**CCE-DES-FM-17**

**DOCUMENTOS TIPO – Obligatoriedad**

[…] el artículo 2, parágrafo 7º, de la Ley 1150 de 2007, adicionado por el artículo 4 de la Ley 1882 de 2018, establece la obligatoriedad de la adopción de documentos tipo para los contratos de obra […]. A renglón seguido, el artículo 2.2.1.2.6.1.2, que se refiere al alcance de los documentos tipo, establece que: «contienen parámetros obligatorios para las entidades estatales sometidas al Estatuto General de la Contratación Pública que adelanten procesos de selección de licitación de obra pública de infraestructura de transporte».

**DOCUMENTOS TIPO – Finalidad legislativa**

La intención era agilizar y dar mayor transparencia a los procesos de selección así como evitar el direccionamiento, razón por la cual –conforme a lo explicado en la exposición de motivos– «[…] se asigna al Gobierno Nacional la facultad de estandarizar los pliegos de condiciones y términos de referencia de los contratos, medida que redundará en la agilidad y claridad de los procedimientos» […] La exposición de motivos del proyecto que se convirtió en la Ley 1882 de 2018 se refirió a la necesidad de utilizar documentos tipo, pues reducen el tiempo de los procesos de contratación y contribuyen al logro de una contratación pública más transparente y con mayor concurrencia de oferentes. Igualmente, la intención del legislador era adaptar el ordenamiento jurídico colombiano a las nuevas tendencias internacionales, al entender que los documentos tipo son una medida eficaz contra la corrupción y permiten una administración pública más eficiente y moderna.

**DOCUMENTOS TIPO – Ámbito de aplicación**

Ahora bien, para establecer si los documentos tipo implementados y desarrollados a través de la Resolución No. 1798 del 1 de abril de 2019 son aplicables, se debe tener en cuenta los conceptos propios de la ingeniería civil, los definidos en el «Anexo 3 – Glosario» y la «Matriz 1 – Experiencia», con el fin de verificar si el objeto a contratar se encuentra enmarcado en dichas actividades; y además verificar que si el aviso de convocatoria se publicó entre el 1° de abril de 2019 y el 9 de marzo de 2020, periodo que corresponde a la vigencia de la primera versión de los documentos tipo para la licitación pública. Por su parte, los documentos base de licitación pública – Versión 2 y de selección abreviada de menor cuantía hacen referencia al ámbito de aplicación de los pliegos tipo. El primero establece que «los Documentos Tipo aplican a los procesos de licitación de obra pública de infraestructura de transporte (versión 2), que correspondan a las actividades definidas en la Matriz 1 Experiencia». El segundo dispone que «estos Documentos Tipo aplican a los procesos de selección abreviada de menor cuantía de obra pública de infraestructura de transporte, que correspondan a las actividades definidas en la Matriz 1 – Experiencia». En este sentido, ambos documentos establecen textualmente que «las actividades de infraestructura de transporte no contempladas en la «Matriz 1 – Experiencia» no tienen que aplicar los Documentos Tipo.

**DOCUMENTOS TIPO – Obligatoriedad ‒ Selección Abreviada ‒ Licitación Pública ‒ versión 1 ‒ Versión 2**

De esta forma, si la entidad contrata alguna de tales actividades previstas en la «Matriz 1» debe acudir a los documentos tipo, ya sea a los de licitación pública en cualquiera de los dos (2) versiones o a los de selección abreviada de menor cuantía, dependiendo de las particularidades del proceso de contratación y la fecha de publicación del aviso de convocatoria. Es decir que, tratándose de procesos cuya modalidad aplicable sea la licitación pública se deberá tener en cuenta que sí el aviso de convocatoria es publicado entre el 1 de abril de 2019 y el 9 de abril de 2020 serán aplicables la versión 1 de los documentos tipo; por su parte, a partir del 10 de abril de 2020, serán aplicables la versión 2 de los documentos tipo de licitación de obra pública de infraestructura de transporte.

**OBRAS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE – Alcance ‒ Anexo 3-Glosario**

El «Anexo 3 – Glosario» señala que la infraestructura de transporte se refiere a obras realizadas en: i) vías primarias y secundarias, ii) vías terciarias, iii) infraestructuras marítimas y fluviales, iv) vías primarias, secundarias o terciarias para atención a emergencias diferentes a contratación directa, v) infraestructura férrea, vi) infraestructura vial urbana, vii) puentes y viii) infraestructura aeroportuaria. En esta medida, para que sean aplicables los documentos tipo de infraestructura de transporte a un proceso de contratación, debe realizarse alguna de las actividades de intervención definidas en la «Matriz 1 – Experiencia».

