas, componentes o equipos hayan sido fabricados o suministrados por terceros.

NOTA 4. Cuando un componente, sistema, repuesto o equipo sea reparado o sustituido en cumplimiento de la garantía, contará con una nueva garantía mínima de un (1) año, contado a partir de su instalación y recibo a satisfacción, o por el tiempo restante de la garantía inicial cuando este sea superior

10.2 CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN

El CONTRATISTA deberá presentar junto con el supervisor, una vez iniciado el contrato, un cronograma detallado de ejecución, individualizado para cada aeronave y ajustado a las cantidades efectivamente contratadas. Este deberá contemplar las fechas proyectadas y los principales hitos del proceso, tales como fabricación o alistamiento, integración y configuración, pruebas y certificaciones, inspección preentrega, trámites de exportación, traslado y entrega de las aeronaves, así como las actividades posteriores de capacitación, asistencia técnica y soporte logístico.

El cronograma deberá cumplir las siguientes condiciones:

1. Establecer fechas concretas para cada actividad e hito, sin utilizar expresiones indeterminadas como «por definir» o «según disponibilidad».
2. Garantizar que la totalidad de las aeronaves contratadas sea entregada y recibida a satisfacción a más tardar el **TREINTA (30) DE JUNIO DE 2030**.
3. Permitir la verificación y seguimiento de las actividades mediante los respectivos soportes, registros, certificaciones o actas.

El cronograma será una herramienta de seguimiento y control por parte del supervisor y no podrá modificar los plazos máximos establecidos por la Entidad.

10.3 PONDERACIÓN Y CALIFICACIÓN TÉCNICA DE LA OFERTA (100 PUNTOS)

De conformidad con lo dispuesto en el numeral 2, literal a), del artículo 5 de la Ley 1150 de 2007 y el artículo 2.2.1.1.2.2.2 del Decreto 1082 de 2015, se aplicará la ponderación de los elementos de calidad y precio mediante puntajes o fórmulas, como mecanismo para determinar el ofrecimiento más favorable.

En desarrollo de dicha metodología, y con el propósito de evaluar las ventajas técnicas que representan un valor agregado para la satisfacción de la necesidad institucional, se establecen seis (6) factores técnicos de evaluación, mediante los cuales se otorgará puntaje a las características, capacidades, prestaciones y beneficios adicionales o superiores a los requisitos técnicos mínimos exigidos por la Entidad, que representen ventajas objetivas y verificables para la operación, capacitación, asistencia técnica, gestión y sostenimiento de las aeronaves objeto del presente proceso de contratación.

Estos factores corresponden a condiciones propias de los bienes, servicios y prestaciones ofrecidos por los proponentes, directamente relacionadas con el objeto contractual y orientadas a identificar las propuestas que, además de cumplir los requisitos técnicos mínimos obligatorios, ofrezcan mejores condiciones de desempeño, disponibilidad, soporte, funcionalidad y capacidad operacional para el MDN – EJÉRCITO NACIONAL.

La asignación del puntaje para el componente técnico se realizará sobre un máximo de CIEN (100) PUNTOS, distribuidos entre los seis (6) factores técnicos ponderables que se relacionan a continuación:

FACTOR DE EVALUACIÓN	PUNTAJE MÁXIMO
1. Desempeño técnico de la aeronave.	30 puntos
2. Capacitación virtual general en vuelo, adicional al entrenamiento obligatorio establecido en las especificaciones técnicas.	22 puntos
3. Soporte técnico: mejoras sobre los requerimientos mínimos establecidos en las especificaciones técnicas.	15 puntos
4. Gestión y sostenimiento de la flota.	9 puntos
5. Publicaciones técnicas y actualizaciones	6 puntos

6. Equipo de misión (unidades sin costo)	18 puntos
TOTAL	**100 PUNTOS**

La descripción detallada de cada factor de evaluación, sus respectivos subcriterios, condiciones, parámetros, medios de acreditación y reglas de asignación de puntaje se encuentran establecidos en el **ANEXO – MATRIZ DE PONDERACIÓN Y CALIFICACIÓN TÉCNICA**, el cual hará parte integral de los documentos del proceso.

Para efectos de la asignación del puntaje, el proponente deberá presentar junto con su oferta un documento independiente, debidamente suscrito por el representante legal o por quien tenga facultades para comprometer al proponente, en el cual deberá relacionar, describir y acreditar los ofrecimientos que realiza para cada uno de los factores de evaluación establecidos en el cuadro anterior, atendiendo a las condiciones, parámetros y criterios definidos en el respectivo anexo.

En dicho documento, el proponente deberá identificar cada factor de evaluación y señalar de manera expresa, clara los aspectos adicionales que ofrece, según corresponda. La manifestación escrita y suscrita constituirá la declaración expresa de los ofrecimientos realizados de acuerdo a los ofrecimientos determinados en el Anexo – Matriz de Ponderación y Calificación Técnica.

Los ofrecimientos deberán ser claros, expresos, verificables e incondicionales, no podrán generar costos adicionales para el Ministerio de Defensa Nacional – Ejército Nacional y se entenderán incluidos dentro del valor total de la oferta.

La asignación del puntaje se efectuará de conformidad con los parámetros, escalas, fórmulas y reglas de calificación establecidos en el **ANEXO – MATRIZ DE PONDERACIÓN Y CALIFICACIÓN TÉCNICA**, teniendo en cuenta las condiciones efectivamente ofrecidas y acreditadas por cada proponente. El resultado de la evaluación técnica se integrará con la evaluación económica, de acuerdo con la metodología y ponderación general establecidas en los documentos del proceso.

NOTA 1. La no presentación del documento de ofrecimientos adicionales o la ausencia de ofrecimiento respecto de uno o varios factores dará lugar a la asignación de cero (0) puntos en los criterios no acreditados, sin que ello implique el rechazo de la oferta, siempre que se cumplan los requisitos técnicos mínimos y obligatorios establecidos en los documentos del proceso.

NOTA 2. No se asignará puntaje por condiciones que hagan parte de las especificaciones técnicas mínimas o de las obligaciones básicas exigidas por la Entidad. El puntaje se otorgará exclusivamente por las características superiores o prestaciones adicionales ofrecidas.

NOTA 3. Los beneficios ofrecidos deberán presentarse sin condiciones, restricciones o costos adicionales para la Entidad y deberán comprender las actividades, elementos y prestaciones necesarios para su efectiva disponibilidad y utilización, según corresponda.

NOTA 4. Cuando el proponente ofrezca condiciones superiores a las establecidas para obtener el máximo puntaje, se asignará únicamente el puntaje máximo previsto para el respectivo factor o subcriterio, sin perjuicio de que la totalidad del ofrecimiento realizado sea exigible durante la ejecución contractual.

NOTA 5. Los ofrecimientos adicionales del proponente adjudicatario que hayan sido objeto de asignación de puntaje harán parte integral de las obligaciones contractuales y serán objeto de seguimiento y verificación por parte de la supervisión del contrato.

NOTA 6. Los factores y subcriterios de evaluación tendrán alcances diferenciados y deberán valorar ventajas técnicas u operacionales independientes. En consecuencia, no se otorgará puntaje duplicado por una misma característica, prestación o beneficio ofrecido por el proponente, aun cuando se encuentre relacionado con más de un componente de la aeronave o del soporte asociado

NOTA 7. Los parámetros, umbrales y topes definidos para la asignación de puntaje deberán guardar correspondencia con el análisis del sector y el estudio de mercado, de manera que permitan una comparación objetiva de las ofertas y garanticen condiciones de pluralidad y libre concurrencia.

10.4 EVALUACIÓN LEY 816 DE 2003 "PROTECCIÓN A LA INDUSTRIA NACIONAL" (FORMULARIO)

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

10.3.1 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
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

10.3.2 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.

10.3.3 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).

10.4 DOCUMENTOS Y CRITERIOS DE VERIFICACIÓN FINANCIERA, ORGANIZACIONAL Y EVALUACIÓN ECONÓMICA

10.4.1 DOCUMENTOS DE VERIFICACIÓN FINANCIERA

Se efectuará sobre los documentos de contenido financiero señalados en los ASPECTOS FINANCIEROS Y DE ORGANIZACIÓN OBJETO DE VERIFICACIÓN del pliego de condiciones del presente proceso.

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:

10.4.1.1 PERSONAS NATURALES O JURÍDICAS NACIONALES O EXTRANJERAS DOMICILIADAS O CON SUCURSAL EN COLOMBIA:

De conformidad con lo señalado en Artículo 2.2.1.1.1.5.3 "Requisitos habilitantes contenidos en el RUP" del Decreto 1082 de 2015, todas las personas naturales, o las extranjeras domiciliadas o con sucursal en Colombia, que aspiren a celebrar contratos con las entidades estatales, deberán estas inscritas en el RUP "Registro Único de Proponentes".

Así mismo, en concordancia con 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.

La información financiera acreditada para el proceso corresponderá a la suministrada a la Cámara de Comercio para el Registro Único de Proponentes RUP.

La verificación de las condiciones establecidas en el Numeral 1 del Artículo 5, de la Ley 1150 de 2007, se demostrarán exclusivamente con el respectivo certificado del RUP de cada proponente, el cual debe ser allegado junto con la propuesta a través de la plataforma del SECOP II, en el que se verificarán las condiciones financieras.

Lo anterior teniendo en cuenta el artículo 2.2.1.1.1.5.1. Del Decreto 1082 de 2015, que establece: "Las personas naturales y jurídicas, nacionales o extranjeras con domicilio en Colombia, interesadas en participar en procesos de contratación convocados por las entidades estatales, deben estar inscritas en el RUP,…", en concordancia con el Artículo 221 del Decreto Ley 019 de 2012, que modificó el Artículo 6 de la Ley 1150 de 2017 "De la verificación de las condiciones de los proponentes" numeral 6.1, que señala: "… 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 anterior, el proponente deberá acreditar su capacidad financiera mediante la presentación del Registro Único de Proponentes expedido por la Cámara de Comercio de su domicilio social, con fecha de expedición igual o inferior a treinta (30) días calendario anteriores a la fecha de presentación de la oferta, del que se verificaran los Estados Financieros **con corte 31 de diciembre de 2025.**

Se aclara que las empresas deben actualizar su información financiera**,** en el Registro Único de Proponentes, **el cual deberá estar en firme de conformidad con la normatividad vigente.**

Se establece el período en el cual los proponentes deberán presentar la renovación del Registro Único de Proponentes; esto es, a más tardar el quinto día hábil del mes de abril de cada año. De lo contrario, cesan los efectos del RUP, en este sentido al cierre del certamen 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.

Cuando EL MDN – EJÉRCITO NACIONAL – DIADQ, 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 años anteriores, anexos específicos o cualquier otro soporte requerido por la Entidad. 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 MDN – EJÉRCITO NACIONAL – DIADQ puedan modificar, adicionar o complementar la oferta.

Para las empresas de economía mixta se deberá aportar los estados financieros a corte **con corte 31 de diciembre de 2025,** así como las notas, dictamen y certificación de los estados financieros debidamente aprobados por el órgano competente.

10.4.1.2 OFERENTES EXTRANJEROS SIN 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:

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 a 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.

10.4.1.3 INDICADORES CAPACIDAD FINANCIERA (CF):

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 y el Manual para determinar y verificar los requisitos habilitantes en los Procesos de Contratación, así:

➢ **INDICADORES QUE MIDEN LA CAPACIDAD FINANCIERA**

EL MDN – Ejército Nacional – DIADQ, efectuará el análisis a los indicadores de capacidad financiera de las cifras contenidas en el RUP (PERSONAS NATURALES O JURÍDICAS NACIONALES O EXTRANJERAS DOMICILIADAS O CON SUCURSAL EN COLOMBIA), y en los estados financieros del cierre del ejercicio del último periodo contable (OFERENTES EXTRANJEROS SIN SUCURSAL EN COLOMBIA).

➢ **ÍNDICE DE LIQUIDEZ**

El índice de liquidez 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.

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

$$Liquidez = \frac{ACTIVO\ CORRIENTE}{PASIVO\ CORRIENTE}$$

El Índice de Liquidez del proponente deberá ser mayor o igual (≥) a 1,19

NOTA 1: Para el cálculo de este indicador, en caso de que el pasivo corriente del proponente sea cero (0), el proponente será habilitado, toda vez que la empresa no presentaría compromisos a corto plazo.

➢ **ÍNDICE DE ENDEUDAMIENTO**

El Índice de Endeudamiento determina el grado de endeudamiento en la estructura de financiación 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:

$$Endeudamiento Total = \frac{PASIVO\ TOTAL}{ACTIVO\ TOTAL} X100$$

El Índice de Endeudamiento del proponente deberá ser menor o igual (≤) al 68%

- **RAZÓN DE COBERTURA INTERESES**

La 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. La razón de cobertura de intereses indica el número de veces que las empresas pueden pagar intereses anuales con su utilidad operacional.

La razón de cobertura de intereses requerida para la oferta se calculará teniendo en cuenta la siguiente fórmula:

UTILIDAD OPERACIONAL
GASTOS FINANCIEROS

La razón de cobertura de intereses del proponente deberá ser mayor o igual (≥) al 1,92

Nota: cuando el oferente reporte Gastos de interés cero (0), la entidad no realizará el cálculo de Razón de Cobertura de Interés, entendiéndose que cumple con el mismo.

