



20221200018211

.Al contestar por favor cite estos datos:
Radicado No. 20221200018211

Bogotá D.C., 2022-04-26 15:34

Doctora

BIBIANA MARÍA LONDOÑO VALENCIA

Juez sexto administrativo del circuito de Manizales

Cra. 23 # 21-48

Palacio de Justicia Fanny González

Manizales, Caldas

Correo electrónico: admin06ma@cendoj.ramajudicial.gov.co

jadmin06mzl@notificacionesrj.gov.co

E. S. D.

EXPEDIENTE : 17001-33-39-006-2022-00004-00

DEMANDANTE: OVIDIO SALAZAR BOHORQUEZ Y OTRAS PERSONAS.

DEMANDADO: CONCESIÓN PACIFICO III SAS, CONSORCIO EPSILON COLOMBIA; CONSORCIO CONSTRUCTOR PACIFICO 3; INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS; AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA, AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL; MINISTERIO DE TRANSPORTE.

MEDIO DE CONTROL: REPARACIÓN DIRECTA.

Honorable Señora Juez:

ÁNGELA CECILIA REYES FRANCO, abogada en ejercicio, mayor y vecina de Bogotá, identificada con la CC. No. 46.379.123 de Sogamoso y con Tarjeta Profesional No. 125.522 del Consejo Superior de la Judicatura, a usted con todo respeto me dirijo en calidad de abogada de la Agencia Nacional de Seguridad Vial -ANSV- Entidad identificada con NIT 900 852 998 – 5, mediante poder debidamente otorgado muy respetuosamente procedo a contestar la demanda de Reparación Directa admitida en el medio de control de la referencia, en los siguientes términos:

PRONUNCIAMIENTO SOBRE LOS HECHOS

A continuación, se presenta la réplica a todos y cada uno de los hechos presentados por el apoderado judicial de la parte demandante contenidos en el acápite de los hechos, se emite pronunciamiento sobre las afirmaciones y relatos de la siguiente manera:

DEL HECHO PRIMERO AL NOVENO: Estos hechos no nos constan, deben probarse por el demandante.



DE LOS HECHOS DÉCIMO AL TRIGÉSIMO: No le consta a la Agencia Nacional de Seguridad Vial el presunto siniestro vial, ni la jornada laboral, sus funciones, tampoco la habilitación del carril para el tránsito de vehículos en la vía PR 7+260 ni la entidad a cargo del mantenimiento de dicha vía, ni las conductas de acción y reacción del presunto accidente. Sin embargo, no supone nexo de causalidad, debiéndose tener en cuenta que mi mandante en ningún momento tiene competencia ni función de acuerdo a lo estipulado en el artículo 9 de la Ley 1702 de 2013, para prestar un servicio en la vía donde se indica ocurrió el hecho materia de la presente demanda, puesto que como se explicará en detalle la Agencia Nacional de Seguridad Vial emite políticas y directrices, pero no es la competente para hacer intervenciones de obras de señalización o de mantenimiento de la malla vial puesto que existen otras entidades que dentro de sus funciones legales poseen este tipo de obligaciones.

DE LOS HECHOS TRIGÉSIMO PRIMERO AL TRIGÉSIMO SEGUNDO: No es cierta la supuesta omisión de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, estos hechos deben probarse por el demandante. Es de resaltar que la Agencia Nacional de Seguridad Vial no desarrolla funciones de autoridad de tránsito de conformidad con lo establecido en el artículo 3º del Código Nacional de Tránsito; se debe recordar además que no tenemos competencia legal o funcional en materia de señalización, instalación de señales y menos de verificar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en las normas de tránsito.

En este orden de ideas no somos competentes para velar el cumplimiento, la seguridad de las personas y las cosas en las vías públicas. Tal como lo señala el Artículo 8 de la Ley 105 de 1993, que establece al tenor:

(...)

“ARTÍCULO 8º.- Control de tránsito. Corresponde a la Policía de Tránsito velar por el cumplimiento del régimen normativo del tránsito y transporte, por la seguridad de las personas y cosas en las vías públicas. (negrilla y subrayas nuestras)

Las funciones de la Policía de Tránsito serán de carácter preventivo, de asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías de carácter sancionatorio para quienes infrinjan las normas.

Las funciones de la policía de tránsito serán ejercidas por los cuerpos especializados de tránsito. Los Departamentos y los Municipios, de más de cincuenta mil habitantes, con población urbana con más del 80%, conforme al censo aprobado, podrán organizar su policía de tránsito, siempre que lo requieran, para el normal tránsito de sus vehículos. A la expedición de la presente Ley se mantendrán y continuarán ejerciendo sus funciones, los cuerpos de guardas Bachilleres existentes.