**OBRA CIVIL HIDRÁULICA – Definición ‒ Anexo 3 − Glosario**

El «Anexo 3», además, define los conceptos de obra civil hidráulica y de obra de protección fluvial. La primera la define como «una obra de ingeniería civil construida, en el cauce de ríos, caños, esteros, cuerpos de agua de origen fluvial o lecho del mar con el objetivo de controlar el agua, con fines de aprovechamiento, encauzamiento o de defensa».

**OBRA CIVIL DE PROTECCIÓN FLUVIAL – Definición ‒ Anexo 3 − Glosario**

El Anexo 3, además, define los conceptos de obra civil hidráulica y de obra de protección fluvial. […] Por su parte, la obra de protección fluvial «Es una obra civil hidráulica construida con el objetivo de proteger o defender una orilla de un río contra la acción de la erosión por la acción de sus aguas con el propósito de estabilizarlas».

**ESTRUCTURAS HIDRÁULICAS – Concepto**

La «actividad a contratar» 3.4 contempla la construcción o rehabilitación, o mejoramiento o mantenimiento de estructuras hidráulicas, entendidas estas como aquellas estructuras «diseñas por el hombre para propósitos especiales entre los cuales se pueden mencionar: medición de caudal, control de la descarga, mantenimiento de niveles de la superficie libre, disipación de energía, evacuación de causales de exceso, derivación a plantas de tratamiento, drenajes y alcantarillas»

**MUROS DE CONTENCIÓN O DE PROTECCIÓN DE MÁRGENES FLUVIALES – Concepto**

Los de muros de contención o de protección de márgenes fluviales tienen como objetivo proteger el cauce del agua, y las zonas aledañas a través de estas estructuras, según se derive de un estudio técnico que requiera dicha necesidad. Esta definición se encuentra dentro de lo entendido como «obra civil hidráulica». En la medida que los muros de contención o de protección de márgenes fluviales son estructuras hidráulicas, si el objeto del contrato referido en su petición se encuentra relacionado con la construcción, rehabilitación, mejoramiento o mantenimiento de estas últimas, es obligatorio aplicar los documentos tipo.

Bogotá D.C., **26/05/2020 Hora 14:58:32s**

**N° Radicado: 2202013000004150**

Señora

**Claudia Milena Jaimes S.**

Floridablanca, Santander

**Concepto C ─ 286 de 2020**

|  |  |
| --- | --- |
| **Temas:** | DOCUMENTOS TIPO – Obligatoriedad / DOCUMENTOS TIPO – Finalidad legislativa / DOCUMENTOS TIPO – Ámbito de aplicación / OBRAS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE – Anexo 3-Glosario / OBRAS HIDRÁULICAS – Definición en el Anexo 3-Glosario / MUROS DE CONTENCIÓN O DE PROTECCIÓN DE MÁRGENES FLUVIALES – Aplicación de los Documentos Tipo |
| **Radicación:** | Respuesta a la consulta # 4202013000002630 |

Estimada señora Jaimes:

En ejercicio de la competencia otorgada por los artículos 11, numeral 8º, y 3º, numeral 5º, del Decreto Ley 4170 de 2011, la Agencia Nacional de Contratación Pública ― Colombia Compra Eficiente responde su consulta del 13 de abril del año 2020.

1. **Problemas planteados**

Usted realiza la siguiente pregunta: «¿Deben las Entidades Estatales, aplicar los Documentos Tipo (Pliegos Tipo), versión 01 (para procesos con aviso de convocatoria anterior al 31 de marzo de 2.020) para un proceso cuyo objeto y/o alcance se encuentra relacionado con la Construcción de Muros de Contención o de Protección de Márgenes Fluviales?».

1. **Consideraciones**

La Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente en los conceptos C-144 del 2 de marzo de 2020 y C-143 del 18 de marzo de 2020, así como en el concepto del 26 de agosto de 2019 −radicado No. 2201913000006232−, estudió el carácter vinculante de los «Pliegos Tipo».