Gastos de intereses (*)
(*) La cuenta Gastos de Intereses se soporta en el RUP como Gastos Financieros, según circular externa No. 2 del 23 de noviembre de 2016 – Anexo 2 del Formulario del Registro Único Empresarial y Social RUES.

INDICADORES DE CAPACIDAD ORGANIZACIONAL

EL MDN – Ejército Nacional – DIADQ, efectuará el análisis a los indicadores de capacidad organizacional de las cifras contenidas en el RUP (PERSONAS NATURALES O JURÍDICAS NACIONALES O EXTRANJERAS DOMICILIADAS O CON SUCURSAL EN COLOMBIA), y en los estados financieros del cierre del ejercicio del último periodo contable (OFERENTES EXTRANJEROS SIN SUCURSAL EN COLOMBIA).

De conformidad con lo establecido en el artículo 2.2.1.1.1.5.3 del Decreto 1082 de 2015, los indicadores de capacidad organizacional contenidos en el RUP, son los siguientes:

- **RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO**

La rentabilidad del patrimonio requerida para la oferta se calculará teniendo en cuenta la siguiente fórmula: Rentabilidad del patrimonio = Utilidad operacional x 100
Patrimonio

LA RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO DEBERÁ SER MAYOR O IGUAL (>=) 1%

Este indicador 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. La rentabilidad del patrimonio al ser positivo indica que tan rentable fue el patrimonio de la empresa durante el año.

- **RENTABILIDAD DEL ACTIVO**

La rentabilidad del activo requerida para la oferta se calculará teniendo en cuenta la siguiente fórmula: Rentabilidad del activo = Utilidad operacional x 100
Activo Total

LA RENTABILIDAD DEL ACTIVO DEBERÁ SER MAYOR O IGUAL (>=) A 1%

Este indicador 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. De igual forma significa que por cada peso invertido en activo total, cuanto se genera en utilidad operacional.

NQTAS GENERALES A LOS ASPECTOS FINANCIEROS OBJETO DE VERIFICACIÓN:

En el evento en que el proponente sea un CONSORCIO se deberá diligenciar el formulario "Capacidad Financiera y Organizacional del Proponente", por cada uno de los integrantes que conforman dicho oferente, dado que la acreditación de la capacidad Financiera y de Organización **será el resultado de la sumatoria de las cuentas de los integrantes del Consorcio**. Este FORMULARIO deberá ser suscrito por el Representante Legal del proponente o Apoderado y el Contador Público colombiano que avala la clasificación de las cuentas, quienes certifican personal e institucionalmente la veracidad y fidelidad de la información que suministra.

En el evento en que el proponente sea una **UNIÓN TEMPORAL** se deberá diligenciar el

formulario "Capacidad Financiera y Organizacional del Proponente" por cada uno de los integrantes que conforman dicho oferente, dado que la acreditación de la capacidad Financiera y de Organización del oferente **será el resultado de la ponderación (de acuerdo al porcentaje de participación de cada integrante de la unión temporal) de las cuentas de los estados financieros individuales de cada uno de los integrantes** de la Unión temporal. Este FORMULARIO deberá ser suscrito por el Representante Legal del proponente o Apoderado y el Contador Público colombiano que avala la clasificación de las cuentas, quienes certifican personal e institucionalmente la veracidad y fidelidad de la información que suministra.

En caso de proponentes extranjeros sin sucursal en Colombia, deberán diligenciar el formulario "Capacidad Financiera y Organizacional del Proponente" para poder realizar el cálculo de cada indicador financiero establecido. Este FORMULARIO deberá ser suscrito por el Representante Legal del proponente o Apoderado y el Contador Público colombiano que avala la clasificación de las cuentas, quienes certifican personal e institucionalmente la veracidad y fidelidad de la información que suministra.

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	MAYOR O IGUAL A	0.5
ENDEUDAMIENTO	MENOR O IGUAL A	95%
COBERTURA DE INTERESES	MAYOR O IGUAL A	0.3
RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO	MAYOR O IGUAL A	0,01
RENTABILIDAD DEL ACTIVO	MAYOR O IGUAL A	0,01

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.

10.4.2 OFERTA ECONÓMICA – CUESTIONARIO ECONÓMICO DE LA PLATAFORMA SECOP II

EVALUACIÓN ECONÓMICA. Únicamente se verificarán las propuestas hábiles, es decir aquellas que cumplan la totalidad de los requisitos de orden jurídico, técnico, de experiencia, Capacidad Financiera, Capacidad de Organización y Capacidad Patrimonial de los proponentes. Para el efecto se tomará la información consignada en la plataforma del SECOP II "Valoración de la Propuesta Económica"

La oferta económica deberá incluir el valor expresado en **pesos colombianos** o **Dólares Americanos** según la condición del proponente, incluyendo el precio total. En consecuencia, no podrán utilizarse números acompañados de letras, sub-números, de presentarse así, Ejército Nacional hará los respectivos ajustes aritméticos.

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.

CUESTIONARIO ECONOMICO – SECOP 2

PREGUNTA – OFERTA ECONÓMICA (CUESTIONARIO SECOP 2) – MONEDA DOLARES USD o PESOS COLOMBIANO COP (según la condición del proponente)

PREGUNTA – VALOR TOTAL OFERTA ECONÓMICA (CUESTIONARIO SECOP 2)

En esta pregunta se establecen todos los ítems del proceso, sobre los cuales los interesados deberán realizar su oferta y ofertar valor a cada uno de los ítems registrados

en esta pregunta.

El oferente deberá diligenciar los precios ofertados, dentro del CUESTIONARIO del SECOP 2.

NOTA: 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: 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 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.

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.

10.4.3 PROTOCOLO PARA ESTABLECER PRECIOS ARTIFICIALMENTE BAJOS

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

Y de acuerdo con los precios de referencia del presente proceso y el resultado de la evolución, se solicita aclaración respecto del valor ofertado, con el fin de determinar que la propuesta económica no se encuentre inmersa en precios artificialmente bajos, por lo tanto, se solicita que el proponente justifique económica, comercial y financieramente la coherencia y objetividad de su ofrecimiento e indique si con el valor ofertado, se dará pleno cumplimiento a las condiciones de entrega y especificaciones técnicas del objeto a contratar. Para tal efecto, se solicita indicar en la aclaración la siguiente información, para cada uno de los bienes y/o servicios ofertados:

Valor Ofertado = Costo del bien (Ej: insumos, equipos, personal) + gastos generales + imprevistos + utilidad

La presente solicitud se realiza, de conformidad con la metodología establecida por Colombia Compra Eficiente en la Guía para el manejo de ofertas artificialmente bajas en Procesos de Contratación, *Precios Artificialmente Bajos*, teniendo en cuenta que, al realizar la comparación relativa o absoluta según corresponda.

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.

10.4.4 ASPECTOS DOCUMENTALES

10.4.4.1 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.

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

i. 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.

ii. 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:

B. 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.

C. 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.

D. 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.

10.4.4.2 REGISTRO ÚNICO TRIBUTARIO

Los proponentes nacionales o extranjeros con sucursal en Colombia: deberán presentar con la oferta fotocopia del RUT vigente. En el caso de proponente plural deberá presentar junto con la oferta el documento por integrante, y una vez se notifique de la adjudicación, este deberá inscribirse ante la DIAN y presentar documento a la Entidad.

10.4.4.3 CERTIFICACIÓN BANCARIA Y FORMULARIO INFORMACIÓN PARA EL SIIF

El adjudicatario deberá remitir al día siguiente de la publicación del acto de adjudicación los siguientes documentos:

✓ Formulario Información para el SIIF debidamente diligenciado, los datos deben ser coincidentes con la certificación bancaria.

✓ Certificación Bancaria con fecha de expedición no mayor a treinta (30) días calendario de la fecha de adjudicación del presente proceso, en la cual se indique el nombre de la entidad financiera y el número de la cuenta, cuando el adjudicatario sea extranjero sin sucursal en Colombia, deberá allegar los datos del banco corresponsal del exterior, sucursal, número de cuenta que posea, para efectos del pago del contrato por parte del MDN - EJÉRCITO NACIONAL -DIADQ

10.4.5 ASPECTOS ECONÓMICOS DE EVALUACIÓN

CALIFICACIÓN OFERTA ECONÓMICA (200 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 200 puntos, para la valoración de las demás ofertas se aplicará la siguiente fórmula. Puntaje Precio = (M * 200 / V) Dónde:

***M*=**	**Oferta de Menor Valor total**
V=	Valor total ofertado

El puntaje máximo que es posible obtener en la calificación de precios es de 200 puntos, sin requerirse de 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

11 EXISTENCIA O NO DE SITUACIONES DE CONTROL

En cumplimiento de lo dispuesto en el numeral 1 del artículo 2.1.4.3.2.1 del Decreto 1081 de 2015, adicionado por el Decreto 1600 de 2024, y en concordancia con los artículos 260 y 261 del Código de Comercio, los proponentes deberán informar la existencia o inexistencia de situaciones de control en las que participen, particularmente cuando estas involucren a otras personas que se encuentren participando en el mismo proceso de selección.

Para tal efecto, dentro del término máximo de tres (3) días siguientes al cierre definitivo de la presentación de ofertas, cada proponente deberá remitir, a través de SECOP II, el formato denominado **«EXISTENCIA O NO DE SITUACIONES DE CONTROL»,** debidamente diligenciado y suscrito por el representante legal o quien se encuentre facultado para ello, indicando si ostenta la condición de controlante, controlado o si comparte alguna de estas situaciones con otro participante del proceso.

En el caso de los proponentes plurales, la manifestación deberá comprender la información correspondiente a cada uno de sus integrantes, indicando si alguno de ellos se encuentra en las situaciones de control señaladas anteriormente.

No será necesario allegar nuevamente esta información cuando haya sido aportada con la oferta y resulte suficiente para que la Entidad pueda efectuar la verificación correspondiente, sin perjuicio de las facultades de revisión de la información disponible en los registros públicos.
NOTA 1: Cuando se trate de consorcios, uniones temporales u otras formas de participación plural, se deberá indicar si alguno de sus integrantes se encuentra en situaciones de control respecto de otras personas jurídicas que participen en el mismo proceso de selección. La manifestación deberá comprender a cada uno de los integrantes del proponente plural.

NOTA 2: En caso de existir situaciones de control, el proponente deberá identificar las personas naturales o jurídicas involucradas, señalar la naturaleza de la relación de control e indicar los datos de inscripción correspondientes en el registro mercantil, cuando haya lugar a ello. Para tal efecto, deberá aportar el certificado de existencia y representación legal, el Registro Único de Proponentes (RUP) o el documento equivalente que permita verificar dicha situación, según corresponda. Tratándose de sociedades extranjeras, se podrá aportar la documentación equivalente conforme a la legislación de su país de constitución.

NOTA 3: Con fundamento en la información suministrada por los proponentes y aquella que repose en los registros y expedientes públicos, la Entidad verificará las posibles situaciones de control identificadas, con el fin de determinar si las circunstancias advertidas pudieran configurar alguna de las causales de inhabilidad o incompatibilidad previstas en el artículo 8 de la Ley 80 de 1993.

NOTA 4: Cuando, como resultado del análisis efectuado, se adviertan circunstancias que

pudieran afectar la libre concurrencia, la competencia o la pluralidad real de oferentes dentro del proceso de selección, la Entidad evaluará la necesidad de poner tales situaciones en conocimiento de las autoridades competentes y, de ser procedente, solicitar su acompañamiento preventivo.

La presentación de este formato se realizará con posterioridad al cierre definitivo de las ofertas, a través de la plataforma SECOP II, mediante mensaje público en el expediente electrónico del presente proceso de selección.