En un plazo de un (1) año y en coordinación con los cuerpos especializados de tránsito, la Policía Nacional también cumplirá funciones de Policía de Tránsito en todo el territorio Nacional, previo adiestramiento en este campo.”

(...)

En virtud de lo anterior la Agencia Nacional de Seguridad Vial no es una autoridad de tránsito ni dentro de sus funciones está el cumplimiento de la seguridad de las personas y las cosas en las vías públicas.



Por otro lado, la Agencia Nacional de Seguridad Vial no tiene a su cargo la verificación del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo (SG- SST), tarea que le corresponde al Ministerio de Trabajo conforme lo dispone el Decreto 1072 de 2015.

Finalmente, es necesario aclarar que la Agencia Nacional de Seguridad Vial no es interventora del contrato de concesión referido con el demandante, por lo cual no efectúa seguimiento técnico a la ejecución del mismo, tampoco tiene a su cargo, solicitar informes, llevar a cabo reuniones, integrar comités o desarrollar herramientas para verificar la adecuada ejecución del contrato.

DE LOS HECHOS TRIGÉSIMO TERCERO AL SEXAGÉSIMO PRIMERO: Estos hechos no nos constan, deben probarse por el demandante, esta Agencia Nacional de Seguridad Vial se atiene a lo probado dentro del proceso y se insiste que la Agencia Nacional de Seguridad Vial no es la competente para hacer intervenciones de obras de señalización o de mantenimiento de la malla vial, ni capacitaciones a paleteros.

Aunado a lo anterior, no existe nexo de causalidad entre la causa y el daño presuntamente ocasionado, máxime cuando mi mandante en ningún momento tiene competencia ni función de acuerdo a lo estipulado en el artículo 9 de la Ley 1702 de 2013; Además existen otras entidades que dentro de sus funciones legales poseen este tipo de obligaciones.

Es de resaltar que no tenemos la responsabilidad contractual en las obras enunciadas y por tanto no estamos obligados civilmente al resarcimiento de los daños en su ejecución causados a terceros.

DE LOS HECHOS SEXAGÉSIMO SEGUNDO AL SEXAGÉSIMO QUINTO: Esta Agencia Nacional de Seguridad Vial se atiene al contenido expreso del acta de la audiencia de conciliación prejudicial adelantada por estos hechos ante la Procuraduría 181 Judicial I para Asuntos Administrativos de Manizales.

En virtud de lo anterior la Agencia Nacional de Seguridad Vial no es una autoridad de tránsito ni dentro de sus funciones está el cumplimiento de la seguridad de las personas y las cosas en las vías públicas.

PRONUNCIAMIENTO FRENTE A LAS DECLARACIONES Y CONDENAS DE LA DEMANDA

Al igual que en el punto anterior, se estudiarán las pretensiones en la misma secuencia en que fueron presentadas así:

1. DECLARATIVAS: Se Declare que la (...) son administrativa, patrimonial y extra - patrimonialmente responsables de los perjuicios materiales e inmateriales causados al señor OVIDIO SALAZAR BOHÓRQUEZ, a su compañera permanente AIDA YANETH HUERTAS ROMERO y a sus hijos SEFRÁN HERNEY SALAZAR URREGO,



LEONARD SMITH SALAZAR URREGO, CARLOS OVIDIO SALAZAR URREGO y YUBIS ALEJANDRA SALAZAR URREGO, por la falla o falta del servicio o de la administración, lo cual fue determinante en la ocurrencia del accidente de tránsito que dejó secuelas funcionales permanentes al señor OVIDIO SALAZAR BOHÓRQUEZ. (...): **Me opongo**, por cuanto tal y como se comprobará mediante este memorial y durante el trámite del proceso, carece de fundamentos de hecho y de derecho lo solicitado, pero adicionalmente porque mi defendida no tiene competencia alguna para realizar control, vigilancia, protección, mantenimiento en ninguna de las vías del país incluyendo el tramo en que sucedieron los hechos.

