CCE-DES-FM-17

**DOCUMENTOS TIPO – Interventoría de obras públicas de infraestructura de transporte**

[…] la Resolución 256 del 11 de diciembre de 2020, «por la cual se adoptan los documentos tipo para los procesos de selección de concursos de méritos, para contratar la interventoría de obras públicas de infraestructura de transporte» se adoptó en vigencia de la Ley 2022 de 2020. En tal sentido, este documento tipo, como se precisará a continuación, resulta de obligatorio para todas las entidades sometidas al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, que adelanten procesos de concursos de méritos para contratar la interventoría de cualquiera de los proyectos señalados en la «Matriz 1 – Experiencia».

**DOCUMENTOS TIPO - Mantenimiento de aeropuerto – Lado aire – Lado tierra**

[…] el tipo de interventoría de obra a contratar aludido en la consulta es el mantenimiento de un aeropuerto (lado aire – lado tierra). Esta infraestructura está definida en el numeral 2.3. del «Anexo 3 – Glosario» de los documentos tipo de interventoría de obra de infraestructura de transporte y el proceso de contratación se regiría por éstos, pues el objeto está comprendido en el numeral «8. INTERVENTORÍA DE OBRAS AEROPORTUARIAS» de la «Matriz 1 – Experiencia», en especial dentro de las actividades a contratar previstas en los numerales «8.2 INTERVENTORÍA A PROYECTOS DE MANTENIMIENTO DE PISTAS O PLATAFORMAS O CALLES DE RODAJE O FRANJAS DE SEGURIDAD» y «8.4 INTERVENTORÍA A PROYECTOS DE MANTENIMIENTO DE EDIFICACIONES AEROPORTUARIAS O TORRES DE CONTROL».

**DOCUMENTOS TIPO – Inalterabilidad**

Todas las resoluciones expedidas por la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente, mediante las cuales se han adoptado los documentos tipo, consagran la regla de la inalterabilidad. Esta prohibición consiste en que las entidades estatales no pueden incluir o modificar en los Documentos del Proceso las condiciones habilitantes, los factores técnicos y económicos de escogencia y los sistemas de ponderación distintos a los señalados en los Documentos Tipo. En consecuencia, las condiciones establecidas en dichos documentos son de obligatorio cumplimiento para las entidades sometidas al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública que adelanten procesos que deban regirse por su contenido, y no pueden variarse los requisitos fijados en ellos. Por lo tanto, las entidades estatales, al realizar sus procedimientos de selección, solo podrán modificarlos en los aspectos en que los documentos tipo lo permitan.

**DOCUMENTOS TIPO - Personal clave evaluable del equipo de trabajo del proponente**

Del contenido del citado aparte del numeral 3.8.2 del Documento Base es posible inferir la idea de que la entidad estatal contratante tiene la potestad discrecional de definir la conformación del personal clave evaluable, de acuerdo con las particularidades del objeto a contratar. En ese sentido, la entidad puede optar por exigir uno, varios o todos los perfiles descritos de la siguiente manera: «[…] Director de Interventoría y/o Administrador o Gestor Vial y/o Residente de Interventoría y/o Especialista principal del proyecto» (subrayado fuera de texto), definición que dependerá de las necesidades del objeto contractual, según lo establezca la entidad en la etapa de planeación a su cargo, que a su vez, justifique y soporte la estructuración del proceso de selección del futuro interventor del contrato de obra.

La anterior consideración es está en armonía con la aplicación procedente de la regla de la inalterabilidad explicada en el numeral 2.2. de este concepto y que está consignada en el numeral I del numeral 1.17 del Documento Base, «Los Documentos Tipo son inalterables y no se podrán incluir o modificar los Anexos, Formatos y Formularios, ni exigir soportes o requisitos adicionales; salvo cuando se permita en forma expresa, es decir, en los aspectos incluidos en corchetes y resaltados en gris».