12 ORDEN DE ELEGIBILIDAD Y 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 DE MENOR CUANTÍA 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:

CRITERIOS DE VERIFICACIÓN	
CAPACIDAD JURÍDICA	HABILITADO / NO HABILITADO
CAPACIDAD TÉCNICA - CUMPLIMIENTO DE ESPECIFICACIONES TÉCNICAS Y TÉCNICAS ADICIONALES	HABILITADO / NO HABILITADO
CAPACIDAD FINANCIERA	HABILITADO / NO HABILITADO
CRITERIOS DE PONDERACIÓN	**PUNTAJE MÁXIMO A OTORGAR**
PROPUESTA ECONÓMICA	200 PUNTOS

<table>
<tr><td>PUNTAJE TÉCNICO ADICIONAL

<table><tr><th>FACTORES TECNICOS DE PONDERACIÓN</th><th>PUNTAJE MAXIMO A OTORGAR</th></tr><tr><td>Factor 1. Desempeño técnico de la aeronave</td><td>30</td></tr><tr><td>Factor 2. Capacitación virtual general en vuelo</td><td>22</td></tr><tr><td>Factor 3. Soporte técnico (mejoras sobre mínimos)</td><td>15</td></tr><tr><td>Factor 4. Gestión y sostenimiento de la flota</td><td>9</td></tr><tr><td>Factor 5. Publicaciones técnicas en español</td><td>6</td></tr><tr><td>Factor 6. Equipo de misión (unidades sin costo)</td><td>18</td></tr></table></td><td>100 PUNTOS</td></tr>
<tr><td>CUMPLIMIENTO DE LA LEY 816 DE 2003 (APOYO A LA INDUSTRIA NACIONAL)
<table><tr><td>ASPECTO PARA OBSERVAR</td><td></td><td>PUNTAJE</td></tr><tr><td rowspan="2">PRODUCTOR NACIONAL DE CONFORMIDAD A LOS ESTIPULADO EN EL ARTÍCULO 2 DE LA LEY 816 DEL 2003</td><td>LAS OFERTAS DE BIENES Y/O SERVICIOS NACIONALES</td><td>10% DEL TOTAL DE PUNTOS A ASIGNAR</td></tr><tr><td>LAS OFERTAS DE BIENES Y/O SERVICIOS EXTRANJEROS QUE INCORPOREN BIENES Y/O SERVICIOS NACIONALES</td><td>5% DEL TOTAL DE PUNTOS A ASIGNAR</td></tr></table></td><td>33,52 PUNTOS</td></tr>
<tr><td>PUNTAJE POR CRITERIOS DIFERENCIALES EN LOS PROCEDIMIENTOS DE SELECCIÓN COMPETITIVOS DE LAS MIPYMES (ARTÍCULO 2.2.1.2.4.2.18 DEL DECRETO 1082 DEL 2015 ADICIONADO POR EL ARTÍCULO 3 DEL DECRETO 1860 DE 2021)</td><td>0.25%
0,84 PUNTOS</td></tr>
<tr><td>PUNTAJE POR CRITERIOS DIFERENCIALES EMPRENDIMIENTO Y EMPRESAS DE MUJERES (ARTÍCULO 2.2.1.2.4.2.14 Y ARTÍCULO 2.2.1.2.4.2.15 DEL DECRETO 1082 DEL 2015 – ADICIONADO POR EL ARTÍCULO 3 DEL DECRETO 1860 DEL 2021).</td><td>0.25%
0,84 PUNTOS</td></tr>
<tr><td>PUNTAJE MÁXIMO A OBTENER
PONDERACIÓN ECONÓMICA +PONDERACIÓN TÉCNICA ADICIONAL + APLICACIÓN LEY 816/03 (DECRETO 680 DEL 2021) + CRITERIO DIFERENCIAL PARA MIPYMES + CRITERIOS DIFERENCIALES PARA EMPRENDIMIENTOS Y EMPRESAS DE MUJERES.</td><td>335,20 PUNTOS</td></tr>
</table>

NOTA: El puntaje máximo establecido para el factor técnico adicional corresponde a CIEN

(100) PUNTOS, de conformidad con lo previsto en el ANEXO – MATRIZ DE PONDERACIÓN Y CALIFICACIÓN TÉCNICA. No obstante, dicho puntaje constituye el máximo posible a obtener y no se asignará de manera automática a los proponentes. En consecuencia, cada oferta recibirá únicamente el puntaje que resulte de la evaluación de las condiciones, características y beneficios adicionales efectivamente ofrecidos y acreditados por el proponente, de acuerdo con los parámetros, subcriterios, fórmulas y reglas de calificación establecidos en el citado anexo.

12.1 PUNTAJES ADICIONALES PARA LOS EMPRENDIMIENTOS Y EMPRESAS DE MUJERES EN EL SISTEMA DE COMPRAS PÚBLICAS

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	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	Cero punto veinticinco (0.25) puntos

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.	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.	

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.

12.2 PUNTAJES ADICIONALES PARA MIPYMES

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 anuales sean inferiores o iguales a treinta y dos mil novecientos ochenta y ocho Unidades de Valor Tributario (32.988 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

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. 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

O

CRITERIO	MEDIO DE VERIFICACIÓN	PUNTAJE
Mediana Empresa. Aquella cuyos ingresos por actividades ordinarias 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).	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

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

12.3 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.

13 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 Técnico+ Apoyo a la Industria Nacional +Diferenciales) 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.

14 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.

15 ACEPTACIÓN DE LOS LINEAMIENTOS, DIRECTRICES Y POLÍTICAS DE CATALOGACIÓN DE LA DEFENSA (GCD)

El proponente deberá presentar junto con su oferta un documento independiente, debidamente suscrito por el representante legal o por quien haga sus veces, mediante el cual manifieste que, en caso de resultar adjudicatario, acepta aplicar a los bienes objeto del presente proceso contractual la normatividad, los lineamientos, las directrices y los procedimientos de catalogación establecidos por el Ministerio de Defensa Nacional y el Grupo de Catalogación de Defensa —GCD—.

CLÁUSULA DE CATALOGACIÓN	ACEPTO	NO ACEPTO
El proponente manifiesta que, en caso de resultar adjudicatario, quedará obligado a aplicar a las aeronaves, motores, componentes, sistemas, equipos de misión, herramientas, equipos de apoyo en tierra, repuestos y demás bienes suministrados en desarrollo del contrato, la normatividad de catalogación contenida en el documento denominado "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 bienes 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_____

16 CERTIFICACIÓN DE USO FINAL (SI APLICA)

Cuando para la importación de las aeronaves, componentes, equipos, repuestos o demás bienes objeto del contrato se requiera tramitar el Documento Internacional de Usuario Final, DSP-83, BIS-711 o documento equivalente, el contratista deberá informar el país de origen de los bienes y presentar la solicitud correspondiente dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la aprobación de la garantía única de cumplimiento.

La solicitud deberá estar dirigida al Ordenador del Gasto, debidamente suscrita por el representante legal del contratista, y deberá acompañarse de la factura proforma, copia del contrato, Certificado de Disponibilidad Presupuestal —CDP—, Registro Presupuestal —RP— y demás documentos requeridos. La documentación será entregada al supervisor del contrato para su revisión y posterior radicación ante la Dirección de Adquisiciones o la dependencia competente.

El contratista deberá tener en cuenta que el trámite administrativo del Certificado de Uso Final puede requerir hasta cuarenta y cinco (45) días calendario, contados a partir de la radicación completa de la documentación ante el Comando del Ejército.

Una vez suscrito el contrato y expedido el Certificado de Uso Final, el contratista deberá adelantar ante las autoridades del país de origen los trámites necesarios para obtener las licencias de exportación correspondientes. El tiempo requerido para estos trámites deberá estar contemplado dentro del cronograma contractual y no podrá afectar el plazo de entrega cuando la demora sea imputable al contratista.

La factura proforma tendrá carácter informativo y no constituirá título valor ni reemplazará la factura comercial. Deberá contener, como mínimo, la identificación de quien la expide y

de la entidad adquirente, la fecha de emisión, la cantidad, descripción, valor y país de origen de los bienes.

17 APLICACIÓN DIRECTIVA DE OFFSET

En atención a lo ordenado mediante Resolución 4322 del 23 octubre de 2023 "Por la cual se adopta la política sectorial para la implementación de Acuerdos de Cooperación Industrial y Social – OFFSET", el contratista deberá cumplir con la inclusión de la cláusula offset en minutas y contratos comerciales con empresas extranjeras, que realicen ventas de bienes y servicios destinados a la defensa y seguridad nacional así:

> "Que atendiendo lo dispuesto en el numeral 7 de la Resolución 4322 de 2023, el Ministerio de Defensa Nacional
> debe requerir Cooperación Industrial y Social a los proveedores extranjeros de equipos militares, sistemas de armas y servicios, destinados a la defensa y seguridad nacional cuyo monto supere US $1.000.000,00.

Que, con la entrada en vigencia de la "Política Sectorial para la implementación de Acuerdos de Cooperación Industrial y Social - Offsets relacionados con adquisiciones para el Sector Defensa y Seguridad en Colombia", el Ministerio de Defensa Nacional debe requerir Cooperación Industrial y Social a los proveedores extranjeros de equipos militares, sistemas de armas y servicios destinados a la defensa y seguridad nacional cuyo monto supere tres millones de dólares de los Estados Unidos de América (US $3.000.000,00).

Que, el artículo 257 de la Ley 2294 de 2023 "Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 – Colombia Potencia Mundial de Vida", prevé la compensación industrial (Offset) en el marco de compras públicas de naturaleza militar y del sector defensa, especialmente aquellas relacionadas con la industria aeroespacial y astilleros, la cual aplicará con base en los siguientes criterios: i) Que toda compra milita r o de defensa requiere, por lo menos, 10% de transferencia de tecnología a la industria del sistema nacional de ciencia, tecnología e innovación, definido en la Ley 1286 de 2009 y ii) Debe permitir el aprovechamiento de la industria nacional de la tecnología transferida como compensación en las compras militares o de defensa que realice el Ministerio de Defensa Nacional.

Que, atendiendo lo dispuesto en el parágrafo primero del artículo 257 de la Ley 2294 de 2023, la aplicación de esta norma quedará sujeta a la reglamentación que expida el Gobierno Nacional.".

No obstante, la contratación será informada ante el CEDE5 Ejército para los fines que estime convenientes.

Modalidad de contratación aplicable:

Cuando se reúnan los requisitos para la solicitud de Offset en las modalidades de:
- Contratación directa
- **Selección abreviada**
- Sistemas FMS

- Convenio Gobierno a Gobierno

Finalmente, se solicitará Offset tanto a los contratistas principales como a sus subcontratistas, en la medida en que estos últimos sean extranjeros y por lo tanto la transacción implique la salida de divisas del país.

18 TIPIFICACIÓN, ESTIMACIÓN Y ASIGNACIÓN DE RIESGOS PREVISIBLES QUE PUEDAN AFECTAR LA CORRECTA EJECUCIÓN Y EL EQUILIBRIO ECONÓMICO DEL CONTRATO

RIESGOS TÉCNICOS

CRITERIO		1	2	3	4	5
N.º		6	7	8	9	10
CLASE		General	General	General	General	General
FUENTE		Externo	Externo	Externo	Interno	Externo
ETAPA		Ejecución	Ejecución	Ejecución	Ejecución	Ejecución
TIPO		Logístico	Operacional	Financiero	Operacional	Logístico
DESCRIPCIÓN (QUÉ PUEDE PASAR Y CÓMO PUEDE OCURRIR)		Posibilidad de baja disponibilidad de repuestos y componentes aeronáuticos durante la ejecución contractual y etapa inicial de operación.	Posibilidad de incompatibilidad operacional o tecnológica de las aeronaves con infraestructura, procedimientos o capacidades institucionales existentes.	Posibilidad de afectación financiera del contrato debido a variaciones significativas de la TRM durante la ejecución contractual.	Posibilidad de capacitación insuficiente del personal técnico y tripulaciones sobre operación y mantenimiento de las aeronaves adquiridas.	Posibilidad de incumplimiento en soporte técnico, garantía y servicios postventa por parte del fabricante o proveedor.
CONSECUENCIA DE LA OCURRENCIA DEL EVENTO		Incremento de tiempos de indisponibilidad y afectación logística.	Incremento de costos de adaptación y limitaciones operacionales.	Incremento de costos asociados a importación y ejecución contractual.	Riesgos operacionales y disminución de disponibilidad de flota.	Incremento de indisponibilidad operacional y costos de mantenimiento.
PROBABILIDAD		2	2	3	2	2
IMPACTO		3	3	2	3	3
VALORACIÓN DEL RIESGO		5	6	6	6	6
CATEGORÍA		Riesgo medio	Riesgo medio	Riesgo medio	Riesgo medio	Riesgo medio
¿A QUIÉN SE LE ASIGNA?		100% Contratista	Compartido	Compartido	Compartido	100% Contratista
TRATAMIENTO / CONTROLES A SER IMPLEMENTADOS		Exigir stock inicial de repuestos y soporte logístico garantizado.	Validación previa de compatibilidad operacional y pruebas funcionales.	Seguimiento financiero y control periódico del comportamiento TRM.	Exigir programas certificados de capacitación y entrenamiento técnico.	Establecer garantías contractuales y tiempos de respuesta obligatorios.
IMPACTO DESPUÉS DEL TRATAMIENTO	PROBABILIDAD	1	1	2	1	1
	IMPACTO	2	2	1	2	2
	VALORACIÓN DEL RIESGO	2	2	2	2	2
	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 logístico	Comité técnico estructurador	Supervisor financiero	Supervisor técnico y grupo de entrenamiento	Supervisor contractual
FECHA ESTIMADA EN QUE SE INICIE EL TRATAMIENTO		Inicio ejecución contractual	Etapa precontractual	Firma del contrato	Inicio capacitación	Firma contrato
FECHA ESTIMADA EN QUE SE COMPLETA EL TRATAMIENTO		Finalización garantía	Recibo a satisfacción	Liquidación contractual	Finalización capacitación	Finalización garantía
MONITOREO Y REVISIÓN	**CÓMO SE REALIZA EL MONITOREO Y REVISIÓN**	Seguimiento suministro de repuestos y tiempos de respuesta.	Verificaciones técnicas y pruebas operacionales.	Seguimiento financiero periódico.	Evaluaciones técnicas y registros de capacitación.	Seguimiento cumplimiento garantías y soporte técnico.
	PERIODICIDAD ¿CUÁNDO?	Trimestral	Conforme cronograma de pruebas	Mensual	Conforme cronograma de capacitación	Trimestral