2. DE CONDENA- DAÑO EMERGENTE Y LUCRO CESANTE:

Se Condene en solidaridad a la: "(...) NACIÓN, al MINISTERIO DE TRANSPORTE, al INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVÍAS, a la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI, a la CONCESIÓN PACÍFICO III, al CONSORCIO CONSTRUCTOR PACÍFICO 3 integrado por las empresas CONSTRUCCIONES EL CÓNDOR S. A., MARIO ALBERTO HUERTAS COTES y CONSTRUCCIONES MECO S. A. SUCURSAL COLOMBIA y al CONSORCIO ÉPSILON COLOMBIA integrado por las empresas CIVILTEC INGENIEROS LTDA y PROYECTOS E INTERVENTORÍAS S. A. S., como reparación del daño ocasionado, a pagar a los demandantes, los perjuicios materiales en la modalidad de daño emergente y lucro cesante, las siguientes sumas de dinero:

1. Por concepto de Lucro Cesante Consolidado la suma de TREINTA Y SIETE MILLONES CIENTO CUARENTA Y SEIS MIL TREINTA Y NUEVE PESOS MCTE (\$37.146.039.00).

2. Por concepto de Lucro Cesante Futuro la suma de DOSCIENTOS NOVENTA Y UN MILLONES NOVECIENTOS CATORCE MIL VEINTICINCO PESOS MCTE (\$291.914.025.00)", **Me opongo a esta**, teniendo en cuenta que a la Agencia Nacional de Seguridad Vial no le asiste ninguna responsabilidad por los hechos ocurridos.

I. Por Perjuicios Inmateriales en la modalidad de daños morales

Se Condene en solidaridad a la: "NACIÓN, al MINISTERIO DE TRANSPORTE, al INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVÍAS, a la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI, a la CONCESIÓN PACÍFICO III, al CONSORCIO CONSTRUCTOR PACÍFICO 3 integrado por las empresas CONSTRUCCIONES EL CÓNDOR S. A., MARIO ALBERTO HUERTAS COTES y CONSTRUCCIONES MECO S. A. SUCURSAL COLOMBIA y al CONSORCIO ÉPSILON COLOMBIA integrado por las empresas CIVILTEC INGENIEROS LTDA y PROYECTOS E INTERVENTORÍAS S. A. S., como reparación del daño ocasionado, a pagar a los demandantes, los perjuicios inmateriales en la modalidad de daños morales, las siguientes sumas:

1. Al señor OVIDIO SALAZAR BOHÓRQUEZ en calidad de víctima directa la suma de CIENTO SALARIOS MÍNIMOS MENSUALES LEGALES MENSUALES VIGENTES.



2. A la señora AIDA YANETH HUERTAS ROMERO en calidad de compañera permanente la suma de CIEN SALARIOS MÍNIMOS MENSUALES LEGALES MENSUALES VIGENTES.

3. Al menor SEFRAN HERNEY SALAZAR URREGO en calidad de hijo la suma de CIEN SALARIOS MÍNIMOS MENSUALES LEGALES MENSUALES VIGENTES.

4. Al señor LEONARD SMITH SALAZAR URREGO en calidad de hijo la suma de CIEN SALARIOS MÍNIMOS MENSUALES LEGALES MENSUALES VIGENTES.

5. Al señor CARLOS OVIDIO SALAZAR URREGO en calidad de hijo la suma de CIEN SALARIOS MÍNIMOS MENSUALES LEGALES MENSUALES VIGENTES.

6. A la señora YUBIS ALEJANDRA SALAZAR URREGO en calidad de hija la suma de CIEN SALARIOS MÍNIMOS MENSUALES LEGALES MENSUALES VIGENTES.” **Me opongo a esta**, teniendo en cuenta que a la Agencia Nacional de Seguridad Vial no le asiste ninguna responsabilidad por los hechos ocurridos.

II. **Por Perjuicios Inmateriales en la modalidad de daño a la salud**

Se Condene en solidaridad a la: “NACIÓN, al MINISTERIO DE TRANSPORTE, al INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVÍAS, a la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI, a la CONCESIÓN PACÍFICO III, al CONSORCIO CONSTRUCTOR PACÍFICO 3 integrado por las empresas CONSTRUCCIONES EL CÓNDOR S. A., MARIO ALBERTO HUERTAS COTES y CONSTRUCCIONES MECO S. A. SUCURSAL COLOMBIA y al CONSORCIO ÉPSILON COLOMBIA integrado por las empresas CIVILTEC INGENIEROS LTDA y PROYECTOS E INTERVENTORÍAS S. A. S., como reparación del daño ocasionado, a pagar en favor del señor OVIDIO SALAZAR BOHORQUEZ, los perjuicios inmateriales en la modalidad de daño a la salud por cuantía de 100 Salarios Mínimos Mensuales Legales Vigentes, por la pérdida de capacidad laboral superior al 50% derivada del accidente de tránsito ocurrido”, **Me opongo a esta**, teniendo en cuenta que a la Agencia Nacional de Seguridad Vial no le asiste ninguna responsabilidad por los hechos ocurridos.