Bogotá D.C., 28 Julio 2021 

Señora

**Ceidy Betín**

Ciudad

**Concepto C ‒ 369 de 2021**

|  |  |
| --- | --- |
| **Temas:**  | DOCUMENTOS TIPO – Interventoría de obras públicas de infraestructura de transporte / DOCUMENTOS TIPO - Mantenimiento de aeropuerto – Lado aire – Lado tierra / DOCUMENTOS TIPO – Inalterabilidad / DOCUMENTOS TIPO - Personal clave evaluable del equipo de trabajo del proponente |
| **Radicación:**  | Respuesta a consulta # P20210611005154  |

Estimada señora Betín:

En ejercicio de la competencia otorgada por el numeral 8 del artículo 11 y el numeral 5 del artículo 3 del Decreto Ley 4170 de 2011, la Agencia Nacional de Contratación Pública ― Colombia Compra Eficiente responde su consulta del 11 de junio del 2021.

1. **Problema planteado**

Usted formula la siguiente pregunta relacionada con el personal clave evaluable definido en los documentos tipo de interventoría de obra pública de infraestructura de transporte: «¿Es obligatorio el especialista en la interventoría a un proceso de mantenimiento de la infraestructura lado aire y lado tierra de un aeropuerto [sic]».

1. **Consideraciones**

Para responder la consulta, se analizarán los siguientes temas: i) fundamento normativo de los documentos tipo adoptados hasta la actualidad, ii) alcance de la regla de la inalterabilidad de los documentos tipo y iii) el personal clave evaluable del equipo de trabajo del proponente.

La Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente se pronunció sobre los pliegos de condiciones tipo en la contratación estatal, así como su inalterabilidad, entre otros, en los siguientes conceptos: C-294 del 18 de mayo de 2020, C-276 y C-277 del 26 de mayo de 2020; C–380 y C–381 del 1 de junio de 2020; C-404 del 12 de junio de 2020, C-352 del 30 de junio de 2020, C-430 del 7 de julio de 2020, C-481 del 27 de julio de 2020, C-502 del 29 de julio de 2020, C-500 del 3 de agosto de 2020, C-563 del 26 de agosto de 2020, C-570 del 27 de agosto de 2020, C-713 del 2 de diciembre de 2020, C-744 del 22 de diciembre de 2020, C-789 del 19 de enero de 2021 y C-031 del 1 de febrero de 2021. Así mismo, se pronunció sobre la «Matriz 4 – Lineamientos de requisitos de personal» de los documentos tipo de interventoría de obras de infraestructura de transporte, en el concepto C-055 del 10 de marzo de 2021. Las ideas expuestas en dichas oportunidades se reiterarán a continuación y se complementarán en lo pertinente.

**2.1. Fundamento normativo de los documentos tipo adoptados hasta la actualidad**

La adopción de los documentos tipo obligatorios en el ordenamiento jurídico colombiano se incluyó por primera vez en el parágrafo 3 del artículo 2 de la Ley 1150 de 2007[[1]](#footnote-2), que facultó al gobierno nacional para expedirlos, pero solo cuando se tratara de la adquisición o suministro de bienes y servicios de características técnicas uniformes y de común utilización. Sin embargo, esta facultad no ha sido ejercida hasta la actualidad.

Debido a lo anterior, el artículo 4 de la Ley 1882 de 2018 se convierte en el antecedente más relevante respecto a los documentos tipo. A partir de esta norma se determinó la obligatoriedad por parte de todas las entidades sometidas al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública de aplicar los documentos tipo adoptados por el gobierno nacional. Ahora bien, en virtud de la Ley 1882 de 2018 se expidieron varios documentos tipo para el sector de infraestructura de transporte y, por tanto, es importante explicar el proceso previsto en dicho cuerpo normativo.

La Ley 1882 de 2018, en el artículo 4, establecía que el gobierno nacional adoptaría los documentos tipo para los pliegos de condiciones de los procesos de selección de obras públicas, interventoría para las obras públicas, interventoría para consultoría de estudios y diseños para obras públicas y consultoría en ingeniería para obras, los cuales debían ser utilizados por todas las entidades sometidas al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública en los procesos de selección que adelantaran[[2]](#footnote-3).

