

Florencia 13 de Marzo de 2024

Señores
AGENCIA LOGISTICA DE LAS FUERZAS MILITARES
Seccional Caquetá
E.S.M.

Asunto: Presentación de Observaciones

WILFREDO ZAMBRANO CARDONA, identificado con cedula de ciudadanía N° 16.186.295 de Florencia, actuando en nombre propio y acorde con los términos establecido en el cronograma del Proceso **SELECCIÓN ABREVIADA A TRAVÉS DE SUBASTA INVERSA ELECTRÓNICA No.006-008-2024**, que tiene por objeto: **“SUMINISTRO DE FRUTAS Y VERDURAS PARA LA AGENCIA LOGÍSTICA DE LAS FUERZAS MILITARES; REGIONAL AMAZONÍA”**, reitero a continuación las siguientes observaciones para que sean analizadas, se dé una respuesta en derecho, respetando los principio de selección objetiva, igualdad así como la pluralidad de oferentes y con ello, se cumpla en el proceso de selección el propósito que persigue la contratación estatal, de adjudicar al mejor proponente y a través de la ejecución del contrato se cumplan los fines del Estado, así:

PRIMERA OBSERVACIÓN: REQUISITO ESTABLECIDO EN EL NUMERAL 4.5.5. CUMPLIMIENTO DE NORMATIVIDAD CON RELACIÓN AL SG-SST

Según el requisito se explica: *“Del 2020 y en adelante, **en el mes de diciembre** las empresas deberán:*

- 1. Aplicar la autoevaluación conforme a la Tabla de Valores y Calificación de los Estándares Mínimos del Sistema de Gestión de SST, mediante el diligenciamiento del formulario de evaluación establecido en el artículo 27 de la presente resolución.*
- 2. Elaborar el Plan de Mejora conforme al resultado de la autoevaluación de los Estándares Mínimos. Este Plan de Mejora debe quedar aprobado por la empresa en el Plan Anual del Sistema de Gestión de SST.*
- 3. Formular el Plan Anual del Sistema de Gestión de SST, el cual debe empezar a ser ejecutado a partir del (1) primero de enero del año siguiente.*

Nota 2: Para el caso de los oferentes plurales (unión temporal, consorcio o promesa de sociedad futura) cada integrante debe acreditar individualmente este requisito”

Como evaluaran una persona jurídica que recién se creó en la vigencia 2024?

SEGUNDA OBSERVACIÓN: 4.5.9. PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

En la respuesta la Agencia dice que no se ha dado la declaratoria de inexecutable de las normas 285 de 2013 y ley 2050 de 2020, ante esto es necesario que el equipo jurídico recuerde la derogatoria de las normas, y en este sentido se puede dar por dos clases, así:

“La derogación tiene como función “dejar sin efecto el deber ser de otra norma, expulsándola del ordenamiento. Por ello se ha entendido que la derogación es la cesación de la vigencia de una disposición como efecto de una norma posterior”, que no se fundamenta en un cuestionamiento sobre la validez de la norma, por ejemplo, cuando es declarada inexecutable, “sino en criterios de oportunidad libremente evaluados por las autoridades competentes, y en especial, en relación con las leyes por el Congreso. Así la derogación no deriva de conflictos entre normas de distinta jerarquía sino de la libertad política del legislador. La derogación no afecta tampoco ipso iure la eficacia de la norma derogada, pues en general las situaciones surgidas bajo su vigencia continúan rigiéndose por ella, por lo cual la norma derogada puede mantener su eficacia, la cual poco a poco se va extinguiendo. Esto es precisamente lo que justifica que la Corte se pronuncie incluso sobre normas derogadas cuando éstas siguen produciendo efectos, con el fin de hacerlos cesar, por ministerio de la declaratoria de inexecutable, si tales efectos son contrarios a la Carta”. En la sentencia C-159 de 2004 examinó la constitucionalidad de los artículos 71 y 72 del Código Civil, que contemplan la figura de la derogación clasificándola en expresa y tácita, como también se refirió al artículo 3º de la Ley 153 de 1887 que establece la derogación orgánica. Señaló que en la derogación expresa el legislador determina de manera precisa el o los artículos que retira del ordenamiento, por lo que no se hace necesaria ninguna interpretación, ya que simplemente se cumple una función de exclusión desde el momento que así se establezca. La derogación orgánica refiere a cuando la nueva ley regula integralmente la materia, que en términos de la Corte Suprema de Justicia supone “que la nueva ley realiza una mejora en relación con la ley antigua; que aquella es más adecuada a la vida social de la época y que, por tanto, responde mejor al ideal de justicia, que torna urgente la aplicación de la nueva ley; [...] que por lo mismo debe ser lo más amplia posible para que desaparezcan las situaciones que el propio legislador ha querido condenar y evidentemente arrasó con la ley nueva”. Por su parte, la derogación tácita obedece a un cambio de legislación, a la existencia de una incompatibilidad entre la ley anterior y la nueva ley, lo cual hace indispensable la interpretación de ambas leyes para establecer la vigente en la materia o si la derogación es parcial o total. Tiene como efecto limitar en el tiempo la vigencia de una norma, es decir, suspender su aplicación y capacidad regulatoria, aunque en todo caso el precepto sigue amparado por una presunción de validez respecto de las situaciones ocurridas durante su vigencia. Cuando se deroga tácitamente una disposición no se está frente a una omisión del legislador sino que al crear una nueva norma ha decidido que la anterior deje de aplicarse siempre que no pueda