Por otro lado, en los conceptos del 5 de septiembre de 2019, proferido dentro del radicado 2201913000006581, y dos del 28 de enero de 2020, dictados en los radicados Nos. C-008 y C-056 del 28 de enero de 2020, también explicó el alcance de la «Matriz 1 – Experiencia». La tesis propuesta en dichos conceptos se expone a continuación.

* 1. **Ámbito de aplicación de los pliegos tipo**

El parágrafo 3 del artículo 2 de la Ley 1150 de 2007 facultó por primera vez al Gobierno Nacional para adoptar estándares generales en los pliegos de condiciones, razón por la cual dispuso lo siguiente:

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.

Como se observa, los llamados «Pliegos Tipo» aparecieron en nuestro ordenamiento jurídico en 2007, cuando el legislador facultó al Gobierno Nacional para adoptarlos en los eventos de compra o suministro de bienes de características técnicas uniformes. La orientación inicial del proyecto que se convirtió en la Ley 1150 de 2007 era facultar al Gobierno Nacional para adoptar los pliegos tipo en todos los contratos estatales, pues en el proyecto el parágrafo 3º disponía lo siguiente: «Parágrafo 3º. El Gobierno Nacional tendrá la facultad de estandarizar los pliegos de condiciones o términos de referencia y los contratos de las entidades estatales»[[1]](#footnote-1).

La intención era agilizar y dar mayor transparencia a los procesos de selección así como evitar el direccionamiento, razón por la cual –conforme a lo explicado en la exposición de motivos– «[…] se asigna al Gobierno Nacional la facultad de estandarizar los pliegos de condiciones y términos de referencia de los contratos, medida que redundará en la agilidad y claridad de los procedimientos»[[2]](#footnote-2).. Sin embargo, en el texto aprobado los pliegos tipo se limitaron a la adquisición o suministro de bienes de características técnicas uniformes[[3]](#footnote-3).

Posteriormente, el artículo 2, parágrafo 7º, de la Ley 1150 de 2007, adicionado por el artículo 4 de la Ley 1882 de 2018, establece la obligatoriedad de la adopción de documentos tipo para los contratos de obra, en los siguientes términos:

Parágrafo 7°. 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. […].

Así señala, frente a su contenido, que «[d]entro 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 […] teniendo en cuenta la naturaleza y la cuantía de los contratos» (Énfasis fuera de texto).

La exposición de motivos del proyecto que se convirtió en la Ley 1882 de 2018 se refirió a la necesidad de utilizar documentos tipo, pues reducen el tiempo de los procesos de contratación y contribuyen al logro de una contratación pública más transparente y con mayor concurrencia de oferentes. Igualmente, la intención del legislador era adaptar el ordenamiento jurídico colombiano a las nuevas tendencias internacionales, al entender que los documentos tipo son una medida eficaz contra la corrupción y permiten una administración pública más eficiente y moderna.

En ejercicio de la competencia conferida por el citado parágrafo, el Gobierno Nacional expidió el Decreto 342 de 2019, por medio del que se adoptaron los Documentos Tipo para licitaciones públicas para selección de contratistas de obra de infraestructura de transporte, por lo que adicionó la Sección 6 y la Subsección 1 al Capítulo 2 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1082 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Planeación Nacional.

El artículo 2.2.1.2.6.1.1 del Decreto 1082 de 2015, sobre el objeto de los «Documentos Tipo» adoptados por el Decreto 342 de 2019, señala que «La presente subsección tiene por objeto adoptar los Documentos Tipo para los pliegos de condiciones de los procesos de selección de licitación de obra pública de infraestructura de transporte». A renglón seguido, el artículo 2.2.1.2.6.1.2, que se refiere al alcance de los documentos tipo, establece que: «contienen parámetros obligatorios para las entidades estatales sometidas al Estatuto General de la Contratación Pública que adelanten procesos de selección de licitación de obra pública de infraestructura de transporte»[[4]](#footnote-4).