CRITERIO		**6**	**7**	**8**	**9**	**10**
N.º		11	12	13	14	15
CLASE		General	General	General	General	General
FUENTE		Externo	Interno	Externo	Externo	Externo
ETAPA		Ejecución	Ejecución	Ejecución	Ejecución	Ejecución
TIPO		Técnico	Operacional	Jurídico/Técnico	Técnico	Operacional/Logístico
DESCRIPCIÓN (QUÉ PUEDE PASAR Y CÓMO PUEDE OCURRIR)		Posibilidad de incorporación de tecnologías con limitada sostenibilidad futura u obsolescencia tecnológica temprana.	Posibilidad de incidentes o afectaciones a la seguridad operacional derivados de fallas técnicas, humanas o procedimentales durante la operación inicial.	Posibilidad de cambios en normativa aeronáutica nacional o internacional que afecten requisitos técnicos, operacionales o de certificación.	Posibilidad de deficiencias en calidad de materiales, estructura o componentes aeronáuticos suministrados por el fabricante.	Posibilidad de baja disponibilidad operacional de las aeronaves debido a mantenimientos no programados o deficiencias logísticas.
CONSECUENCIA DE LA OCURRENCIA DEL EVENTO		Incremento de costos de modernización y limitaciones futuras de operación.	Suspensión operacional y afectación misional.	Necesidad de ajustes técnicos y posibles modificaciones contractuales.	Riesgo de fallas técnicas y afectación de aeronavegabilidad.	Disminución de capacidad de áreas institucionales y afectación operacional.
PROBABILIDAD		1	2	2	2	2
IMPACTO		2	3	2	3	3
VALORACIÓN DEL RIESGO		2	6	4	6	6
CATEGORÍA		Riesgo bajo	Riesgo medio	Riesgo medio	Riesgo medio	Riesgo medio
¿A QUIÉN SE LE ASIGNA?		Compartido	Compartido	Compartido	100% Contratista	Compartido
TRATAMIENTO / CONTROLES A SER IMPLEMENTADOS		Verificación de sostenibilidad tecnológica y soporte futuro del fabricante.	Implementar controles de seguridad operacional y supervisión técnica.	Seguimiento permanente a cambios regulatorios y requisitos aeronáuticos.	Inspecciones técnicas y control de calidad de materiales y componentes.	Seguimiento a mantenimientos programados y soporte logístico continuo.
IMPACTO DESPUÉS	**PROBABILIDAD**	1	1	1	1	1

DEL TRATAMIENTO	**IMPACTO**	1	2	1	2	2
	VALORACIÓN DEL RIESGO	1	2	1	2	2
	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		Comité técnico estructurador	Supervisor operacional	Supervisor técnico y jurídica	Supervisor técnico del contrato	Supervisor logístico y operacional
FECHA ESTIMADA EN QUE SE INICIE EL TRATAMIENTO		Etapa precontractual	Inicio operación inicial	Inicio ejecución contractual	Inicio fabricación	Inicio operación
FECHA ESTIMADA EN QUE SE COMPLETA EL TRATAMIENTO		Finalización garantía	Finalización etapa inicial operación	Liquidación contractual	Recepción técnica aeronaves	Finalización garantía
MONITOREO Y REVISIÓN	**CÓMO SE REALIZA EL MONITOREO Y REVISIÓN**	Seguimiento técnico y revisión tecnológica periódica.	Supervisión operacional y reportes de seguridad operacional.	Seguimiento normativo y revisión regulatoria.	Inspecciones de calidad y pruebas estructurales.	Seguimiento disponibilidad operacional y mantenimiento.
	PERIODICIDAD ¿CUÁNDO?	Semestral	Permanente	Conforme cambios normativos	Conforme cronograma inspecciones	Mensual

Nº	**11**	**12**	**13**
CLASE	**GENERAL**	**GENERAL**	**GENERAL**
FUENTE	EXTERNO	EXTERNO	EXTERNO
ETAPA	EJECUCIÓN	EJECUCIÓN	EJECUCIÓN
TIPO	OPERACIONAL	OPERACIONAL	SEGURIDAD
DESCRIPCIÓN (QUE PUEDE PASAR Y COMO PUEDE OCURRIR)	RETRASOS EN LA LÍNEA DE PRODUCCIÓN O DESABASTECIMIENTO EN LA CADENA GLOBAL DE COMPONENTES MAYORES (MOTORES PRATT & WHITNEY O AVIÓNICA HONEYWELL), AFECTANDO EL CRONOGRAMA DE ENTREGA DE LAS AERONAVES	QUE LAS AERONAVES NO CUMPLAN CON LOS ESTÁNDARES DE DESEMPEÑO EN ALTURA, AUTONOMÍA O CAPACIDAD DE CARGA REQUERIDOS.	QUE LA AERONAVE PRESENTE VULNERABILIDADES TECNOLÓGICAS QUE AFECTEN OPERACIONES MILITARES.

CONSECUENCIA DE LA OCURRENCIA DEL EVENTO		RETRASO EN LA ENTREGA DE LAS AERONAVES INCUMPLIMIENTO DEL PLAZO DE EJECUCIÓN DEL CONTRATO SUSPENSIÓN DEL CONTRATO	INCUMPLIMIENTO DEL CONTRATO SUSPENSIÓN DE LAS OPERACIONES Y AFECTACIÓN DE LA MISIONALIDAD	SUSPENSIÓN DE LAS OPERACIONES Y AFECTACIÓN DE LA MISIONALIDAD
PROBABILIDAD		4	4	4
IMPACTO		4	4	4
VALORACIÓN DEL RIESGO		8	8	8
CATEGORÍA		ALTO	ALTO	ALTO
¿A QUIEN SE LE AGINA?		100% CONTRATISTA	100% CONTRATISTA	100% CONTRATISTA
TRATAMIENTO / CONTROLES A SER IMPLEMENTADOS		PROCESO SANCIONATORIO PARA HACER EFECITA LA GARANTÍA DE CUMPLIMIENTO NCLUSIÓN DE CLÁUSULAS DE PENALIDADES POR MORA (MULTAS). COMISIONES DE INSPECCIÓN TÉCNICA INTERMEDIA (BUY-OFF) EN LA PLANTA DE ENSAMBLE.	EXIGIR PRUEBAS DE VUELO, CERTIFICACIONES INTERNACIONALES. EXIGENCIA DE CLÁUSULAS DE GARANTÍA DE DESEMPEÑO PROCESO RECLAMACIÓN DE GARANTÍA DE CALIDAD DE LOS BIENES	SOLICITAR CERTIFICACIONES OTAN/FAA, PRUEBAS DE INTEROPERABILIDAD. EXIGENCIA DE CLÁUSULAS DE CONFIDENCIALIDAD TECNOLÓGICA.
IMPACTO DESPUÉS DEL TRATAMIENTO	***PROBABILIDAD***	2	2	2
	IMPACTO	2	2	2
	VALORACIÓN DEL RIESGO	4	4	4
	CATEGORÍA	MEDIO	MEDIO	MEDIO
¿AFECTA LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO?		SI	SI	SI
PERSONA RESPONSABLE POR IMPLEMENTAR EL TRATAMIENTO		GERENTE DE PROYECTO COMITÉ JURÍDICO SUPERVISOR	CONTRATISTA Y SUPERVISOR	CONTRATISTA Y SUPERVISOR

FECHA ESTIMADA EN QUE SE INICIE EL TRATAMIENTO		CON LA ELABORACIÓN DE LA MINUTA DEL CONTRATO DURANTE EL PLAZO DE EJECUCIÓN	CON LA ELABORACIÓN DE LA MINUTA DEL CONTRATO DURANTE EL PLAZO DE EJECUCIÓN	CON LA ELABORACIÓN DE LA MINUTA DEL CONTRATO DURANTE EL PLAZO DE EJECUCIÓN
FECHA ESTIMADA EN QUE SE COMPLETA EL TRATAMIENTO		CON LA ENTREGA A SATISFACCIÓN DE LAS AERONAVES	CON LA ENTREGA A SATISFACCIÓN DE LA AERONAVE	CON LA ENTREGA A SATISFACCIÓN DE LAS AERONAVES
MONITOREO Y REVISIÓN	***¿COMO SE REALIZA EL MONITOREO?***	EN LA ETAPA DE ELABORACIÓN DE LA MINUTA DEL CONTRATO INSPECCIONES DE CALIDAD	EN LA ETAPA DE ELABORACIÓN DE LA MINUTA DEL CONTRATO UNA VEZ ENTRE EN OPERACIÓN LA AERONAVE	EN LA ETAPA DE ELABORACIÓN DE LA MINUTA DEL CONTRATO UNA VEZ SE REPORTE EL SUCESO
	PERIODICIDAD ¿CUANDO?	PERMANENTE	PERMANENTE	PERMANENTE

RIESGOS ECONÓMICOS

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, PRODUCTO DE LA EJECUCIÓN DE LA PRESENTE CONTRATACIÓN EN EL EXTRANJ	LA INADECUADA PROYECCIÓN DE COSTOS ECONÓMICOS INCURRIDOS POR EL CONTRATISTA EN LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO AL MOMENTO DE PRESENTAR SU PROPUESTA	LOS EFECTOS DESFAVORABLES QUE ALTEREN LAS CONDICIONES EN LA ADQUISICIÓN DE BIENES TALES COMO, MATERIAS PRIMAS, TRANSPORTE. ALMACENAMIENTO, BODEGAJE Y TODO LO CORRESPONDIENTE A	EL RIESGO CAMBIARIO EN LOS PROCESOS QUE INVOLUCRE LA CANCELACIÓN DE BIENES EN DIVISAS Y CUYA EJECUCIÓN SE CUMPLA DE ACUERDO A LO PLANEADO.	PARA LOS CASOS EN QUE LOS CONTRATOS SE SUSCRIBAN EN MONEDA EXTRANJERA Y DURANTE SU EJECUCIÓN SE SOLICITEN PRORROGAS Y POR ÉSTA CAUSA SE EVIDENCIE UN DESFINANCIAMIENTO OCASIONAD

Nº	1	2	3	4	5	6	7
			ERO.	ECONÓMICA A LA ADMINISTRACIÓN.	LA CADENA DE PRODUCCIÓN Y DISTRIBUCIÓN EN LOS PAÍSES FABRICANTES DE LOS ELEMENTOS.		O POR UN INCREMENTO SUPERIOR AL PROYECTADO POR EL MDN DE LA TASA DE CAMBIO EN EL TIEMPO DEL RETRASO.
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 A LAS CONDICIONES DEL CONTRATO. EL PRECIO CONTRATADO ES FIJO Y FIRME, TENIENDO EN CUENTA QUE ES EL PRECIO OFERTADO POR EL CONTRATISTA DE ACUERDO A SU ANALISIS DE PRECIOS UNITARIOS, EN CASO DE PRESENTARSE DICHO ACONTECIMIENTO DEBERA ASUMIR LOS SOBRECOSTOS PRESENTADOS	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
PROBABILIDAD	3	1	4	1	3	3	3

Nº		1	2	3	4	5	6	7
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 AL 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 AL 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 DEL RIESGO	2	2	2	2	2	2	2
	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 ADQUISICIONES	GERENTE DEL PROYECTO / COMITÉ DE ADQUISICIONES	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
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	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	CON LA EXPEDICIÓN POR PARTE 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

RIESGOS JURÍDICOS

	1		2	3	4		5	
CLASE	GENERAL		GENERAL	GENERAL	GENERAL		GENERAL	
FUENTE	INTERNO-EXTERNO		EXTERNO	EXTERNO	EXTERNO		INTERNO-EXTERNO	
ETAPA	PLANEACION-EJECUCIÓN		EJECUCIÓN	EJECUCIÓN	CONTRATACIÓN		CONTRATACIÓN	
TIPO	RIEGOS SOCIALES O POLITÍCOS		RIESGOS REGULATORIOS	RIESGOS DE LA NATURALEZA	RIESGOS REGULATORIOS		RIESGOS FINANCIEROS	
DESCRIPCIÓN(que puede pasar y como puede ocurrir)	Cambio de régimen político	Ocurrencia de situaciones de orden público, paros o huelgas, o los efectos derivados por los mismos	Efectos desfavorables ocasionados por normas, disposiciones o directrices que adopte la Administración durante la ejecución del contrato y que sean aplicables al contrato, con excepción de normas tributarias.	Riesgos de fuerza mayor asegurables referidos al impacto adverso sobre la ejecución y/o operación del contrato por causas derivables de desastres naturales.	Que no se firme el contrato	El contratista puede negarse a firmar el contrato	Que no presente la garantía de cumplimiento o se presente de forma tardía	Que no se presente la garantía de cumplimiento o que esta no cumpla con las condiciones exigidas en el contrato
CONSECUENCIA DE LA OCURRENCIA DEL EVENTO	Nuevas obligaciones para las partes	Parálisis o prorroga en la ejecución del contrato	Nuevas obligaciones para las partes	Incumplimiento o parálisis del contrato	No poder ejecutar el contrato o ejecutarlo en menor cuantía los recursos asignados	Afectación de las funciones y planeamiento al interior de la Entidad	No poder iniciar a tiempo con la ejecución del contrato	Afectación en el cronograma de actividades para la ejecución del contrato
PROBABILIDAD	2	3	2	3	2	3	1	1
IMPACTO	2	4	3	4	5	5	2	2
VALORACIÓN DEL RIESGO	4	7	5	7	7	7	3	3
CATEGORÍA	Riesgo bajo	Riesgo alto	Riesgo bajo	Riesgo alto	Riesgo alto	Riesgo alto	Riesgo bajo	Riesgo bajo
¿A QUIEN SE LE	La entidad	Contratista	La entidad	Contratista	La entidad	Contratista	La entidad	Contratista