 Asimismo, señalaba que, dentro de los documentos tipo, el gobierno adoptaría de manera general y con alcance obligatorio para todas las entidades las condiciones habilitantes, así como los factores técnicos y económicos de escogencia, según correspondiera a cada modalidad de selección y la ponderación precisa y detallada de los mismos, teniendo en cuenta la naturaleza y cuantía de los contratos. Finalmente, para la adopción de esta reglamentación el gobierno tendría en cuenta las características propias de las regiones con el ánimo de promover el empleo local. Por último, se facultaba al gobierno para adoptar los documentos tipo cuando lo considerara necesario en relación con otros contratos o procesos de selección.

 De la norma descrita se concluía lo siguiente: i) la adopción de los documentos tipo estaba en cabeza del gobierno nacional. ii) Estos debían relacionarse con procesos de obra públicas, interventoría para las obras públicas, interventoría para consultoría de estudios y diseños y, finalmente, consultoría en ingeniería para obras. iii) Eran de obligatorio cumplimiento por parte de todas las entidades sometidas al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública. iv) En los documentos tipo se indicarían las condiciones generales de los requisitos habilitantes, así como los factores técnicos y económicos de escogencia, según correspondiera para cada modalidad de selección. v) El gobierno nacional tenía la facultad de adoptar documentos tipo en otros contratos o procesos de selección. Por último, vi) los documentos tipo serían adoptados por categorías de acuerdo con la cuantía de la contratación.

 Esta norma fue estudiada por la Corte Constitucional en la sentencia C-119 de 2020. Al respecto, indicó que la adopción de los documentos tipo no afectaba la autonomía de las entidades territoriales, en cuanto la estandarización se predicaba únicamente de los requisitos habilitantes y los criterios de escogencia, elementos propios del procedimiento de selección del contratista, materia en la que existe reserva de ley y que no se encuentra atribuida a la regulación de las entidades territoriales. De igual manera, se establece que esta autonomía se garantiza con la identificación autónoma de sus necesidades y la configuración de los elementos del contrato[[3]](#footnote-4).

 De este modo, los documentos tipo no afectan la autonomía de las entidades territoriales. Lo anterior, debido a que la definición de los requisitos habilitantes y de aspectos técnicos de la selección del contratista en los procesos de selección, son aspectos en los que el legislador tiene amplia libertad de configuración legislativa y, por tanto, puede atribuir dicha regulación al gobierno nacional. Ahora, dicha autonomía se materializa cuando las entidades territoriales deciden iniciar un proceso de convocatoria para satisfacer sus necesidades para la adquisición de un bien, obra o servicio, y además se incluyen en la minuta del contrato las condiciones particulares del negocio jurídico a celebrar.

 Explicado el proceso para adoptar los documentos tipo en virtud de la Ley 1882 de 2018 y estudiada su constitucionalidad, de acuerdo con el pronunciamiento de la Corte Constitucional, a continuación se identificarán los documentos tipo adoptados por el gobierno nacional en virtud de esta ley. Dada la relevancia económica y el impacto que tienen en el nivel territorial los proyectos de obra en el sector transporte, el gobierno nacional, en vigencia del artículo 4 de la Ley 1882 de 2018, por el cual se adicionó el parágrafo 7 del artículo 2 de la Ley 1150 de 2007, inició la implementación gradual mediante el Decreto 342 del 5 de marzo de 2019, relacionado con los documentos tipo para los procesos de selección de licitación de obra pública de infraestructura de transporte.