En cuanto a las demás pretensiones (quinta a la novena) invocadas por el accionante en la demanda, junto a su indexación, intereses de mora, costas procesales y agencias en derecho, teniendo en cuenta que a la Agencia Nacional de Seguridad Vial no le asiste ninguna responsabilidad por los hechos ocurridos, mi representada se opone a todas y



cada una de ellas en relación a que no es del resorte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial el cumplimiento de la seguridad de las personas y las cosas en las vías públicas, de conformidad con el artículo 8 de la Ley 105 de 1993, sus funciones van encaminadas a la función de servir de órgano consultor del Gobierno Nacional y de los Gobiernos Locales y Regionales para la adecuada aplicación de las políticas, instrumentos y herramientas de seguridad vial dentro del marco del Plan Nacional y de los Planes Locales y Regionales de Seguridad Vial y en todo caso esta entidad no puede usurpar las funciones que por ley le fueron otorgadas a otra entidad pública a cargo de la vía donde ocurrieron los hechos objeto de la demanda.

ARGUMENTOS DE DEFENSA DE LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.

De acuerdo con lo esbozado en este punto de la demanda me permito presentar los siguientes argumentos para desvirtuar los hechos y pretensiones esbozados por la apoderada de los demandantes en cuanto a las competencias de la Agencia Nacional de Seguridad Vial:

1. En cuanto a las normas que se manifiestan violadas en los fundamentos de derecho de la demanda:

El apoderado de los demandantes dentro de los hechos y omisiones que fundamentan las pretensiones solo enuncia a la Agencia Nacional de Seguridad Vial en los hechos trigésimo primero y trigésimo segundo y vuelve a enunciar a la entidad en el acápite de pruebas numeral 3 solicitando informe escrito bajo la gravedad de juramento en la demanda así:

“ (...)Respecto de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL – ANSV, representada legalmente por el DR. LUIS FELIPE LOTA y/o por quien haga sus veces al momento de la notificación, para que mediante informe escrito bajo la gravedad de juramento se pronuncie de manera explícita acerca de los hechos de la presente demanda y responda las preguntas que a continuación se realizarán:

a. Informar al Despacho los requerimientos realizados a las entidades ejecutoras del contrato bajo el esquema APP 005 del 10 de septiembre de 2014 y el consorcio Epsilon Colombia como entidad interventora respecto del cumplimiento efectivo de todas las normas de higiene industrial y orden y aseo, especialmente para el mes de octubre de 2019.

b. Informar al Despacho que actos de interventoría, inspección, vigilancia o control ejerció la entidad para el 21 de octubre de 2019 en el sector La Manuela, específicamente en el kilómetro PR 7+260 respecto de los actos de orden y aseo que se realizaron para dicha fecha, si requirieron las bitácoras, informes o certificados de orden y aseo en el que se encontraba la vía para ese día, y así mismo, constancia de cuantas veces se le hizo limpieza y con qué máquina.

c. Informar al Despacho que actos de interventoría, inspección, vigilancia o control ejerció la entidad a las empresas que ejecutaron el contrato bajo el esquema APP 005 del 10 de septiembre de 2014, específicamente el tramo comprendido entre La Manuela - Tres



Puertas, respecto de los mecanismos preventivos desarrollados entre el año 2018 y 2019 para reducir la accidentalidad vial por las obras desarrolladas.

d. Informar al Despacho que actos de interventoría, inspección, vigilancia o control ejerció la entidad a las empresas que ejecutaron el contrato bajo el esquema APP 005 del 10 de septiembre de 2014, específicamente el tramo comprendido entre La Manuela - Tres Puertas, respecto del proceso de educación vial llevado a cabo a la población circunvecina de la obra como trabajadores, propietarios de predios, residentes de las zonas, etcétera.

e. Informar al Despacho que actos de interventoría, inspección, vigilancia o control ejerció la entidad a las empresas que ejecutaron el contrato bajo el esquema APP 005 del 10 de septiembre de 2014, específicamente el tramo comprendido entre La Manuela - Tres Puertas, respecto del programa de cultura vial para las empresas y sus trabajadores circunvecinos, así como para los transeúntes en la vía, y orientar a los usuarios de las vías sobre la percepción, reconocimiento y manejo del riesgo en las vías de manera tal que se disminuyeran los índices de accidentalidad con pérdidas humanas.

f. Informar al Despacho que actos de interventoría, inspección, vigilancia o control ejerció la entidad a las empresas que ejecutaron el contrato bajo el esquema APP 005 del 10 de septiembre de 2014, específicamente el tramo comprendido entre La Manuela - Tres Puertas, respecto del sistema de gestión en seguridad salud en el trabajo y el sistema de seguridad vial.