	1			2	3	4		5	
ASIGNA?									
TRATAMIENTO / CONTROLES A SER IMPLEMENTADOS	La entidad debe mantenerse actualizada en los cambios normativos		El contratista deberá estar informado de la situación de orden público que puedan afectar el cumplimiento del contrato	La entidad debe mantenerse actualizada en los cambios normativos	Seguimiento en la ejecución-control por parte del supervisor y contratista-debido proceso	Poner en conocimiento del futuro contratista las condiciones del contrato (especificaciones, plazos, lugar deomplejid, productos, etc.)	El contratista deberá implementar alternativas y/o soluciones par a continuar con la ejecución del contrato	Publicación de las condiciones de l contrato en el pliego de condiciones, realizando aclaración en la estructuración si así lo requiere la omplejidad del proceso	Solicitar aclaraciones y/o enviar solicitudes de las condiciones del contrato a la entidad estatal durante la publicación del proceso
IMPACTO DESPUÉS DEL TRATAMIENTO	PROBABILIDAD	1	2	1	2	1	1	1	1
	IMPACTO	1	3	2	2	5	5	1	1
	VALORACIÓN DEL RIESGO	2	5	3	4	6	6	2	2
	CATEGORÍA	Riesgo bajo	Riesgo alto	Riesgo bajo	Riesgo bajo	Riesgo alto	Riesgo alto	Riesgo bajo	Riesgo bajo
AFECTA LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO?	Si		Si	Si	Si	SI	Si	SI	si
PERSONA RESPONSABLE POR IMPLEMENTAR EL TRATAMIENTO	Comités estructuradores y gerente de proyecto		Comités estructuradores y gerente de proyecto	Comités estructuradores y gerente de proyecto	Comités estructuradores y gerente de proyecto	Comités evaluadores, supervisor y gerente de proyecto	El representante legal	Comités evaluadores, supervisor y gerente de proyecto	El representante legal
FECHA ESTIMADA EN QUE SE INICIE EL TRATAMIENTO	Planeación		Planeación	Planeación-ejecución	Ejecución del contrato	Evaluación/ adjudicación	Evaluación /adjudicación	Evaluación/ adjudicación	Evaluación*adjudicación
FECHA ESTIMADA EN QUE SE COMPLETA EL TRATAMIENTO	Con el cierre del proceso		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 la suscripción del acta de recibo de satisfacción	Con la suscripción del acta de recibo de satisfacción	Aprobación mediante acta de la póliza entregada	Aprobación mediante acta de la póliza entregada
MONITOREO Y REVISIÓN	COMO SE REALIZA EL MONITOREO?	Mantener actualizada la normatividad	Mantener actualizada la normatividad	Con la expedición por parte del supervisor el contrato de los informes de supervisión y verificando cronograma de ejecución	Con la publicación del pliego de condiciones definitivo, condiciones del negocio jurídico	Con la publicación del pliego de condiciones definitivo, condiciones del negocio jurídico	Con la revisión de las condiciones, precios y plazos del pliego de condiciones	Aprobación del póliza en el Secop II	Aprobación del póliza en el Secop II
	PERIODICIDAD ¿Cuándo?	Mensual	Mensual	Mensuales / como indique cronograma	Mensuales / como indique cronograma	Como indique el cronograma	Como indique el cronograma	Como indique el cronograma	Como indique el cronograma

CLASE	6	7	8
	GENERAL	GENERAL	GENERAL
FUENTE	EXTERNO	INTERNO-EXTERNO	INTERNO-EXTERNO
ETAPA	EJECUCION	EJECUCIÓN	EJECUCIÓN
TIPO	RIESGOS OPERACIONAL	RIESGOS OPERACIONAL	RIESGOS OPERACIONAL
DESCRIPCIÓN(que puede pasar y como puede ocurrir)	Que el contratista no presente los pagos a la seguridad social de acuerdo con lo establecido en proceso contractual	Que el contratista solicite terminar el contrato por mutuo acuerdo	Que no se cumpla con la ejecución del contrato

CONSECUENCIA DE LA OCURRENCIA DEL EVENTO		entorpece el seguimiento a la ejecución de las actividades presupuestales	Entorpece el cumplimiento del objeto contractual y al planeamiento en los planes de la institución	Incumplimiento en el cronograma de ejecución
PROBABILIDAD		1	2	3
IMPACTO		1	5	4
VALORACION DEL RIESGO		2	7	7
CATEGORIA		Riesgo bajo	Riesgo alto	Riesgo alto
¿A QUIEN SE LE ASIGNA?		El contratista	El contratista	El contratista
TRATAMIENTO / CONTROLES A SER IMPLEMENTADOS		Notificar de forma oficial al contratista sobre el incumplimiento en el pago de la seguridad social acorde a lo establecido en el contrato y en la normatividad	Solicitar concepto a los comités evaluadores y supervisor del contrato sobre el impacto que conlleva esa solicitud	Inicio de debido proceso
IMPACTO DESPUÉS DEL TRATAMIENTO	PROBABILIDAD	1	2	1
	IMPACTO	1	5	2
	VALORACION DEL RIESGO	2	6	3
	CATEGORÍA	Riesgo bajo	Riesgo alto	Riesgo bajo
AFECTA LA EJECUCION DEL CONTRATO?		No	Si	si
PERSONA RESPONSABLE POR IMPLEMENTAR EL TRATAMIENTO		Supervisor del contrato	Supervisor del contrato	Supervisor del contrato, comité jurídico, ordenador del gasto
FECHA ESTIMADA EN QUE SE INICIE EL TRATAMIENTO		Programación del pago	Fecha radicación solicitud	Una vez se conoce el incumplimiento por parte del contratista o supervisor del contrato
FECHA ESTIMADA EN QUE SE COMPLETA EL TRATAMIENTO		Acta de liquidación	Con la suscripción acta de recibo a satisfacción	Con la suscripción acta de recibo a satisfacción
MONITOREO Y REVISIÓN	COMO SE REALIZA EL MONITOREO?	Suscripción acta de liquidación	Con el acta de recibo a satisfacción	Con la suscripción acta de recibo a satisfacción
	PERIODICIDAD ¿CUÁNDO?	Como indique el cronograma	Como indique el cronograma	Como indique el cronograma

RIESGOS COMERCIO EXTERIOR

Nº	1	2	3	4	5	6
CLASE	ESPECIFICO	ESPECIFICO	ESPECIFICO	ESPECIFICO	ESPECIFICO	ESPECIFICO
FUENTE	EXTERNO	EXTERNO	EXTERNO	EXTERNO	EXTERNO	EXTERNO
ETAPA	EJECUCIÓN	EJECUCIÓN	EJECUCIÓN	EJECUCIÓN	EJECUCIÓN	EJECUCIÓN
TIPO	R. OPERACIONAL	R. OPERACIONAL	R. OPERACIONAL	R. OPERACIONAL	R. OPERACIONAL	R. OPERACIONAL
DESCRIPCIÓN (que puede pasar y como puede ocurrir)	PARA AQUELLOS CONTRATOS EN DONDE SE REQUIERA EL	CUANDO SE DEBA REALIZAR EL TRÁMITE DE LICENCIAS DE	CUANDO EL CONTRATISTA NO CONTRATE EL TRANSPORTE	NO REALIZAR EN EL TIEMPO ESTABLECIDO LA NACIONALIZA	CUANDO EL CONTRATISTA NO SOLICITE EN TIEMPO LA ELABORACIÓ	CUANDO EL CONTRATISTA NO REALICE EL TRÁMITE DE LA

		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.	EXPORTACIÓN Y EL CONTRATISTA NO LO TRAMITE DENTRO DEL TIEMPO ESTABLECIDO EN EL CRONOGRAMA DE EJECUCCION DEL CONTRATO.	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)	CIÓN DEL BIEN, POR DEMORA EN LA ENTREGA DE LA DOCUMENTACIÓN POR PARTE DEL CONTRATISTA. (APLICA TANTO PARA PROCESOS ADELANTADOS EN PESOS COLOMBIANOS O EN MONEDA EXTRANJERA)	N Y APROBACIÓN ANTE MINCOMEX DE LA LICENCIA DE IMPORTACIÓN CUANDO A ELLO HUBIERA LUGAR PARA LA CERTIFICACIÓN DE LA EXCLUSIÓN DEL IVA. (HASTA LA APROBACIÓN)	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.	LA SUSPENSIÓN TEMPORAL O DEFINITIVA DEL CONTRATO.	LA SUSPENSIÓN TEMPORAL O DEFINITIVA DEL CONTRATO.
PROBABILIDAD		2	2	2	2	2	2
IMPACTO		5	5	5	5	5	5
VALORACIÓN DEL RIESGO		7	7	7	7	7	7
CATEGORÍA		RIESGO ALTO	RIESGO ALTO	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	100% AL CONTRATISTA	100% AL CONTRATISTA
TRATAMIENTO / CONTROLES A SER IMPLEMENTADOS		EL SUPERVISOR DEL CONTRATO DEBE MONITOREAR LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO DE ACUERDO AL CRONOGRAMA DE LA OFERTA	EL SUPERVISOR DEL CONTRATO DEBE MONITOREAR LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO DE ACUERDO AL CRONOGRAMA DE LA OFERTA	EL SUPERVISOR DEL CONTRATO DEBE MONITOREAR LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO DE ACUERDO AL CRONOGRAMA DE LA OFERTA	EL SUPERVISOR DEL CONTRATO DEBE MONITOREAR LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO DE ACUERDO AL CRONOGRAMA DE LA OFERTA	EL SUPERVISOR DEL CONTRATO DEBE MONITOREAR LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO DE ACUERDO AL CRONOGRAMA DE LA OFERTA	EL SUPERVISOR DEL CONTRATO DEBE MONITOREAR LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO DE ACUERDO AL CRONOGRAMA DE LA OFERTA
IMPACTO DESPUÉS DEL TRATAMIENTO	PROBABILIDAD	1	1	1	1	1	1
	IMPACTO	1	1	1	1	1	1
	VALORACIÓN DEL RIESGO	2	2	2	2	2	2
	CATEGORÍA	RIESGO BAJO	RIESGO BAJO	RIESGO BAJO	RIESGO BAJO	RIESGO BAJO	RIESGO BAJO
AFECTA LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO?		SI	SI	SI	SI	SI	SI
PERSONA		GERENTE DEL	GERENTE DEL	GERENTE DEL	GERENTE DEL	GERENTE DEL	GERENTE DEL

RESPONSABLE POR IMPLEMENTAR EL TRATAMIENTO		PROYECTO Y SUPERVISOR DEL CONTRATO	PROYECTO Y SUPERVISOR DEL CONTRATO	PROYECTO Y SUPERVISOR DEL CONTRATO	PROYECTO Y SUPERVISOR DEL CONTRATO	PROYECTO Y SUPERVISOR DEL CONTRATO	PROYECTO Y SUPERVISOR DEL CONTRATO
FECHA ESTIMADA EN QUE SE INICIE EL TRATAMIENTO		PERFECCION AMIENTO DEL CONTRATO	PERFECCION AMIENTO DEL CONTRATO	PERFECCION AMIENTO DEL CONTRATO	PERFECCION AMIENTO DEL CONTRATO	PERFECCION AMIENTO DEL CONTRATO	PERFECCION AMIENTO DEL CONTRATO
FECHA ESTIMADA EN QUE SE COMPLETA EL TRATAMIENTO		CON LA SUSCRIPCIÓN DEL ACTA DE RECIBO DE SATISFACCIÓ N	CON LA SUSCRIPCIÓN DEL ACTA DE RECIBO DE SATISFACCIÓ N	CON LA SUSCRIPCIÓN DEL ACTA DE RECIBO DE SATISFACCIÓ N	CON LA SUSCRIPCIÓN DEL ACTA DE RECIBO DE SATISFACCIÓ N	CON LA SUSCRIPCIÓN DEL ACTA DE RECIBO DE SATISFACCIÓ N	CON LA SUSCRIPCIÓN DEL ACTA DE RECIBO DE SATISFACCIÓ N
MONITO REO Y REVISIÓ N	¿COMO SE REALIZA EL MONITOR EO?	CON LA EXPEDICIÓN POR PARTE DEL SUPERVISOR DEL CONTRATO DE LOS INFORMES DE SUPERVISIÓN Y VERIFICANDO CRONOGRAM A DE EJECUCIÓN	CON LA EXPEDICIÓN POR PARTE DEL SUPERVISOR DEL CONTRATO DE LOS INFORMES DE SUPERVISIÓN Y VERIFICANDO CRONOGRAM A DE EJECUCIÓN	CON LA EXPEDICIÓN POR PARTE DEL SUPERVISOR DEL CONTRATO DE LOS INFORMES DE SUPERVISIÓN Y VERIFICANDO CRONOGRAM A DE EJECUCIÓN	CON LA EXPEDICIÓN POR PARTE DEL SUPERVISOR DEL CONTRATO DE LOS INFORMES DE SUPERVISIÓN Y VERIFICANDO CRONOGRAM A DE EJECUCIÓN	CON LA EXPEDICIÓN POR PARTE DEL SUPERVISOR DEL CONTRATO DE LOS INFORMES DE SUPERVISIÓN Y VERIFICANDO CRONOGRAM A DE EJECUCIÓN	CON LA EXPEDICIÓN POR PARTE DEL SUPERVISOR DEL CONTRATO DE LOS INFORMES DE SUPERVISIÓN Y VERIFICANDO CRONOGRAM A DE EJECUCIÓN
	PERIODI CIDAD ¿CUAND O?	COMO INDIQUE CRONOGRAM A	COMO INDIQUE CRONOGRAM A	COMO INDIQUE CRONOGRAM A	COMO INDIQUE CRONOGRAM A	COMO INDIQUE CRONOGRAM A	COMO INDIQUE CRONOGRAM A

=

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

19 ANÁLISIS SOBRE LA EXIGENCIA DE GARANTÍAS DESTINADAS A AMPARAR

LOS PERJUICIOS DE NATURALEZA CONTRACTUAL O EXTRACONTRACTUAL, DERIVADOS DEL INCUMPLIMIENTO DEL OFRECIMIENTO O DEL CONTRATO, ASÍ COMO LA PERTINENCIA DE LA DIVISIÓN DE AQUELLAS SEGÚN EL CASO.