Posteriormente, se expidió el Decreto 2096 del 21 de noviembre de 2019, que permitió el desarrollo de los documentos tipo para los pliegos de condiciones de los procesos de obras públicas de infraestructura de transporte que se adelantaran por la modalidad de selección abreviada de menor cuantía. Finalmente, se profirió el Decreto 594 del 25 de abril de 2020, frente a los documentos tipo para los contratos de obra pública de infraestructura de transporte que se surtieran por la modalidad de mínima cuantía. Estos documentos fueron implementados y desarrollados por la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente, por medio de la Resolución 1798 de 1 de abril de 2019 –derogada por la Resolución 045 del 14 de febrero de 2020–, la Resolución 044 del 14 de febrero de 2020 y la Resolución 094 del 21 de mayo de 2020.

Por otra parte*,* debe tenerse en cuenta que la Ley 2022 de 2020 fue sancionada por el Presidente de la República el 22 de julio de ese año. En este sentido, con la finalidad de realizar un desarrollo armónico y ajustado a la ley que otorga esta competencia, la Agencia Nacional de Contratación Pública expidió la Resolución 160 del 15 de septiembre de 2020 «Por la cual se adopta el procedimiento para implementar los documentos tipo y se define el sistema para su revisión». Asimismo, con fundamento en dicha Ley, se profirió la Resolución 240 del 27 de noviembre de 2020, «Por la cual se actualizan los Documentos Tipo para los procesos de selección de licitación de obra pública de infraestructura de transporte y se deroga la Resolución 0045 de 2020».

De igual manera, se expidió la Resolución 241 del 27 de noviembre de 2020, «Por la cual se actualizan los Documentos Tipo para los procesos de selección abreviada de menor cuantía de obra pública de infraestructura de transporte y se deroga la Resolución 0044 de 2020». Adicionalmente, entró en vigencia la Resolución 256 de 2020, «Por la cual se adoptan los documentos tipo para los procesos de selección de concursos de méritos, para contratar la interventoría de obras públicas de infraestructura de transporte». Por otra parte, se expidió la Resolución 248 de 2020, «Por la cual se adoptan los documentos tipo para los procesos de licitación pública para obras de infraestructura de agua potable y saneamiento básico», la Resolución 249 de 2020, «Por la cual se adoptan los documentos tipo para los procesos de licitación pública para obras de infraestructura de agua potable y saneamiento básico en la modalidad llave en mano», la Resolución 269 de 2020, «Por la cual se adopta el documento tipo para los procesos de gestión catastral con enfoque multipropósito que se celebren a través de contratos interadministrativos» y la Resolución 193 de 2021,«Por la cual se adoptan los documentos tipo para los procesos de selección de concurso de méritos, para contratar la consultoría de estudios de ingeniería de infraestructura de transporte».

Como se deriva de lo anterior, la Resolución 256 del 11 de diciembre de 2020, «por la cual se adoptan los documentos tipo para los procesos de selección de concursos de méritos, para contratar la interventoría de obras públicas de infraestructura de transporte» se adoptó en vigencia de la Ley 2022 de 2020. En tal sentido, este documento tipo, como se precisará a continuación, resulta de obligatorio para todas las entidades sometidas al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, que adelanten procesos de concursos de méritos para contratar la interventoría de cualquiera de los proyectos señalados en la «Matriz 1 – Experiencia». Lo anterior se deriva de lo dispuesto en el «documento base» del documento tipo de interventoría, al prescribir que:

Este documento tipo aplica a los procesos de interventoría de obras públicas de infraestructuras de transporte celebrados en cualquiera de sus modalidades de selección, que correspondan con las actividades definidas en la Matriz 1 – Experiencia. En consecuencia, las actividades de infraestructura de transporte no contempladas en la Matriz 1 – Experiencia no tienen que aplicarlos; sin perjuicio de lo previsto en el artículo 4 de la resolución que adopta los documentos tipo de interventoría de obra pública de infraestructura de transporte.

En tal sentido, siempre que se vaya a contratar la interventoría de alguno de los proyectos señalados en la «Matriz 1 – Experiencia» y la modalidad de selección aplicable sea el concurso de méritos, las entidades estatales deben aplicar este documento tipo, acatando su contenido obligatorio, como se precisará en el siguiente acápite relacionado con la inalterabilidad de los documentos tipo.