El Gobierno Nacional mediante el artículo 2.2.1.2.6.1.3 del Decreto 1082 de 2015, adicionado por el Decreto 342 de 2019, facultó a la Agencia Nacional de Contratación Pública ― Colombia Compra Eficiente, para que en coordinación con el Departamento Nacional de Planeación (DNP) y el Ministerio de Transporte, desarrollara e implementara los Documentos Tipo, lo cual tuvo lugar con la expedición de la Resolución No. 1798 del 1º de abril de 2019 que implementó la Versión 1 de los documentos tipo para procesos de licitación de obra pública de infraestructura de transporte, cuya aplicación resulta obligatoria en los procesos de licitación de obra pública para infraestructura de transporte, cuyo aviso de convocatoria haya sido publicado a partir del 1° de abril de 2019, de conformidad con el artículo 2 de la Resolución 1798 de 2019.

La Agencia Nacional de Contratación Pública ― Colombia Compra Eficiente luego de identificar, junto con el Departamento Nacional de Planeación y el Ministerio de Transporte la necesidad de actualizar los documentos tipo para los procesos de licitación pública en orden de fortalecerlos y adaptarlos a la realidad de la contratación del país, implementó la Versión 2 de los mismos expidiendo la Resolución No. 045 del 14 de febrero 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 1798 de 2019».

De conformidad con el artículo 3 de la Resolución No. 045 de 2020, la Versión 2 de los documentos tipo aplica en los procesos de contratación de licitación de obra pública de infraestructura de transporte, cuyo aviso de convocatoria se publique a partir del 10 de marzo de 2020. Los procedimientos de licitación que antes del 10 de marzo de 2020 hayan publicado el aviso de convocatoria, deberán seguir aplicando la Versión 1 de los documentos tipo.

El Gobierno Nacional ejerció nuevamente la competencia prevista en el citado artículo 4 de la Ley 1882 de 2018, expidiendo el Decreto 2096 de 2019, el cual adoptó los documentos tipo para procesos de contratación de obra pública de infraestructura de transporte adelantados en la modalidad de selección abreviada de menor cuantía, por lo que adicionó la Subsección 2 a la Sección 6 del Capítulo 2 del Título 1 de la parte 2 del Libro 2 del Decreto 1082 de 2015.

El artículo 2.2.1.2.6.2.2 el Decreto 1082 de 2015[[5]](#footnote-5) contiene el listado de los documentos tipo aplicables a los procesos de selección abreviada de menor cuantía para la contratación de obra pública de infraestructura de transporte, mientras que el 2.2.1.2.6.2.3 facultó a la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente, para que en coordinación con el Departamento Nacional de Planeación (DNP) y el Ministerio de Transporte, desarrollara e implementara los documentos tipo, competencia ejercida mediante la expedición de la Resolución No. 044 del 14 de febrero de 2020 que implementó los documentos tipo para esta modalidad de selección, los cuales de conformidad con el artículo 2 del Decreto 2096 de 2019 se aplican a «los procesos de contratación de selección abreviada de menor cuantía cuyo aviso de convocatoria sea publicado a partir del 17 de febrero de 2020».

En suma, los documentos tipo para selección abreviada de menor cuantía y licitación de obra pública de infraestructura de transporte, son obligatorios y las entidades estatales sometidas al Estatuto General de la Contratación de la Administración Pública deben aplicarlos.

Ahora bien, para establecer si los documentos tipo implementados y desarrollados a través de la Resolución No. 1798 del 1 de abril de 2019 son aplicables, se debe tener en cuenta los conceptos propios de la ingeniería civil, los definidos en el «Anexo 3 – Glosario» y la «Matriz 1 – Experiencia», con el fin de verificar si el objeto a contratar se encuentra enmarcado en dichas actividades; y además verificar que si el aviso de convocatoria se publicó entre el 1° de abril de 2019 y el 9 de marzo de 2020, periodo que corresponde a la vigencia de la primera versión de los documentos tipo para la licitación pública.

Por su parte, los documentos base de licitación pública – Versión 2 y de selección abreviada de menor cuantía hacen referencia al ámbito de aplicación de los pliegos tipo. El primero establece que «los Documentos Tipo aplican a los procesos de licitación de obra pública de infraestructura de transporte (versión 2), que correspondan a las actividades definidas en la Matriz 1 Experiencia». El segundo dispone que «estos Documentos Tipo aplican a los procesos de selección abreviada de menor cuantía de obra pública de infraestructura de transporte, que correspondan a las actividades definidas en la Matriz 1 – Experiencia». En este sentido, ambos documentos establecen textualmente que «las actividades de infraestructura de transporte no contempladas en la «Matriz 1 – Experiencia» no tienen que aplicar los Documentos Tipo.