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.

19.1 ETAPA PRECONTRACTUAL

- **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 y en la moneda 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
- 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

19.2 ETAPA CONTRACTUAL

- **GARANTÍA DE CUMPLIMIENTO**

El artículo 7 de la Ley 1150 de 2007 señala que los contratistas prestarán garantía para el cumplimiento de las obligaciones surgidas del contrato y los proponentes prestarán garantía de seriedad de los ofrecimientos hechos.

De conformidad con el artículo 2.2.1.2.3.1.2 del Decreto 1082 de 2015, las garantías que los oferentes o contratistas 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 de 2015, de acuerdo con el objeto y las obligaciones del presente proceso.

La suficiencia de las garantías se determinará de conformidad con los artículos 2.2.1.2.3.1.9 al 2.2.1.2.3.1.17 del Decreto 1082 de 2015.

DIVISIBILIDAD DE LA GARANTÍA POR PERIODOS CONTRACTUALES

Teniendo en cuenta que el plazo de ejecución del contrato supera los cinco (5) años, el MDN – EJÉRCITO NACIONAL, de conformidad con el artículo 2.2.1.2.3.1.3 del Decreto 1082 de 2015, establece que las garantías cubrirán los riesgos contractuales mediante periodos independientes, así:

PRIMER PERIODO: Comprenderá los primeros cinco (5) años, contados a partir de la fecha de inicio de ejecución del contrato. Para este periodo, el CONTRATISTA deberá constituir y presentar la primera garantía, con los amparos, porcentajes y vigencias establecidos en el presente numeral, como requisito previo al inicio de la ejecución contractual.

SEGUNDO PERIODO: Comprenderá desde el día siguiente al vencimiento del primer periodo y hasta el quince (15) de diciembre de 2034. Para este periodo, el CONTRATISTA deberá obtener y presentar una nueva garantía independiente que ampare las obligaciones contractuales correspondientes al periodo restante.

La nueva garantía deberá ser presentada para revisión y aprobación del MDN – EJÉRCITO NACIONAL con una antelación mínima de treinta (30) días calendario al vencimiento de la primera garantía, y deberá encontrarse aprobada antes de la finalización de esta, garantizando la continuidad de las coberturas.

NOTA 1: Durante la anualidad 2032, el MDN – EJÉRCITO NACIONAL verificará las obligaciones contractuales pendientes de ejecución y determinará, con fundamento en dicha verificación, el valor que deberá amparar la garantía correspondiente al segundo periodo, aplicando los porcentajes establecidos en el presente numeral, para tal efecto, se tendrán en cuenta las obligaciones pendientes a cargo del CONTRATISTA.

Si el garante decide no continuar garantizando el periodo contractual subsiguiente, deberá informar por escrito su decisión al MDN – EJÉRCITO NACIONAL con seis (6) meses de anticipación al vencimiento de la garantía vigente, de conformidad con el artículo 2.2.1.2.3.1.3 del Decreto 1082 de 2015.

NOTA 2: El supervisor del contrato deberá realizar seguimiento permanente a la vigencia de las garantías constituidas y verificar que el CONTRATISTA gestione, constituya y presente oportunamente la garantía correspondiente al período contractual subsiguiente, con la antelación necesaria para que sea revisada y aprobada por la Entidad antes del vencimiento de la garantía vigente. Para tal efecto, deberá efectuar los requerimientos y las gestiones de seguimiento pertinentes, sin que ello releve al CONTRATISTA de su obligación de mantener vigentes y actualizados los amparos exigidos contractualmente.

Las garantías exigibles serán las siguientes:

TIPO RIESGO	PÓLIZAS EXIGIBLES
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 del respectivo periodo contractual y seis (6) meses más, incluida su liquidación, cuando corresponda.
CALIDAD Y CORRECTO FUNCIONAMIENTO DE LOS BIENES (Incluye la aeronave, motor, hélices, equipos y kits)	Su cuantía será equivalente al cuarenta por ciento (40%) del valor del contrato y su vigencia será de dieciocho (18) meses, contados a partir del recibo a satisfacción de cada aeronave y sus bienes asociados.
CALIDAD DEL SERVICIO	Su cuantía será equivalente al treinta por ciento (30%) del valor total del contrato y su vigencia será de doce (12) meses, contados a partir del recibo a satisfacción de cada aeronave y los servicios asociados a esta.
PAGO DE SALARIOS Y PRESTACIONES SOCIALES	Su cuantía será equivalente al cinco por ciento (5%) del valor del contrato y cubrirá el plazo de ejecución del respectivo periodo contractual y tres (3) años más
BUEN MANEJO Y CORRECTA INVERSIÓN DEL ANTICIPO	El valor asegurado de este amparo deberá ser equivalente al cien por ciento (100 %) del valor total de los anticipos pactados y su vigencia se extenderá 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.
RCE (RESPOSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL)	Su cuantía será equivalente al cinco por ciento (5%) del valor del contrato y su vigencia cubrirá el plazo de ejecución del respectivo periodo contractual.

Las vigencias de todos los amparos deberán ajustarse a las fechas de inicio y terminación del periodo contractual correspondiente y a los plazos adicionales establecidos para cada cobertura. Para los amparos cuya vigencia dependa del recibo a satisfacción de las aeronaves y bienes, esta se contabilizará a partir del respectivo recibo.

El hecho de la constitución de estos amparos no exonera al CONTRATISTA de las responsabilidades legales y contractuales relacionadas con los riesgos asegurados. Ninguno de los amparos podrá ser cancelado o modificado sin autorización previa y expresa del MDN – EJÉRCITO NACIONAL, sin perjuicio de las disposiciones legales aplicables.

El CONTRATISTA deberá mantener vigentes las garantías, amparos y pólizas exigidas, asumiendo el pago de las primas y demás erogaciones derivadas de su constitución, mantenimiento, ampliación y restablecimiento, cuando corresponda.

En la garantía de cumplimiento deberá constar expresamente que se ampara el cumplimiento de las obligaciones contractuales, el pago de las multas y de la cláusula penal pecuniaria convenidas.

NOTA 1: Las garantías deberán ser expedidas a favor del MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL – EJÉRCITO NACIONAL, identificando el contrato y al CONTRATISTA garantizado, e indicando expresamente los amparos, valores asegurados y vigencias exigidas.

NOTA 2: Las garantías deberán permitir la verificación de su validez, idoneidad y suficiencia por medios electrónicos o en línea, o disponer de un punto de contacto telefónico o virtual, en idioma castellano, para atender los requerimientos del MDN – EJÉRCITO NACIONAL.

NOTA 3: En caso de garantías bancarias o cartas de crédito *stand by*, estas deberán cumplir las condiciones establecidas en el artículo 2.2.1.2.3.4.1 del Decreto 1082 de 2015, incluyendo su carácter irrevocable, pago a primer requerimiento y renuncia expresa al beneficio de excusión.

RESTABLECIMIENTO O AMPLIACIÓN DE LA GARANTÍA

De conformidad con el artículo 2.2.1.2.3.1.18 del Decreto 1082 de 2015, cuando el valor de la garantía se reduzca como consecuencia de reclamaciones efectuadas por la Entidad, el CONTRATISTA deberá restablecer su valor inicial.

Cuando el contrato sea modificado para incrementar su valor o prorrogar su plazo, el MDN – EJÉRCITO NACIONAL exigirá al CONTRATISTA ampliar el valor de la garantía o su vigencia, según corresponda.

El incumplimiento de estas obligaciones dará lugar a las actuaciones administrativas y contractuales correspondientes.

DE LA INDEMNIDAD

El CONTRATISTA deberá mantener indemne al MDN – EJÉRCITO NACIONAL de cualquier reclamación proveniente de terceros que tenga como causa sus actuaciones u omisiones y que se origine como consecuencia de la celebración, ejecución o liquidación del contrato.

RENUNCIA AL BENEFICIO DE EXCUSIÓN

Cuando el CONTRATISTA opte por constituir una garantía bancaria o carta de crédito *stand by*, deberá constar expresamente la renuncia del garante al beneficio de excusión, de conformidad con el artículo 2.2.1.2.3.4.1 del Decreto 1082 de 2015.

20 OTROS ASPECTOS Y REQUERIMIENTOS RELACIONADOS CON EL OBJETO

CONTRACTUAL

20.1 PLAZO DE EJECUCIÓN

La entrega y recibo a satisfacción de las aeronaves objeto del contrato se realizará de manera parcial y progresiva, de acuerdo con las cantidades efectivamente contratadas y conforme al cronograma de entregas que se establezca contractualmente. En todo caso, la totalidad de las aeronaves contratadas deberá ser entregada y recibida a satisfacción por el MDN – EJÉRCITO NACIONAL a más tardar el **TREINTA (30) DE JUNIO DE 2030**, de conformidad con las condiciones y especificaciones técnicas establecidas.

El plazo de ejecución del contrato se contará a partir del cumplimiento de los requisitos de perfeccionamiento y ejecución y se extenderá hasta el **QUINCE (15) DE DICIEMBRE DE 2034**. Este plazo se establece en concordancia con la planeación institucional y con los lineamientos, objetivos, metas y plazos previstos en el documento CONPES que sustenta el proyecto, particularmente en lo relacionado con la adquisición y entrega de las aeronaves, y comprende el cumplimiento integral de las obligaciones a cargo del CONTRATISTA.

Una vez efectuada la entrega y recibo a satisfacción de cada aeronave, continuarán ejecutándose las obligaciones de capacitación, asistencia técnica, acompañamiento, soporte logístico, actualización de bases de datos, publicaciones técnicas y demás prestaciones posteriores a la entrega, durante los términos particulares previstos para cada una de ellas en las especificaciones técnicas y en el contrato.

La terminación del plazo de ejecución no extinguirá las obligaciones que, por su naturaleza o por disposición contractual, deban mantenerse vigentes con posterioridad, ni las garantías que deban continuar amparándolas durante los términos establecidos en el contrato.

20.2 LUGAR DE EJECUCIÓN – LUGAR DE ENTREGA

LUGAR DE ENTREGA DE LAS AERONAVES: El lugar de entrega de cada una de las aeronaves objeto del contrato, así como de los equipos y bienes asociados, será el FUERTE MILITAR DE TOLEMAIDA, ubicado en el municipio de Nilo, departamento de Cundinamarca, Colombia, en el punto de recepción que determine el Ejército Nacional, de conformidad con las condiciones establecidas en el contrato, el Concepto de Comercio Exterior y bajo el término DPU (Delivered at Place Unloaded – Entregada en lugar descargada), Incoterms® 2020.

Las entregas se efectuarán de manera parcial y sucesiva, de acuerdo con el cronograma de entregas establecido contractualmente.

OBJETO DEL CONTRATO	LUGAR DE ENTREGA PARA NACIONALIZACIÓN

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 CAPACIDADES OPERACIONALES DEL EJÉRCITO NACIONAL DE COLOMBIA"	Para efectos de nacionalización de los bienes al Territorio Aduanero Nacional. Los mismos deben ser entregados por el contratista en el depósito aduanero del Ejército, ubicado en la: Embarcaduria Militar en las instalaciones del Batallón "Córdoba", en la ciudad de Santa Marta. La entrega se realizará por transporte marítimo. El Documento de transporte debe venir consignado a nombre del Ejército Nacional y según el depósito aduanero designado. Para Embarcaduria Militar: "Ejército Nacional Deposito aduanero Ejército, código 2343. Embarcaduria Militar – Batallón Córdova Km 4 vía el Rodadero Santa marta-Colombia."

20.3 REUNIÓN DE COORDINACIÓN (SUPERVISIÓN, COMITÉ TÉCNICO), CONTRATISTA)

Acto en el cual se acuerdan los parámetros para la ejecución del seguimiento de la evaluación de la conformidad "acta", en donde se establecen y detallan todos y cada uno puntos acordados para el proceso de la evaluación. Los acuerdos (planes de muestreo, fechas de visitas y demás requisitos) realizados en la reunión de coordinación son de obligatorio cumplimiento.

La reunión de coordinación es liderada por la dependencia encargada de la evaluación técnica del producto. El SUPERVISOR del contrato citará a reunión de coordinación a las partes interesadas a los 5 días hábiles siguientes al perfeccionamiento del contrato.