Finalmente, el tipo de interventoría de obra a contratar aludido en la consulta es el mantenimiento de un aeropuerto (lado aire – lado tierra). Esta infraestructura está definida en el numeral 2.3. del «Anexo 3 – Glosario»[[4]](#footnote-5) de los documentos tipo de interventoría de obra de infraestructura de transporte y el proceso de contratación se regiría por éstos, pues el objeto está comprendido en el numeral «8. INTERVENTORÍA DE OBRAS AEROPORTUARIAS» de la «Matriz 1 – Experiencia», en especial dentro de las actividades a contratar previstas en los numerales «8.2 INTERVENTORÍA A PROYECTOS DE MANTENIMIENTO DE PISTAS O PLATAFORMAS O CALLES DE RODAJE O FRANJAS DE SEGURIDAD» y «8.4 INTERVENTORÍA A PROYECTOS DE MANTENIMIENTO DE EDIFICACIONES AEROPORTUARIAS O TORRES DE CONTROL».

**2.2. Alcance de la regla de la inalterabilidad de los documentos tipo**

Todas las resoluciones[[5]](#footnote-6) expedidas por la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente, mediante las cuales se han adoptado los documentos tipo, consagran la regla de la inalterabilidad. Esta prohibición consiste en que las entidades estatales no pueden incluir o modificar en los *Documentos del Proceso* las condiciones habilitantes, los factores técnicos y económicos de escogencia y los sistemas de ponderación distintos a los señalados en los Documentos Tipo. En consecuencia, las condiciones establecidas en dichos documentos son de obligatorio cumplimiento para las entidades sometidas al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública que adelanten procesos que deban regirse por su contenido, y no pueden variarse los requisitos fijados en ellos. Por lo tanto, las entidades estatales, al realizar sus procedimientos de selección, solo podrán modificarlos en los aspectos en que los documentos tipo lo permitan.

El fundamento legal vigente de la regla de la inalterabilidad se encuentra en el artículo 1 de la Ley 2022 de 2020, según el cual «[…] serán de obligatorio cumplimiento en la actividad contractual de todas las entidades sometidas al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública». Sin embargo, eso no significa que antes no rigiera, pues así también lo disponía el artículo 4 de la Ley 1882 de 2018. Incluso por vía reglamentaria también quedó consignado en su momento el carácter inmodificable de los pliegos tipo en el artículo 1 de los Decretos 342 de 2019 y 594 de 2020, que adicionaron, respectivamente, los artículos 2.2.1.2.6.1.4. y 2.2.1.2.6.3.4 al Decreto 1082 de 2015.

Por ello, no cabe duda de que está vigente la regla de la inalterabilidad de los documentos tipo. Lo anterior por cuanto las diferentes disposiciones normativas que se han expedido han ratificado dicha regla, como ha sucedido con el artículo 1 de la Ley 2022 de 2020 y con las resoluciones que ha expedido la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente.

En particular, en relación con los documentos tipo para procesos de selección de concurso de méritos, para contratar la interventoría de obras públicas de infraestructura de transporte, adoptados mediante la Resolución 256 del 11 de diciembre de 2020, este acto administrativo establece en su artículo tercero:

Artículo 3. lnalterabilidad de los documentos tipo. De conformidad con el artículo 1 de la Ley 2022 de 2020, los documentos tipo son obligatorios en la actividad contractual de las entidades estatales sometidas al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, en consecuencia, las entidades estatales al adelantar sus procedimientos de selección solo podrán modificarlos en los aspectos en que los documentos tipo lo permitan.

En el contexto expuesto sobre la fuerza normativa de los documentos tipo, en el siguiente aparte se analizará lo pertinente sobre el equipo de trabajo del proponente, denominado «personal clave evaluable» y la aplicación de la «Matriz 4 – Lineamientos de requisitos del personal».