g. Informar al Despacho que actos de interventoría, inspección, vigilancia o control ejerció la entidad a las empresas que ejecutaron el contrato bajo el esquema APP 005 del 10 de septiembre de 2014, específicamente el tramo comprendido entre La Manuela - Tres Puertas, respecto de la inducción, capacitaciones y forma de contratación de los paleteros o pare y sigas contratados en el sector donde se accidentó el demandante.

h. Informar al Despacho que actos de interventoría, inspección, vigilancia o control ejerció la entidad a las empresas que ejecutaron el contrato bajo el esquema APP 005 del 10 de septiembre de 2014, específicamente el tramo comprendido entre La Manuela - Tres Puertas, respecto de las constancias de elementos entregados a los pare y sigas para realizar su trabajo como radioteléfonos, señales de tránsito, elementos de protección personal, etc.

i. Informar al Despacho que actos de interventoría, inspección, vigilancia o control ejerció la entidad a las empresas que ejecutaron el contrato bajo el esquema APP 005 del 10 de septiembre de 2014, específicamente el tramo comprendido entre La Manuela - Tres Puertas, respecto

j. Informar al Despacho que actos de interventoría, inspección, vigilancia o control ejerció la entidad a las empresas que ejecutaron el contrato bajo el esquema APP 005 del 10 de septiembre de 2014, específicamente el tramo comprendido entre La Manuela - Tres Puertas, respecto del cronograma o bitácora de programación de los paleteros con el fin de evitar colapsos en la vía.

k. Y las demás preguntas que su Señoría considere pertinentes, conducentes y útiles para el proceso."

Es de resaltar que, el Artículo 9 de la Ley 1702/2013 le endilga a la A.N.S.V., entre otras, LAS SIGUIENTES FUNCIONES: " Ser el soporte interinstitucional y el organismo responsable dentro del Gobierno Nacional de la planeación, gestión, ejecución, seguimiento y control de las estrategias, planes y acciones dirigidos a dar cumplimiento a las políticas de seguridad vial en todo el país (...).

(...)2. De regulación



2.1 Presentar al Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte iniciativas normativas (legislativas y reglamentarias) relativas al Tránsito con incidencia en la seguridad vial, con base en la evaluación de la normatividad existente.

2.2 Evaluar la efectividad de las normas reglamentarias asociadas con la seguridad vial y promover su modificación, actualización, o derogación, cuando corresponda; si son de orden legal las propondrá al Ministerio de Transporte para que se presenten a consideración del Congreso de la República.

2.3 Definir con el apoyo técnico del INVIAS y la ANI, en un plazo no mayor de un (1) año posterior a la promulgación de esta ley, un manual de elementos de protección para las vías del país, obedeciendo a criterios técnicos relacionados con las condiciones y categoría de la vía.(...)

(...)4. De control

4.1. Definir las estrategias para el control del cumplimiento de las normas de tránsito y coordinar las acciones intersectoriales en este ámbito.

4.2 Diseñar, coordinar y adoptar con la Policía Nacional y otras autoridades competentes, las prioridades y planes de acción de vigilancia y control de las normas de tránsito y seguridad vial en todo el territorio Nacional.(...)

(...)6. Infraestructura

6.1 Promover el diseño e implementación de sistemas de evaluación de los niveles de seguridad vial de la infraestructura, por medio de auditorías o inspecciones de seguridad vial.

6.2 Definir las condiciones de conformación del inventario local, departamental y nacional de las señales de tránsito a cargo de las autoridades de esos mismos órdenes, quienes estarán obligadas a suministrar y a mantener actualizada esa información.

Respecto a la anterior normatividad no se hace una precisión concreta en la demanda de la conducta y las normas que fueron desconocidas específicamente en el daño por mi poderdante, solo se enuncia a la entidad, sin explicar puntualmente la falla en la responsabilidad endilgada a mi poderdante cuando se refiere al requerimiento a las entidades ejecutoras del contrato APP 005 del 10 de septiembre de 2014, actos de interventoría, inspección, vigilancia y control en el sector “La Manuela”, control sobre seguridad salud en el trabajo, cronogramas y bitácoras de programación de paleteros, de conformidad con las funciones de esta Agencia no le asiste responsabilidad contractual ni extracontractual frente al presunto hecho u omisión que generó el daño objeto del presente medio de control por parte de esta entidad.

Adicionalmente, es importante mencionar que en la demanda no se hizo mayor claridad acerca de que la ANSV haya infringido puntualmente algunas de las normas planteadas, pues se reitera que sus competencias no van encaminadas al cumplimiento del régimen normativo del tránsito y transporte, ni la seguridad de las personas y **cosas**, de asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías públicas, como las posee directamente otras entidades públicas.