Para determinar el ámbito de aplicación de los documentos tipo en las dos (2) versiones de la licitación o en la selección abreviada de menor cuantía, se debe acudir a la «Matriz 1 ─ Experiencia» constituida por ocho (8) tipos de obras de infraestructura de transporte, identificadas con un número y su descripción, las cuales son: 1) obras en vías primarias o secundarias, 2) obras en vías terciarias, 3) obras marítimas y fluviales, 4). obras en vías primarias o secundarias o terciarias para atención de emergencias diferentes a contratación directa, 5) obras férreas, 6) obras de infraestructura vial urbana, 7) obras en puentes y 8) obras aeroportuarias. Estas obras de infraestructura de transporte, a su vez, se encuentran subdivididas en la Matriz 1 como «actividades a contratar».

Con respecto a las «actividades a contratar», la «Matriz 1» establece cuáles corresponden a cada tipo de infraestructura mencionado, con el fin de que la entidad identifique aquellas en las cuales se enmarque el objeto y determinar los requisitos de experiencia exigibles en el proceso de selección.

De esta forma, si la entidad contrata alguna de tales actividades previstas en la «Matriz 1» debe acudir a los documentos tipo, ya sea a los de licitación pública en cualquiera de los dos (2) versiones o a los de selección abreviada de menor cuantía, dependiendo de las particularidades del proceso de contratación y la fecha de publicación del aviso de convocatoria. Es decir que, tratándose de procesos cuya modalidad aplicable sea la licitación pública se deberá tener en cuenta que sí el aviso de convocatoria es publicado entre el 1 de abril de 2019 y el 9 de abril de 2020 serán aplicables la versión 1 de los documentos tipo; por su parte, a partir del 10 de abril de 2020, serán aplicables la versión 2 de los documentos tipo de licitación de obra pública de infraestructura de transporte. Esto sin perjuicio de la aplicación de lo establecido en el artículo 2.2.1.2.6.1.5. del Decreto 1082 de 2015, el cual dispone lo siguiente:

Cuando el objeto contractual incluya bienes o servicios ajenos a la obra pública de infraestructura de transporte, la entidad estatal deberá aplicar los Documentos Tipo. Si de manera excepcional requiere incluir experiencia adicional para evaluar la idoneidad respecto de los bienes o servicios ajenos a la obra pública, deberá seguir los siguientes parámetros:

1. Demostrar en los estudios previos que ha verificado las condiciones de mercado para la adquisición de los bienes o servicios adicionales al componente de obra pública, de tal manera que la experiencia adicional que se exija para tales bienes o servicios procure la pluralidad de oferentes, y no limite la concurrencia de proponentes al proceso de contratación.

2. Conservar los requisitos exigidos en los Documentos Tipo.

3. Abstenerse de pedir experiencia exclusiva con entidades estatales, experiencia previa en un territorio específico, limitada en el tiempo o que incluya volúmenes o cantidades de obra específica.

4. Clasificar la experiencia requerida solo hasta el tercer nivel del Clasificador de Bienes y Servicios e incluir exclusivamente los códigos que estén relacionados directamente con el objeto a contratar.

En resumen, los documentos tipo son obligatorios para las entidades públicas, y su ámbito de aplicación está determinado por las actividades previstas en la «Matriz 1».

* 1. **Contratos de protección hidráulica relacionados con infraestructura de transporte**

El «Anexo 3 – Glosario» señala que la infraestructura de transporte se refiere a obras realizadas en: i) vías primarias y secundarias, ii) vías terciarias, iii) infraestructuras marítimas y fluviales, iv) vías primarias, secundarias o terciarias para atención a emergencias diferentes a contratación directa, v) infraestructura férrea, vi) infraestructura vial urbana, vii) puentes y viii) infraestructura aeroportuaria. En esta medida, para que sean aplicables los documentos tipo de infraestructura de transporte a un proceso de contratación, debe realizarse alguna de las actividades de intervención definidas en la «Matriz 1 – Experiencia».

El «Anexo 3», además, define los conceptos de obra civil hidráulica y de obra de protección fluvial. La primera la define como «una obra de ingeniería civil construida, en el cauce de ríos, caños, esteros, cuerpos de agua de origen fluvial o lecho del mar con el objetivo de controlar el agua, con fines de aprovechamiento, encauzamiento o de defensa». Por su parte, la obra de protección fluvial «Es una obra civil hidráulica construida con el objetivo de proteger o defender una orilla de un río contra la acción de la erosión por la acción de sus aguas con el propósito de estabilizarlas».