**2.3. El personal clave evaluable del equipo de trabajo del proponente**

Según el numeral «3.8.2 EXIGENCIAS MÍNIMAS DE EXPERIENCIA Y FORMACIÓN ACADÉMICA DEL EQUIPO DE TRABAJO (Personal clave evaluable)» del Documento Base para los procesos de interventoría de obra pública de infraestructura de transporte, la entidad contratante debe definir los perfiles profesionales del equipo de trabajo del Interventor de acuerdo con la «Matriz 4 – Lineamientos de requisitos del personal», para establecer las condiciones de experiencia y formación académica del equipo de trabajo. Al definir dichos perfiles la entidad tiene vedado exigir dentro del mismos títulos de posgrado particulares en atención a su nivel académico, es decir especializaciones, maestrías, doctorados o posdoctorados, toda vez que el cumplimiento del perfil, en lo que formación académica se refiere, debe analizarse estableciendo si se cuenta o no con un título de posgrado en el área del conocimiento relacionada con el cargo a desempeñar, independiente de cuál sea su nivel académico[[6]](#footnote-7). No obstante, resulta claro que, por ejemplo, una maestría, en razón a tener un nivel académico superior al de una especialización, amerita una valoración distinta respecto a esta última, lo cual en todo caso debe medirse a luz de las equivalencias establecidas en la «Matriz 4 – Lineamientos de requisitos del personal», así como de las reglas del «Anexo 1 – Anexo Técnico» que al efecto sean aplicables.

 Ahora bien, según dicho numeral lo que se entiende por personal clave evaluable puede fijarse por la entidad contratante, con base en el siguiente criterio:

Para los fines de este numeral, se entiende por personal clave evaluable los siguientes perfiles: [La entidad deberá indicar cuáles de los siguientes perfiles hacen parte del personal clave evaluable: Director de Interventoría y/o Administrador o Gestor Vial y/o Residente de Interventoría y/o Especialista principal del proyecto. Indicando exclusivamente el perfil como fue relacionado, sin indicar información adicional que se encuentre en la Matriz 4 – Lineamientos de requisitos del personal y Anexo 1 – Anexo Técnico].

Las condiciones de formación y experiencia de los perfiles del personal integrante del equipo de trabajo denominado *personal clave* se encuentran en el Anexo 1 – Anexo Técnico del presente proceso de selección, las cuales serán verificadas [la entidad definirá si la verificación del personal clave será un requisito para la ejecución del contrato o para otro momento que la entidad disponga con posterior a la celebración del contrato, lo cual deberá mencionar claramente], de acuerdo con las reglas establecidas en el pliego de condiciones, particularmente en el numeral 10.2.

**Nota:** El proponente en la etapa de selección **no** deberá allegar con su propuesta documentos soporte, hojas de vida ni certificaciones de los profesionales y del equipo de trabajo que considerará para el futuro contrato, ya que serán verificados [la entidad definirá si la verificación del equipo de trabajo será un requisito para la ejecución del contrato o para otro momento que la entidad disponga con posterior a la celebración del contrato, lo cual deberá mencionar claramente].

Del contenido del citado aparte del numeral 3.8.2 del Documento Base es posible inferir la idea de que la entidad estatal contratante tiene la potestad discrecional de definir la conformación del personal clave evaluable, de acuerdo con las particularidades del objeto a contratar. En ese sentido, la entidad puede optar por exigir uno, varios o todos los perfiles descritos de la siguiente manera: «[…] Director de Interventoría y/o Administrador o Gestor Vial y/o Residente de Interventoría y/o Especialista principal del proyecto» (subrayado fuera de texto), definición que dependerá de las necesidades del objeto contractual, según lo establezca la entidad en la etapa de planeación a su cargo, que a su vez, justifique y soporte la estructuración del proceso de selección del futuro interventor del contrato de obra.

La anterior consideración es está en armonía con la aplicación procedente de la regla de la inalterabilidad explicada en el numeral 2.2. de este concepto y que está consignada en el numeral I del numeral 1.17 del Documento Base, «Los Documentos Tipo son inalterables y no se podrán incluir o modificar los Anexos, Formatos y Formularios, ni exigir soportes o requisitos adicionales; salvo cuando se permita en forma expresa, es decir, en los aspectos incluidos en corchetes y resaltados en gris».