Igualmente, a la Agencia Nacional de Seguridad Vial solo le corresponde promover el diseño e implementación de sistemas de evaluación de los niveles de seguridad vial de la infraestructura y definir las condiciones de conformación del inventario de las señales de tránsito del país.



Es de resaltar que la Agencia Nacional de Seguridad Vial es la máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional, teniendo en cuenta que la seguridad vial se trata de un enfoque multidisciplinario entre varias entidades competentes sobre medidas que intervienen en todos los factores que contribuyen a los accidentes de tráfico en la vía.

De conformidad con lo señalado en el artículo 1 de la Ley 1562 de 2012, *“Por la cual se modifica el Sistema de Riesgos Laborales y se dictan otras disposiciones en materia de Salud Ocupacional”*, el Sistema General de Riesgos Laborales, *“es el conjunto de entidades públicas y privadas, normas y procedimientos, destinados a prevenir, proteger y atender a los trabajadores de los efectos de las enfermedades y los accidentes que puedan ocurrirles con ocasión o como consecuencia del trabajo que desarrollan”*.

En este sentido, el artículo 2.2.4.6.4. del Decreto 1072 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Trabajo”, establece que *“El Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST) consiste en el desarrollo de un proceso lógico y por etapas, basado en la mejora continua y que incluye la política, la organización, la planificación, la aplicación, la evaluación, la auditoría y las acciones de mejora con el objetivo de anticipar, reconocer, evaluar y controlar los riesgos que puedan afectar la seguridad y la salud en el trabajo (...)”*.

Precisamente el artículo 2.2.4.6.37 de esta misma normatividad, establece que la *inspección, vigilancia y control Fase de verificación del cumplimiento de la normatividad vigente sobre el Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo (Visitas y actividades de Inspección, Vigilancia y Control del sistema.)*, la efectúa el Ministerio del Trabajo conforme a los estándares mínimos.

Conforme a lo anterior, no es viable atribuirle a la ANSV funciones relacionadas con la inspección, vigilancia y control del SG-SST, tales como la verificación de todas las normas de higiene industrial y orden y aseo, o la verificación de capacitación o de la entrega de radioteléfonos, señales de tránsito, elementos de protección personal a los empleados.

2. Entidades responsables del sistema nacional de carreteras

Al respecto, la Ley 105 de 1993 define las competencias sobre la Infraestructura de Transporte estableciendo que las vías nacionales son aquellas a cargo de la Nación, las vías departamentales son aquellas a cargo de los departamentos y las vías municipales y distritales aquellas a cargo de los municipios¹. El legislador en la mencionada norma distribuyó la responsabilidad de la Nación y de las entidades territoriales teniendo en cuenta los diferentes tipos de vías y su importancia nacional o regional.

La Ley 105 de 1993, trajo consigo la responsabilidad de apropiar, en los respectivos niveles, los recursos presupuestales que se requieran para la conservación, rehabilitación y mantenimiento de estas. El artículo 19 de la norma ibidem establece que corresponde a la Nación y a las entidades territoriales la construcción y la conservación de todos y cada uno de los componentes de su propiedad.

¹ Ley 105 de 1993, artículos 12 a 20.



En concordancia con lo expuesto, la Nación y las entidades territoriales están en la obligación de incorporar dentro de su plan de desarrollo e inversiones, proyectos y obras para garantizar la sostenibilidad y transitabilidad de las vías bajo su responsabilidad, según las competencias asignadas en dicha ley y de apropiar en sus respectivos presupuestos las partidas que se requieran para el efecto.

Igualmente, la Ley 1228 de 2008 en su artículo 1° determina: *"Las vías que conforman el Sistema Nacional de Carreteras o Red Vial Nacional se denominan arteriales o de primer orden, intermunicipales o de segundo orden y veredales o de tercer orden. Estas categorías podrán corresponder a carreteras a cargo de la Nación, los departamentos, los distritos especiales y los municipios. El Ministerio de Transporte será la autoridad que, mediante criterios técnicos, determine a qué categoría pertenecen"*.

Se concluye entonces, que la distribución de competencias entre la Nación y las entidades territoriales en materia de infraestructura vial confirma la intención del legislador de asignar la responsabilidad de conservación y mantenimiento de las vías a cada uno de los entes que en virtud de la ley figuran como responsables de este tipo de activos, lo que necesariamente se traduce en la focalización de la inversión de los recursos del presupuesto nacional hacia el tipo de vías que por sus características integran la red vial nacional; otro tanto, sucede con la focalización de los recursos de los presupuestos departamentales, municipales o distritales, en relación con las respectiva infraestructura vial a su cargo.