Para la reunión de coordinación deberán asistir con carácter obligatorio, el contratista del producto, el supervisor del contrato y el evaluador técnico de producto. Demás personal invitado a mencionada reunión tendrá voz sin voto.

Conforme lo anterior, la reunión de coordinación se realizará en el lugar que se notifique de cuerdo con las disposiciones de la entidad.

20.4 VALOR

El valor del contrato será el resultado de la adjudicación

20.5 FORMA DE PAGO

EL M.D.N - Ejército Nacional – DIRECCIÓN DE ADQUISICIONES se compromete a cancelar el valor de resultante de la adjudicación y todos los impuestos de ley que aplican de la siguiente forma así:

PAGOS PARCIALES: Se realizarán pagos parciales, mediante giro directo así:

Vigencia 2027: un pago a título de Anticipo, hasta la suma de los recursos asignados a esta vigencia de acuerdo con la asignación de recursos CONPES, es decir hasta la suma de **CUARENTA Y SIETE MIL CUATROCIENTOS SIETE MILLONES QUINIENTOS MIL PESOS M/CTE ($47.407.500.000,00)** equivalente en dólares a **ONCE MILLONES OCHOCIENTOS CINCUENTA Y UN MIL OCHOCIENTOS SETENTA Y CINCO DÓLARES (USD 11.851.875,00)**

Vigencia 2028: un pago a título de Anticipo, hasta la suma de los recursos asignados a esta vigencia de acuerdo con la asignación de recursos CONPES es decir hasta la suma de **CUARENTA Y SIETE MIL CUATROCIENTOS SIETE MILLONES QUINIENTOS MIL PESOS M/CTE ($47.407.500.000,00**) equivalente en dólares a **ONCE MILLONES CUATROCIENTOS VEINTITRÉS MIL CUATROCIENTOS NOVENTA Y TRES DÓLARES CON NOVENTA Y SIETE CENTAVOS (USD 11.423.493,97)**

Vigencia 2029: un pago a título de Anticipo, hasta la suma de los recursos asignados a esta vigencia de acuerdo con la asignación de recursos CONPES, es decir hasta la suma de **NOVENTA Y CUATRO MIL OCHOCIENTOS QUINCE MILLONES DE PESOS M/CTE ($94.815.000.000,00)** equivalente en dólares a **VEINTITRÉS MILLONES CUATROCIENTOS ONCE MIL CIENTO ONCE DÓLARES CON ONCE CENTAVOS(USD 23.411.111,11)**

Vigencia 2030: un pago a título de Anticipo, hasta la suma de los recursos asignados a esta vigencia de acuerdo con la asignación de recursos CONPES, es decir hasta la suma de **DOSCIENTOS OCHENTA Y CUATRO MIL CUATROCIENTOS CUARENTA Y CINCO MILLONES DE PESOS M/CTE ($284.445.000.000,00**) equivalen en dólares a **SESENTA Y OCHO MILLONES QUINIENTOS CUARENTA MIL NOVECIENTOS SESENTA Y TRES DÓLARES CON OCHENTA Y CINCO CENTAVOS (USD 68.540.963,85**)

Vigencia 2031 al 2034: mediante pagos parciales equivalente al valor asignado en la vigencia sin superar el valor total contratado, de acuerdo a la asignación de CONPES de cada vigencia, previa recibo a satisfacción total de los bienes y servicios contratados.

Todos estos pagos deberán dar

1. Cumplimiento de los trámites de perfeccionamiento, legalización y ejecución del contrato resultante.
2. Elaboración, suscripción, y cargue del acta de inicio en la plataforma del SECOP II por parte del supervisor.
3. Informe del Supervisor del contrato.
4. Factura y/o cuenta de cobro. (Si es responsable de facturar, debe hacerlo electrónicamente, de conformidad con lo establecido en el Artículo 615 del Estatuto Tributario, desarrollado por el artículo 1.6.1.4.1 del Decreto Único Reglamentario 1625 de 2016)
5. Situación de recursos por parte del Ministerio de Hacienda y Crédito Público Dirección

del Tesoro Nacional. (ASIGNACIÓN CUPO PAC).
6. Que se ejecuten los demás trámites administrativos correspondientes.
7. Verificación por parte del MDN- Ejército Nacional del cumplimiento del contratista del pago de seguridad social integral y de aportes parafiscales y demás requerimiento de ley
8. Acta de recibo a entera satisfacción de los Bienes, por parte MDN- Ejército Nacional. Este requisito debe ser plasmado en un acta debidamente suscrita por el supervisor del contrato y el contratista, en la cual entre otros aspectos debe constar el cumplimiento de la cláusula de catalogación OTAN por parte del contratista (si aplica).

Nota 1 - En el evento de prórroga, por causa imputable al contratista, el pago se postergará en el mismo lapso de la prórroga.

Nota 2: Para cumplir lo previsto en el artículo 23 de la Ley 1150 de 2007, que modificó el inciso segundo y el parágrafo 11 del artículo 41 de la Ley 80 de 1993, en el artículo 50 de la Ley 789 de 2002 y la Ley 1562 de 2012 y el Decreto 0723 de 2013, el contratista probará el cumplimiento de sus obligaciones frente al Sistema de Seguridad Social Integral (Salud, Pensión y Riesgos Laborales) y las de carácter parafiscal (Cajas de Compensación Familiar, Sena e ICBF) mediante certificación expedida por el revisor fiscal o representante legal, según corresponda. Dicho documento deberá certificar que se ha realizado el pago de los aportes correspondientes a los últimos seis (6) meses anteriores a la fecha cierre del Proceso de Selección.

Nota 3: Procedimiento No.1 La factura electrónica debe ser enviada al correo siifnacion.facturaelectronica@minhacienda.gov.co y en una nota dentro de la misma factura, deberá registrar la información como se indica a continuación (ejemplo): #$15-01-03-
000;contrato001suadqintr2024;correosupervisordelcontrato@buzonejercito.mil.co#$ (de la anterior nota, solamente debe cambiar el numero de la orden de compra y/o contrato según aplique, si es a nivel dirección (DIADQ) o subdirección (SUADQ), el área según corresponda y el correo del supervisor del contrato (UNICAMENTE CORREO INSTITUCIONAL), que para el caso es un ejemplo; los caracteres #$ son obligatorios al inicio y al final de la nota). para la aprobación del supervisor mediante correo electrónico.

Procedimiento No. 2 El proveedor de los bienes y/o servicios, enviará el archivo .ZIP (el cual contiene archivo .XLM y .PDF y que descarga desde su facturador electrónico) al correo siifnacion.facturaelectronica@minhacienda.gov.co y como asunto del correo indicará la información (ejemplo) 15-01-03-
000;contrato001suadqintr2024;correosupervisordelcontrato@buzonejercito.mil.co#$ (de la anterior nota, solamente debe cambiar el numero de la orden de compra y/o contrato según aplique, si es a nivel dirección (DIADQ) o subdirección (SUADQ), el área según corresponda y el correo del supervisor del contrato (UNICAMENTE CORREO INSTITUCIONAL), que para el caso es un ejemplo; los caracteres #$ son obligatorios al inicio y al final de la nota). para la aprobación del supervisor mediante correo electrónico.

NOTA 4: PROCEDIMIENTO PARA FACTURACION ELECTRONICA (Solo aplica para empresas nacionales o extranjeras con sucursal en Colombia)

1. El supervisor del contrato debe tener usuario creado en el sistema SIIF NACION - MINHACIENDA por intermedio del cual se realiza la aprobación de facturas para el EJERCITO NACIONAL.

2. El proveedor debe realizar el proceso descrito en el manual para proveedores y/o contratistas-tramites electrónicos a través de SIIF NACIÓN (F-D1-14), para el cargue de facturas electrónicas en el sistema SIIF II, por el cual se hace el proceso de recepción y aceptación de facturación electrónica

El supervisor una vez sea cargada la factura en el sistema SIIF II por parte del proveedor, debe realizar la aprobación de la misma teniendo en cuenta el proceso descrito en el manual de modulo recepción-gestión de documentos factura electrónica.

4.El supervisor una vez aprueba la factura, debe realizar el seguimiento a fin de garantizar que esta se encuentre en estado ACEPTADA en el sistema SIIF II, para poder verificar el estado debe comunicarse con la sección que corresponda para así se pueda viabilizar el pago, teniendo en cuenta que si la factura no se encuentra en el estado anteriormente descrito no se podrá gestionar su pago.

5. Si al momento de verificación de la factura se hace necesario elaborar una NOTA CRÉDITO o NOTA DEBITO, estas deben estar de igual manera en estado ACEPTADA en el sistema SIIF II para proceder al pago.

4. De no dar cumplimiento a cada uno de los puntos anteriores no se procesarán los pagos.

NOTA 5: LA DIRECCIÓN DE ADQUISICIONES, no se responsabilizará por la demora en el pago al CONTRATISTA, cuando ello fuere provocado por encontrarse incompleta la documentación que sirva de soporte para el trámite y no se ajuste a los requisitos establecidos en el artículo 617 del Estatuto Tributario.

NOTA 6: LA DIRECCIÓN DE ADQUISICIONES cancelará el valor del contrato mediante pago electrónico, a la cuenta bancaría:

xxxxxx identificado(a) con NIT xxxxx
BANCO: xxxxx.
CUENTA xxxxxxxxxxx
NO. DE CUENTA: xxxxxxx

NOTA: el contratista deberá dirigir su factura a el Ejercito Nacional -TESORERIA PRINCIPAL

NOTA: en caso de que el contrato se suscriba en DOLARES AMERICANOS, la TRM que se utilizara será la del día de la obligación

NOTA: La Entidad reserva la suma de (xxxx) por concepto de gasto de arancelarios, de acuerdo con la naturaleza de los bienes, su procedencia y la normatividad aduanera

NOTA: en caso de que el contrato se suscriba en DOLARES AMERICANOS, la TRM que se utilizara será la del día de la obligación

OBSERVACION IMPORTANTE A LA FORMA DE PAGO:

1. 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 costos de la comisión de la fiduciaria serán cubiertos con los rendimientos obtenidos, y el restante de rendimientos será reintegrado a las cuentas del EJERCITO NACIONAL DE COLOMBIA en el caso de que los rendimientos no cubran la comisión fiduciaria esta será cubierta por el contratista directamente.

2. 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 DIRECCION DE ADQUISICIONES, 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. El costo de la comisión fiduciaria será descontado de los rendimientos generados, en caso de que los rendimientos no cubran total o parcialmente el valor de la comisión fiduciaria la diferencia será cubierta directamente por EL CONTRATISTA. EL CONTRATISTA presentará la respectiva minuta del contrato de fiducia para aprobación previa del supervisor y/o la entidad.

3. El saldo de los rendimientos después de descontar el valor de la comisión fiduciaria deberán ser reintegrados por la fiduciaria al EJERCITO NACIONAL DIRECCION DE ADQUISICIONES.

4. 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 DIRECCION DE ADQUISICIONES, y al supervisor del contrato copia del contrato de fiducia.

5. El plazo del contrato de fiducia mercantil debe extenderse como mínimo hasta la utilización de la totalidad del recurso entregado a título de anticipo. Los recursos del anticipo depositados en el patrimonio autónomo deben ser invertidos en UN FONDO DE INVERSION COLECTIVA DESTINADO AL MANEJO DE RECURSOS DEL ESTADO, CON BAJO RIESGO Y DE DISPONIBILIDAD INMEDIATA, 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 de la 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 DIRECCION DE ADQUISICIONES. El cambio de entidad fiduciaria solo procederá por causas justificadas y previa autorización del EJERCITO NACIONAL DIRECCION DE ADQUISICIONES

6. La fiduciaria realizará desembolsos del valor transferido por EL EJERCITO NACIONAL DIRECCION DE ADQUISICIONES 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.