Una vez definido por la entidad, en la etapa de planeación, el personal clave evaluable, se acude a la Matriz 4 de los documentos tipo de interventoría que estandariza los requisitos de experiencia y formación académica de parte del equipo de trabajo del proponente, en particular del «personal clave evaluable». En tal sentido, con fundamento en dicha matriz, sobre la que pesa la regla de la inalterabilidad desarrollada en el apartado 2.2. de este concepto, la entidad debe diligenciar o completar algunos apartes de los documentos que conforman los documentos tipos de interventoría, siendo los más relevantes, el numeral 7 del Anexo 1 – Anexo Técnico «INFORMACIÓN SOBRE EL PERSONAL PROFESIONAL DEL INTERVENTOR» y el numeral 3.8.2 del documento base «3.8.2 EXIGENCIAS MÍNIMAS DE EXPERIENCIA Y FORMACIÓN ACADÉMICA DEL EQUIPO DE TRABAJO (Personal clave evaluable)». Además, tal regulación incidirá en el numeral 4.2. del documento base «EQUIPO DE TRABAJO (Personal clave evaluable)».

**3. Respuesta**

«¿Es obligatorio el especialista en la interventoría a un proceso de mantenimiento de la infraestructura lado aire y lado tierra de un aeropuerto?».

 Conforme a lo explicado en torno al numeral «3.8.2 EXIGENCIAS MÍNIMAS DE EXPERIENCIA Y FORMACIÓN ACADÉMICA DEL EQUIPO DE TRABAJO (Personal clave evaluable)» del Documento Base, concretamente de lo estipulado en el inciso cuarto, la conformación del personal clave evaluable es una potestad discrecional de la entidad contratante. En atención a esta, la entidad debe diligenciar en dicho numeral el respectivo aparte entre corchetes estableciendo la conformación del personal clave evaluable con base en uno, varios o todos los perfiles descritos.

De acuerdo con esto, la entidad podrá exigir un «Director de Interventoría y/o Administrador o Gestor Vial y/o Residente de Interventoría y/o Especialista principal del proyecto». Los perfiles exigibles dependerán del análisis que haga la entidad en torno a las necesidades de interventoría de la respectiva obra. En ese sentido, si en la estructuración del proceso de selección se determina que la interventoría a contratar no requiere la labor de un especialista, la entidad podrá prescindir de dicho perfil como integrante del personal clave evaluable.

Este concepto tiene el alcance previsto en el artículo 28 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

Atentamente,



|  |  |
| --- | --- |
| Elaboró: | Felipe Bastidas ParedesContratista de la Subdirección de Gestión Contractual |
| Revisaron: | Alejandro Sarmiento CantilloGestor T1-11 Subdirección de Gestión ContractualKarlo Fernández CalaGestor T1-15 de la Dirección General |
| Aprobó: | Jorge Augusto Tirado NavarroSubdirector de Gestión Contractual |

1. «Parágrafo 3. El Gobierno Nacional tendrá la facultad de estandarizar las condiciones generales de los pliegos de condiciones y los contratos de las entidades estatales, cuando se trate de la adquisición o suministro de bienes y servicios de características técnicas uniformes y de común utilización por parte de las entidades». [↑](#footnote-ref-2)
2. Ley 1882 de 2018: «Artículo 4. El Gobierno nacional adoptará documentos tipo para los pliegos de condiciones de los procesos de selección de obras públicas, interventoría para las obras públicas, interventoría para consultoría de estudios y diseños para obras públicas, consultoría en ingeniería para obras, los cuales deberán ser utilizados por todas las entidades sometidas al Estatuto General de la Contratación de la Administración Pública en los procesos de selección que adelanten. Dentro de los documentos tipo el Gobierno adoptará de manera general y con alcance obligatorio para todas las entidades sometidas al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, las condiciones habilitantes, así como los factores técnicos y económicos de escogencia, según corresponda a cada modalidad de selección y la ponderación precisa y detallada de los mismos, que deberán incluirse en los pliegos de condiciones, teniendo en cuenta la naturaleza y cuantía de los contratos. Para la adopción de esta reglamentación el Gobierno tendrá en cuenta las características propias de las regiones con el ánimo de promover el empleo local.