La «Matriz 1», como se explicó, se compone por ocho (8) tipos de obra de infraestructura de transporte identificadas con un número y su descripción. El tipo de obra tres (3) de infraestructura de transporte corresponde a: 3) obras marítimas y fluviales y se subdivide en trece (13) actividades a contratar: 3.1) obra de dragado en canales de acceso a puertos marítimos; 3.2) obra de dragado en ríos; 3.3) obras complementarias a canales de acceso marítimo, a canales navegables fluviales, obras de protección o de encauzamiento en roca u obras de construcción o rehabilitación, o mejoramiento o mantenimiento de estructuras hidráulicas en roca; 3.4) obras de construcción o rehabilitación, o mejoramiento o mantenimiento de estructuras hidráulicas; 3.5) contratos de señalización fluvial; 3.6) destronque y limpieza fluvial; 3.7) mantenimiento de muelle a través de dragado y obras de protección; 3.8) construcción muelles flotantes; 3.9) construcción muelles en concreto; 3.10) mantenimiento de muelles flotantes; 3.11) mantenimiento de muelles en concreto; 3.12) mantenimiento administración organización y operación de la infraestructura portuaria metálico o flotantes; 3.13) mantenimiento administración organización y operación de la infraestructura portuaria en concreto.

La «actividad a contratar» 3.4 contempla la construcción o rehabilitación, o mejoramiento o mantenimiento de estructuras hidráulicas, entendidas como aquellas «diseñas por el hombre para propósitos especiales entre los cuales se pueden mencionar: medición de caudal, control de la descarga, mantenimiento de niveles de la superficie libre, disipación de energía, evacuación de causales de exceso, derivación a plantas de tratamiento, drenajes y alcantarillas»[[6]](#footnote-6).

Los de muros de contención o de protección de márgenes fluviales tienen como objetivo proteger el cauce del agua, y las zonas aledañas a través de estas estructuras, según se derive de un estudio técnico que requiera dicha necesidad. Esta definición se encuentra dentro de lo entendido como «obra civil hidráulica». En la medida que los muros de contención o de protección de márgenes fluviales son estructuras hidráulicas, si el objeto del contrato referido en su petición se encuentra relacionado con la construcción, rehabilitación, mejoramiento o mantenimiento de estas últimas, es obligatorio aplicar los documentos tipo.

1. **Respuesta**

«¿Deben las Entidades Estatales, aplicar los Documentos Tipo (Pliegos Tipo), versión 01 (para procesos con aviso de convocatoria anterior al 31 de marzo de 2.020) para un proceso cuyo objeto y/o alcance se encuentra relacionado con la Construcción de Muros de Contención o de Protección de Márgenes Fluviales».

Tratándose de procesos de contratación de obra de infraestructura de transporte cuya modalidad de selección sea la licitación pública, la entidad debe tener en cuenta la fecha de publicación del aviso de convocatoria: si se publicó entre el 1° de abril de 2019 y el 9 de marzo de 2020, el documento tipo aplicable es la Versión 1. En contraste, la Versión 2 se encuentra vigente a partir del 10 de marzo, y por tanto, desde dicha fecha, en caso que los documentos tipo sean aplicables, el proceso de selección de rige por esta.

Por su parte, si el proceso de contratación de obra de infraestructura de transporte se rige por la modalidad de selección abreviada de menor cuantía y el aviso de convocatoria se publicó a partir del 17 de febrero de 2020, las entidades deben aplicar los documentos tipo implementados a través de la Resolución No. 044 del 14 de febrero de 2020.

Ahora bien, para determinar el ámbito de aplicación de los documentos tipo debe tenerse en cuenta la «Matriz 1 – Experiencia», que está constituida por ocho (8) tipos de obras de infraestructura de transporte, identificadas con un número y su descripción dentro de las cuales se encuentra «3) obras marítimas y fluviales», que a su vez se subdivide en varias «actividades a contratar», incluida «3.4) obras de construcción o rehabilitación, o mejoramiento o mantenimiento de estructuras hidráulicas».