conciliarse con la recientemente aprobada. Así lo ha sostenido la Corte al indicar que “la derogación no siempre puede ser expresa, pues ello implicaría confrontar cada nueva ley con el resto del ordenamiento. Es decir, se le exigiría al Congreso una dispendiosa labor que no tiene razón de ser, pues la tarea legislativa se concentra en asuntos específicos definidos por el propio Congreso, con el objeto de brindar a los destinatarios de las leyes seguridad jurídica y un adecuado marco para la interpretación y aplicación de las mismas (v. gr. sentencia C-025 de 1993)”. Además, para que sea posible la derogación debe darse por otra de igual o superior jerarquía. Entonces, **la derogación tácita es aquella que surge de la incompatibilidad entre la nueva ley y las disposiciones de la antigua, que suele originarse en una declaración genérica en la cual se dispone la supresión de todas las normas que resulten contrarias a la expedida con ulterioridad. La Corte debe analizar la vigencia de la disposición acusada, antes de adelantar el examen de constitucionalidad, que implica un juicio de validez en estricto sentido. Si la norma legal que se demanda no se encuentra vigente, por haber sido derogada de manera tácita, no tendría razón de ser habilitar el juicio de constitucionalidad, procediendo una decisión inhibitoria, salvo que la norma derogada continúe produciendo efectos jurídicos”**

En el presente caso no se ha declarado inexecutable la norma, pues al entrar en vigencia el artículo 110 del Decreto 2106 de 2019, que modificó el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, operó la figura de la derogación tácita, pues esta norma en especial establece:

“En ningún caso el Plan Estratégico de Seguridad Vial requerirá aval para su implementación.”

De esta forma se pronunció la Agencia Nacional de Seguridad Vial <https://ansv.gov.co/index.php/es/atencion-ciudadania/preguntas/4-el-pesv-requiere-el-aval-o-aprobacion-debe-ser-registrado-o>

En esta página literalmente se responde si es o no necesario el Aval del Plan Estratégico de Seguridad Vial, y se responde así:

“4. ¿El PESV requiere el aval o aprobación, debe ser registrado o radicado antes alguna entidad?”

No. El artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, modificado por el artículo 110 del Decreto 2106 de 2019, expresamente contempla que:

“En ningún caso el Plan Estratégico de Seguridad Vial requerirá aval para su implementación.”

De conformidad con lo anterior, el 6 de marzo de 2020, la directora de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte expidió la Circular No. 20201340085301, en la que consta que:

“En lo que corresponde al registro de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial contemplado en el artículo 2.3.2.3.2. del Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte 1079 de 2015, se observa que éste tenía como propósito dar inicio al trámite de aval ante la autoridad de tránsito; no obstante, teniendo en cuenta que la posterior Ley anti-trámites, esto es, el Decreto –Ley 2106 expresamente refiere que: “En ningún caso el Plan Estratégico de Seguridad Vial requerirá aval para su implementación” ya no se requiere aval. De ahí que, las disposiciones reglamentarias que dieron origen al registro y al posterior aval hoy resultan incompatibles con la modificación posterior introducida en el artículo 110 del Decreto - Ley 2106 del 22 de noviembre de 2019, que tiene fuerza de Ley y es una norma además de superior jerarquía y posterior.

En ese orden de ideas, ni la Superintendencia de Transporte ni los organismos de tránsito desde la citada fecha de expedición del Decreto – Ley 2106 de 2019, no expedirán aval sobre los planes estratégicos de seguridad vial registrados para tal efecto, y aquellos que se registren o hayan sido registrados, deberán ser devueltos a las entidades, organizaciones o empresas para su implementación. No obstante, corresponderá a la Superintendencia de Transporte o los organismos de tránsito según el caso, dentro del marco de su competencia la vigilancia frente a la implementación de los PESV. (...)” (Negrilla fuera del texto)

Para ampliar información, lo invitamos a consultar la Resolución 20223040040595 de 2022”

Ahora bien, dice el equipo estructurador del proceso de la Agencia logística seccional Caquetá que es la única que ha establecido nuevamente una exigencia que ya desde la vigencia 2022, se había quitado por no ser necesaria conforme a la normatividad vigente, y que gracias a varios análisis y observaciones de dichas vigencias ya había quedado claro, que lo que se requiere es una certificación de cumplimiento con base en lo establecido en el artículo 11 del decreto 2851 de 2013, a esto la norma expresa:

*“Los organismos de tránsito donde se efectúe el registro revisarán técnicamente los contenidos del Plan Estratégico de Seguridad Vial, emitirán las observaciones de ajuste a que haya lugar y avalarán dichos planes a través de un concepto de aprobación, verificando la ejecución de los mencionados planes a través de visitas de control, las cuales serán consignadas en un acta de constancia. Dichas visitas deberán **ser efectuadas a cada entidad por lo menos una vez al año**” (negrilla fuera de texto)*

En una persona jurídica creada en la vigencia 2024, y que ya radicó el Plan de Seguridad Vial en la secretaría de tránsito, está en la obligación de presentar el requisito?, cuando la misma norma expresa que para esto la entidad de tránsito lo puede hacer una vez al año?. Por favor indicar, como se evaluarán estos temas frente a personas jurídicas creadas en la vigencia 2024.

Agradezco con base en lo anterior, actualizar los requisitos antes mencionados o dar los argumentos jurídicos que soporten el mantenimiento de los requisitos tal y como fueron descritos en el Proyecto de Pliegos.

Este proceso de no acogerse las recomendaciones, se puede evidenciar acorde con el número de observaciones allegadas y las respuestas emitidas por la entidad, que son requisitos que solo cumple un solo proponente.

WILFREDO ZAMBRANO CARDONA