»La facultad de adoptar documentos tipo la tendrá el Gobierno nacional, cuando lo considere necesario, en relación con otros contratos o procesos de selección.

»Los pliegos tipo se adoptarán por categorías de acuerdo con la cuantía de la contratación, según la reglamentación que expida el Gobierno nacional». [↑](#footnote-ref-3)
3. Corte Constitucional. Sentencia C-119 de 2020. M.P. Alejandro Linares Cantillo. «Encontró la Corte en el control abstracto de constitucionalidad, que de la norma no surge vulneración alguna de la autonomía de los entes territoriales, en cuanto que la estandarización se predica únicamente de los requisitos habilitantes y los criterios de escogencia, elementos propios del procedimiento de selección de contratistas, materia en la que existe reserva de ley, el Legislador goza de un amplio margen de configuración normativa y que no se encuentra atribuida a la regulación de las entidades territoriales. Resaltó que la norma cuestionada no interfiere en la facultad de las entidades territoriales para gestionar sus propios intereses, la que, en materia contractual, se predica particularmente de la identificación autónoma de sus necesidades y la configuración de los elementos del contrato». [↑](#footnote-ref-4)
4. «2.3. Áreas del aeródromo**:** Un aeródromo está integrado por el lado aire y lado tierra.

**a. Lado Aire**: Está compuesto por el área de movimiento de aeronaves, pistas, calles de rodaje, taxeos, hangares y plataformas, cuyo objeto es facilitar la operación de aeronaves y que por su naturaleza el ingreso a esas áreas está sujeto a restricción y/o control del explotador del aeródromo.

**b. Lado Tierra**: Está compuesta por los edificios, parqueaderos, instalaciones, dispuestos para los usuarios internos o externos del aeropuerto. se dividen en:

1. Áreas públicas: Son edificios, instalaciones y servicios dispuestos para el uso del público en general sin restricción en su ingreso.

2. Área restringida: Son edificios, instalaciones y servicios exclusivas a aquellas personas, mercancías y/o vehículos que dispongan de autorización otorgada por el explotador del aeropuerto que habilite su ingreso».

 [↑](#footnote-ref-5)
5. En cuanto a las resoluciones vigentes, dicha regla se observa en el artículo 3 de las Resoluciones 240, 241, 248, 249, 256 y 269 de 2020, así como en el artículo 2 de la Resolución 094 de 2020. [↑](#footnote-ref-6)
6. Resolución No. 161 de 2020. Documento Base o Pliego Tipo: «3.8.2. EXIGENCIAS MÍNIMAS DE EXPERIENCIA Y FORMACIÓN ACADÉMICA DEL EQUIPO DE TRABAJO (Personal clave evaluable)

»[La entidad deberá definir los perfiles profesionales del equipo de trabajo del Interventor de acuerdo con la “Matriz 4 – Lineamientos de requisitos del personal”, para establecer las condiciones de experiencia y formación académica del equipo de trabajo. Así mismo, no podrá, bajo ningún supuesto, establecer títulos de posgrado particulares (especializaciones, maestrías, doctorados o posdoctorados), toda vez que la formación académica obedece a un título de posgrado independiente de su nivel académico, en un área de conocimiento acorde al cargo a desempeñar.

»Asimismo, los perfiles del equipo de trabajo establecidos por la entidad a través de la Matriz 4 – Lineamientos de requisitos del personal y el Anexo 1 – Anexo Técnico serán susceptibles de observaciones por parte de los interesados en el proceso de selección si así lo consideran.]» [↑](#footnote-ref-7)