De lo expuesto se puede inferir que, la Agencia Nacional de Seguridad Vial en ningún momento puede ser considerado como sujeto procesal generador o causante del daño a que se refiere el presente medio de control en cuanto como se expuso, no existe titularidad por parte de este ni de la función, ni de la obligación de realizar intervenciones las vías del país, pues, como se dijo anteriormente, existe una clasificación vial y los responsables de su cuidado y vigilancia.

3. Entidades competentes para el cumplimiento, la seguridad de las personas y las cosas en las vías públicas.

De acuerdo con el aforismo constitucional según el cual las autoridades solo son responsables por el ejercicio de las funciones que las leyes y los reglamentos les asignan, las entidades competentes para el cumplimiento, la seguridad de las personas y las cosas en las vías públicas. Tal como lo señala el Artículo 8 de la Ley 105 de 1993 son las siguientes:

(...)

"ARTÍCULO 8°.- Control de tránsito. Corresponde a la Policía de Tránsito *velar por el cumplimiento del régimen normativo del tránsito y transporte, por la seguridad de las personas y cosas en las vías públicas.* (negrilla y subrayas nuestras)

Las funciones de la Policía de Tránsito serán de carácter preventivo, de asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías de carácter sancionatorio para quienes infrinjan las normas.

Las funciones de la policía de tránsito serán ejercidas por los cuerpos especializados de tránsito. Los Departamentos y los Municipios, de más de cincuenta mil habitantes, con población urbana con más del 80%, conforme al censo aprobado, podrán



organizar su policía de tránsito, siempre que lo requieran, para el normal tránsito de sus vehículos. A la expedición de la presente Ley se mantendrán y continuarán ejerciendo sus funciones, los cuerpos de guardas Bachilleres existentes.

En un plazo de un (1) año y en coordinación con los cuerpos especializados de tránsito, la Policía Nacional también cumplirá funciones de Policía de Tránsito en todo el territorio Nacional, previo adiestramiento en este campo.”

(...)

De lo expuesto se puede inferir que, la Agencia Nacional de Seguridad Vial en ningún momento puede ser considerado como sujeto procesal generador o causante del daño a que se refiere el presente medio de control en cuanto como se expuso, no existe titularidad por parte de este ni de la función, ni de la obligación para realizar control, vigilancia, inspección, mantenimiento y seguridad en las vías del país, pues, el artículo citado solo obliga a los organismos de tránsito y mi defendida no se encuentra como tal en el listado que el Código Nacional de Tránsito establece.

4. La Agencia Nacional de Seguridad Vial no es una autoridad de tránsito.

De acuerdo con lo contemplado en el artículo 3° de la Ley 769 de 2002 son autoridades de tránsito las siguientes:

“El Ministro de Transporte.

Los Gobernadores y los Alcaldes.

Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital.

La Policía Nacional a través de la Dirección de Tránsito y Transporte.

Los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, Corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial.

La Superintendencia General de Puertos y Transporte.

Las Fuerzas Militares para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el parágrafo 5° de este artículo.

Los Agentes de Tránsito y Transporte”.

El apoderado del demandante solo se limita a enunciar a la Agencia Nacional de Seguridad Vial y vuelve a enunciar a la entidad en el acápite de pruebas numeral 3 solicitando informe escrito bajo la gravedad de juramento en la demanda sobre requerimiento a las entidades ejecutoras del contrato APP 005 del 10 de septiembre de 2014, actos de interventoría, inspección, vigilancia y control en el sector “La manuela”, control sobre seguridad salud en el trabajo, cronogramas y bitácoras de programación de paleteros, acciones y conductas que no corresponden a las funciones de la entidad por configurarse el fenómeno de la falta de legitimación en la causa por pasiva de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, pues no se establece dentro de sus competencias a mi representada como autoridad de tránsito ni en el articulado del Código de Tránsito le endilga responsabilidad al respecto.

En este orden de ideas, el artículo preciado es claro; la Agencia Nacional de Seguridad Vial no es mencionada como una autoridad de tránsito, ni mucho menos. En consonancia con lo ya explicado y para ello se insiste en la falta de competencia de la ANSV y en que exigirle lo que se está pretendiendo en el presente medio de control por parte de los demandantes, es violar el artículo 6 de la Constitución Nacional y de la jurisprudencia del Consejo de Estado que es enfática, en que en Colombia el estado de derecho implica que



no hay competencias implícitas y que definitivamente las autoridades y los servidores públicos solo pueden realizar lo que expresamente les este permitido.