De acuerdo a lo explicado anteriormente, los muros de contención o de protección de márgenes fluviales se encuentran dentro de la definición de «estructuras hidráulicas». Por tanto, la construcción, rehabilitación, mejoramiento o mantenimiento están contenidas en el numeral 3.4 de la «Matriz 1» y está sometida a la aplicación de los documentos tipo.

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

Atentamente,



|  |  |
| --- | --- |
| Elaboró: | Nathalia Urrego Jiménez  Contratista de la Subdirección de Gestión Contractual |
| Revisó: | Juan David Montoya Penagos  Contratista de la Subdirección de Gestión Contractual |
| Aprobó: | Fabián Gonzalo Marín Cortés  Subdirector de Gestión Contractual |

1. Diario Oficial. Gaceta del Congreso 458 de 2005. [↑](#footnote-ref-1)
2. *Ibídem*. [↑](#footnote-ref-2)
3. Diario Oficial. Gaceta del Congreso 416 de 2007, Informe de Conciliación Senado. [↑](#footnote-ref-3)
4. «**2.2.1.2.6.1.2.**Alcance. Los Documentos Tipo contienen parámetros obligatorios para las entidades estatales sometidas al Estatuto General de la Contratación Pública que adelanten procesos de selección de licitación de obra pública de infraestructura de transporte. Estos documentos son:

   »**A) Documento Base del Pliego Tipo; B) ANEXOS:** 1. Anexo 1- Anexo Técnico, 2. Anexo 2- Cronograma, 3. Anexo 3- Glosario, 4. Anexo 4- Pacto de Transparencia, 5. Anexo 5- Minuta del Contrato; **C) FORMATOS:**1. Formato 1 - Carta de presentación de la oferta, 2. Formato 2 - Conformación de proponente plural, 3. Formato 3 – Experiencia, 4. Formato 4 - Capacidad financiera y organizacional para extranjeros, 5. Formato 5 - Capacidad residual, 6. Formato 6 - Pagos de seguridad social y aportes legales, 7. Formato 7 - Factor de calidad, 8. Formato 8 - Vinculación de personas con discapacidad, 9. Formato 9 - Puntaje de industria nacional; **D) MATRICES:** 1. Matriz 1 – Experiencia, 2. Matriz 2 - Indicadores financieros y organizacionales, 3. Matriz 3 – Riesgos; **E) FORMULARIOS:** 1. Formulario 1- Formulario de Presupuesto Oficial.

   »Parágrafo. Cuando la entidad estatal utilice SECOP II, o el sistema que haga sus veces, debe adaptar el contenido de los Documentos Tipo a esta plataforma». [↑](#footnote-ref-4)
5. «2.2.1.2.6.2.2. Alcance. Los Documentos Tipo contienen parámetros obligatorios para las Entidades sometidas al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública que adelanten procesos de selección abreviada de menor cuantía de obra pública de infraestructura de transporte. Estos documentos son:

   »A. Documento Base del Pliego Tipo; B. Anexos: 1. Anexo 1 - Anexo Técnico,2. Anexo 2 – Cronograma, 3. Anexo 3 Glosario Anexo, 4 - Pacto de Transparencia,5. Anexo 5 - Minuta del Contrato; C. Formatos: 1. Formato 1 - Carta de presentación de la oferta, 2. Formato 2 - Conformación de proponente plural, 3. Formato 3 – Experiencia, 4.Formato 4 Capacidad financiera y organizacional para extranjeros, 5. Formato 5 - Capacidad residual, 6. Formato 6 - Pagos seguridad social y aportes legales, 7. Formato 7 - Factor de calidad, 8. Formato 8 - Vinculación de personas con discapacidad, 9. Formato 9 Puntaje de industria nacional,10. Formato 10 - Carta de Manifestación Interés; D. Matrices: 1. Matriz 1 – Experiencia, 2. Matriz 2 - Indicadores financieros y organizacionales, 3. Matriz 3 – Riesgos. E. Formularios: 1. Formulario 1- Formulario de Presupuesto Oficial.

   »Parágrafo. Cuando la Entidad Estatal utilice SECOP II, o el sistema que haga sus veces, debe adaptar el contenido de los Documentos Tipo a esta plataforma». [↑](#footnote-ref-5)
6. DUARTE AGUDELO, Carlos Arturo. Introducción a la Hidráulica de Canales. Tercera Edición. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia. [↑](#footnote-ref-6)