7. Cada retiro de la fiducia debe ser autorizado por el supervisor del contrato

8. 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

20.6. 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

20.6 VIGENCIA DEL CONTRATO (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.

20.7 MONEDA DEL CONTRATO

Pesos colombianos para empresas Nacionales y/o extranjeros con sucursal en Colombia o dólares americanos para empresas extranjera sin sucursal en Colombia

20.8 OBLIGACIONES

POR PARTE DEL CONTRATISTA

1. Cumplir con todas las obligaciones y condiciones establecidas en la ley, el pliego de condiciones definitivo, los estudios y documentos del proceso, la oferta presentada y aceptada por la Entidad, sus anexos y el contrato.
2. Cumplir con las especificaciones técnicas, cantidades, características, condiciones de calidad, configuración, plazos de entrega y demás requisitos establecidos para la ejecución del objeto contractual.
3. Suscribir las modificaciones contractuales previamente acordadas entre las partes, cuando haya lugar a ellas, y formalizadas de conformidad con las disposiciones legales vigentes.
4. Mantener la debida reserva y confidencialidad respecto de la información, documentación, asuntos técnicos, operacionales y de seguridad de las Fuerzas Militares a los que tenga acceso con ocasión de la ejecución del contrato, cuya divulgación se encuentre legalmente restringida o haya sido expresamente clasificada por la autoridad competente. El contratista deberá abstenerse de divulgar, reproducir, utilizar o suministrar dicha información a terceros sin la autorización correspondiente, obligación que se mantendrá en los términos y condiciones previstos en la normativa aplicable, incluso después de finalizada la ejecución contractual.
5. Constituir y mantener vigentes las garantías exigidas por la Entidad, con los amparos, porcentajes, valores asegurados y vigencias establecidos en los documentos del proceso y el contrato.
6. Cancelar los derechos, impuestos, tasas, contribuciones y demás gravámenes que se deriven de la celebración y ejecución del contrato, establecidos o que se establezcan en Colombia, de conformidad con las disposiciones legales aplicables y las obligaciones asumidas por el contratista.
7. Cumplir con las obligaciones frente al Sistema de Seguridad Social Integral y los aportes parafiscales a que haya lugar, incluyendo los correspondientes a las Cajas de Compensación Familiar, SENA e Instituto Colombiano de Bienestar Familiar, cuando exista obligación legal de efectuarlos. El contratista deberá acreditar su cumplimiento en las oportunidades exigidas por la normativa vigente, especialmente para el inicio de la ejecución contractual y la realización de los pagos, según corresponda.
8. Entregar las aeronaves de ala rotatoria, sus motores, componentes, sistemas, equipos asociados, herramientas, equipos de apoyo en tierra, repuestos y demás elementos objeto del contrato, de conformidad con las cantidades, características, configuración, condiciones de calidad, especificaciones técnicas, certificaciones y plazos establecidos en los documentos del proceso, la oferta presentada y el contrato.
9. Gestionar y asumir, por su cuenta y riesgo, los trámites, licencias, permisos, autorizaciones, transporte, embalaje, seguros, procedimientos de exportación, importación, nacionalización y demás actividades necesarias para la entrega de las aeronaves, equipos, componentes y bienes objeto del contrato en los lugares establecidos por la Entidad, aportando los documentos que acrediten su legal ingreso y entrega en Colombia, cuando corresponda.

10. Ejecutar integralmente los programas de entrenamiento establecidos en las especificaciones técnicas, garantizando la participación del personal designado por el Ejército Nacional, la idoneidad y certificación de los instructores, la entrega del material académico, las evaluaciones y las certificaciones correspondientes, así como la asunción de los costos asociados a la organización, coordinación y desarrollo de las actividades de capacitación, en los términos previstos en el contrato.
11. Garantizar y prestar el soporte logístico, la asistencia técnica, el acompañamiento presencial y remoto, el soporte de aviónica, el suministro de repuestos y consumibles y la atención de las novedades técnicas durante los períodos y bajo las condiciones establecidas en las especificaciones técnicas, la garantía ofrecida y el contrato.
12. Entregar la documentación técnica, manuales de operación y mantenimiento, catálogos de partes, diagramas, publicaciones técnicas, boletines de servicio, licencias, accesos a plataformas digitales, registros de identificación, historiales y demás documentos necesarios para la operación, mantenimiento, identificación y sostenimiento de las aeronaves y sus componentes, en los términos establecidos en las especificaciones técnicas y el contrato.
13. Aplicar los lineamientos, directrices y procedimientos de catalogación establecidos por el Ministerio de Defensa Nacional y el Grupo de Catalogación de Defensa (GCD), cuando resulte exigible para los bienes objeto del contrato, proporcionando la información técnica, logística, comercial y de identificación necesaria para adelantar los procedimientos correspondientes, de conformidad con los documentos del proceso.
14. SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO (SG-SST): El contratista deberá cumplir las disposiciones aplicables en materia de Seguridad y Salud en el Trabajo, conforme al Decreto 1072 de 2015 y la Resolución 0312 de 2019, garantizando la identificación y control de los riesgos asociados a las actividades contractuales, la capacitación del personal y el suministro de los elementos de protección requeridos, así como las afiliaciones al Sistema General de Riesgos Laborales cuando legalmente corresponda.
15. Las demás obligaciones que se deriven de la naturaleza del contrato, de los documentos que lo integran y de las disposiciones legales y reglamentarias aplicables.

POR PARTE DEL MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL – EJÉRCITO NACIONAL

1. Cumplir con las condiciones y obligaciones establecidas en la ley, los estudios previos, el pliego de condiciones definitivo, sus anexos y el contrato.
2. Pagar al contratista el valor del contrato, de conformidad con las condiciones, requisitos y forma de pago establecidos en los documentos del proceso y el contrato, previa verificación del cumplimiento de las obligaciones correspondientes.
3. Facilitar la gestión y coordinación necesaria para la adecuada ejecución del objeto contractual, suministrando oportunamente la información, instrucciones y directrices institucionales que se requieran, de acuerdo con las condiciones establecidas en el contrato.
4. Recibir los bienes y servicios objeto del contrato, previa verificación de su cantidad, calidad, configuración y cumplimiento de las especificaciones técnicas y demás

condiciones contractuales, siempre que se encuentren a satisfacción de la Entidad y se cumplan los procedimientos de recepción y aceptación establecidos.

5. Designar oportunamente al supervisor del contrato y, cuando corresponda, al comité técnico receptor encargado de realizar el seguimiento, verificación y recepción de los bienes y servicios objeto del contrato, de conformidad con las disposiciones legales y contractuales aplicables.
6. Suministrar oportunamente al contratista la información, instrucciones, parámetros institucionales y demás datos técnicos necesarios para la ejecución del contrato, incluyendo aquellos relacionados con la configuración, identificación, pintura, distintivos institucionales y programación de las actividades, de acuerdo con las condiciones establecidas en los documentos contractuales.
7. Designar y coordinar el personal que participará en los programas de entrenamiento, capacitación y transferencia de conocimientos previstos en el contrato, así como establecer conjuntamente con el contratista los cronogramas correspondientes, atendiendo las necesidades institucionales y la disponibilidad del personal de la Entidad.

20.9 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.

Dirección de la Unidad Carrera. 46 # 20C – 79 Antigua Casa Logística Cundinamarca, Bogotá D.C.
Correo electrónico de la unidad –oficontratación@buzonejercito.mil.co

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.

21 ACUERDO INTERNACIONAL O TRATADO DE LIBRE COMERCIO

De conformidad con lo establecido en los artículos 2.2.1.2.4.1.1, 2.2.1.2.4.1.2 y 2.2.1.2.4.1.3 del Decreto 1082 de 2015, se procede a verificar la aplicación de los Acuerdos Comerciales suscritos por Colombia al presente proceso de contratación, teniendo en cuenta la vigencia de cada acuerdo, la cobertura de la Entidad Estatal, el valor estimado del proceso frente a los umbrales establecidos y las excepciones previstas en los respectivos instrumentos internacionales.

Para tal efecto, se consultó el Manual para el Manejo de los Acuerdos Comerciales en Procesos de Contratación, Código CCE-EICP-MA-07, versión 3 del 24 de septiembre de 2026, expedido por la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente, particularmente sus anexos relativos a la cobertura de las entidades estatales del orden nacional y las excepciones a la aplicación de los Acuerdos Comerciales, obteniendo el siguiente resultado:

ACUERDO COMERCIAL		¿VIGENTE?	ENTIDAD ESTATAL CUBIERTA	VALOR DEL PROCESO DE CONTRATACION SUPERIOR AL UMBRAL DEL ACUERDO COMERCIAL	EXCEPCIÓN APLICABLE AL PROCESO DE CONTRATACION	PROCESO DE CONTRATACIÓN CUBIERTO POR EL ACUERDO COMERCIAL
			SI / NO	SI / NO	SI / NO	SI / NO
Alianza Pacifico	Chile	SI	SI	SI	NO	SI
	Perú	SI	SI	SI	NO	SI
	México	SI	SI	SI	NO	SI
Canadá		SI	SI	SI	NO	SI
Chile		SI	SI	SI	SI / 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	Sí / 18, 24 y 25	NO
Triángulo Norte	El Salvador	SI	SI	SI	SI / 20	NO
	Guatemala	SI	SI	SI	SI / 20	NO
	Honduras	SI	NO	N/A	N/A	NO
Unión Europea		SI	SI	SI	NO	SI
Israel		SI	SI	SI	Sí / 18 y 20	NO
Reino Unido e Irlanda del Norte		SI	SI	SI	NO	SI
Comunidad Andina		SI	SI	N/A	N/A	NO

CONCLUSIONES:

De conformidad con lo señalado en el *"MANUAL PARA EL MANEJO DE LOS ACUERDOS COMERCIALES EN PROCESOS DE CONTRATACIÓN"*, versión 3 del 24 de septiembre de 2026, se concluye lo siguiente:

a. Los acuerdos comerciales suscritos por Colombia con los países de Alianza del Pacífico, Canadá, Chile, Corea, Costa Rica, Estados Unidos, Estados AELC, México, Triángulo Norte, Unión Europea, Reino Unido e Irlanda del Norte, Israel y la Comunidad Andina – CAN se encuentran vigentes.

b. El Ministerio de Defensa Nacional, como parte de la Rama Ejecutiva del orden nacional, se encuentra comprendido dentro de las categorías de entidades estatales cubiertas por los acuerdos comerciales analizados, de acuerdo con las condiciones particulares previstas en cada instrumento. Para el caso de Honduras, el listado de entidades cubiertas no incluye al Ministerio de Defensa Nacional ni al Ejército Nacional.
c. La cuantía del presente proceso de contratación supera los umbrales establecidos para la adquisición de bienes y servicios en los acuerdos comerciales analizados que contemplan requisitos de cuantía. En el caso del Acuerdo con el Triángulo Norte, el proceso también supera el valor correspondiente a la menor cuantía de la Entidad Estatal.
d. Una vez revisadas las excepciones contempladas en el Anexo 4 del Manual, se identifican las siguientes:

- **Acuerdo bilateral con Chile:** Excepción No. 18, correspondiente a las contrataciones relacionadas con la defensa y seguridad nacional.
- **Acuerdo bilateral con México:** Excepciones Nos. 18, 24 y 25, relacionadas con la defensa y seguridad nacional, la adquisición de bienes estratégicos —entre ellos aeronaves y sus componentes— y los servicios relacionados con dichos bienes.
- **Acuerdo con Israel:** Excepciones Nos. 18 y 20, relacionadas con la defensa y seguridad nacional y las contrataciones para la dotación y sustento de las Fuerzas Armadas.
- **Acuerdo con el Triángulo Norte:** Excepción No. 20, aplicable a las contrataciones para la dotación y sustento de las Fuerzas Armadas, respecto de El Salvador y Guatemala. En cuanto a Honduras, la entidad contratante no se encuentra incluida en el listado de entidades cubiertas.

Adicionalmente, el Manual contempla excepciones para determinadas contrataciones de mercancías y servicios del sector Defensa que requieran reserva para su adquisición. Su aplicación estará condicionada a que dicha circunstancia se encuentre debidamente sustentada para el presente proceso.
e. En consecuencia, teniendo en cuenta la cobertura de la entidad contratante, la cuantía del proceso y las excepciones identificadas, el presente proceso se encuentra cobijado por los siguientes acuerdos comerciales, respecto de los cuales deberá garantizarse el trato nacional a los bienes, servicios y proveedores originarios de los países correspondientes:

- Alianza del Pacífico (Chile, México y Perú).
- Canadá.
- Corea.

- Costa Rica.
- Estados Unidos.
- Estados AELC.
- Unión Europea, incluidos Reino Unido e Irlanda del Norte.

Respecto de la Decisión 439 de 1998 de la Comisión de la Comunidad Andina – CAN, deberá garantizarse el trato nacional a los servicios y prestadores de servicios originarios de Bolivia, Ecuador y Perú, en lo que corresponda a las prestaciones de servicios que integran el objeto contractual, sin que ello implique extender dicha cobertura a la adquisición principal de las aeronaves en su condición de bienes.

Teniendo en cuenta que la información del presente proceso de contratación fue incluida en el Plan Anual de Adquisiciones, publicado el 31 de enero de 2026, y siempre que el aviso de convocatoria se publique dentro del término comprendido entre cuarenta (40) días y doce (12) meses siguientes a dicha publicación, se establecerá un plazo mínimo de diez (10) días calendario para la presentación de ofertas, contados a partir de la publicación del aviso de convocatoria.

22 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 **Teniente Coronel. PELAYO MACIAS CRISTIAN CAMILO**, identificado con cédula de ciudadanía No. 1.032.398.253, quien desempeña el cargo de **COMANDANTE DEL BATALLON DE AVIACIÓN No. 5** 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, por lo tanto la supervisión comprende el seguimiento técnico, administrativo, financiero, contable y jurídico que corresponda, de acuerdo con la naturaleza y alcance del contrato.

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.

23 ANEXOS

A. Anexo Vigencias Futuras
B. Aval técnico
C. Especificaciones Técnicas.
D. Anexo Técnico

CR. CARLOS ANDRÉS DAZA PICO
Gerente del Proyecto

ECO. JENNY MARISELA GUERRA RIZO
Comité Económico Estructurador

ABG. JUAN PABLO SÁNCHEZ BARROSO
Comité Jurídico Estructurador

SV. PARADA BECERRA JUAN CARLOS
Comité Técnico Estructurador

CT. TUIRAN TORDECILLA CRISTIAN
Comité Técnico Estructurador

CT. PEREZ BASALLO YEISON
Comité Técnico Estructurador

MY CABRERA ASMAZA EDGAR DANIEL
Comité Técnico Estructurador

MY. LOPEZ AGUDELO HARRISON STIVEL
Comité Técnico Estructurador

TC. TAMAYO BERRIO HENRY
Comité Técnico Estructurador