5. Competencia de la Agencia Nacional de Seguridad Vial sobre los hechos y pretensiones demandados.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial tiene como finalidad la reducción de víctimas por accidentes y hechos de tránsito, pero sus funciones no abarcan la señalización vial, la provisión de personal de control en vías (agentes de tránsito, paleteros), la dotación de infraestructura de reductores de velocidad o de personal que adelante procesos de control en las vías paleteros (señales de pare y siga) y personal de control por violación de normas de tránsito, construcción, ni mantenimiento de infraestructura vial, pues estas son funciones que son intrínsecas de otras entidades públicas que también tienen obligaciones en seguridad vial.

De acuerdo con el aforismo constitucional, según el cual las autoridades solo son responsables por el ejercicio de las funciones que las leyes y los reglamentos les asignan, para estos efectos, se hace necesario reiterar el principio de legalidad previsto en los artículos 6, 121, 122 y 123 de la Constitución Política, que se entiende como un límite del ordenamiento jurídico al ejercicio de la función pública, es decir las autoridades deberán sujetar sus actuaciones de acuerdo con el marco de competencia prescrito en la Constitución la Ley y el Reglamento.

La Corte Constitucional en Sentencia C-028 de 2016, señala que el principio de legalidad se encuentra ligado al principio de competencia *“En Colombia el principio de legalidad ha sido entendido como una expresión de racionalización del ejercicio del poder, esto es, como el sometimiento de las actuaciones de quienes desempeñan funciones públicas a norma previa y expresa que las faculden”*.

Por su parte, el artículo 121 de la Carta reitera el contenido del principio de legalidad, al señalar que *“ninguna autoridad del Estado podrá ejercer funciones distintas de las que le atribuyen la Constitución y la ley”*, y el artículo 123 estipula que existe un sistema de legalidad que vincula a todos los servidores públicos y a todas las autoridades no sólo a la Constitución y la Ley, sino que la extiende al reglamento.

Es pertinente transcribir a usted Honorable Juez las funciones legalmente asignadas a la Agencia Nacional de Seguridad Vial:

“Ley 1702 de 2013 artículo 9

ARTÍCULO 9o. FUNCIONES. *La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) ejercerá las siguientes funciones:*

1. De planificación

1.1 Ser el soporte interinstitucional y el organismo responsable dentro del Gobierno Nacional de la planeación, gestión, ejecución, seguimiento y control de las estrategias, planes y acciones dirigidos a dar cumplimiento a las políticas de seguridad vial en todo el país.



1.2 Diseñar y promulgar en nombre del Gobierno Nacional el Plan Nacional de Seguridad Vial Plurianual, con revisión cada dos (2) años.

1.3 Desarrollar la estrategia de seguridad vial respaldada por esquemas de cooperación horizontal intergubernamental y de coordinación vertical de la actividad nacional, regional y local, generando las alianzas necesarias con los sectores profesionales, empresariales y sociales.

1.4 Coordinar y administrar el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, que tendrá como función el diseño e implementación de la metodología para la recopilación, procesamiento, análisis e interpretación de los datos relacionados con la seguridad vial en Colombia.

1.5 Servir de órgano consultor del Gobierno Nacional y de los Gobiernos Locales y Regionales para la adecuada aplicación de las políticas, instrumentos y herramientas de seguridad vial dentro del marco del Plan Nacional y de los Planes Locales y Regionales de Seguridad Vial.

1.6 Recopilar, procesar, analizar e interpretar toda la información necesaria que sobre el tema de la seguridad vial, permita desarrollar investigación sobre causas y circunstancias de la accidentalidad vial para planear, ejecutar y evaluar la política de seguridad vial.

2. De regulación

2.1 Presentar al Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte iniciativas normativas (legislativas y reglamentarias) relativas al Tránsito con incidencia en la seguridad vial, con base en la evaluación de la normatividad existente.

2.2 Evaluar la efectividad de las normas reglamentarias asociadas con la seguridad vial y promover su modificación, actualización, o derogación, cuando corresponda; si son de orden legal las propondrá al Ministerio de Transporte para que se presenten a consideración del Congreso de la República.

2.3 Definir con el apoyo técnico del INVIAS y la ANI, en un plazo no mayor de un (1) año posterior a la promulgación de esta ley, un manual de elementos de protección para las vías del país, obedeciendo a criterios técnicos relacionados con las condiciones y categoría de la vía.

2.4 Definir una estrategia, en un plazo no mayor de doscientos cuarenta (240) días posteriores a la sanción de esta ley, para los actores más vulnerables del tránsito, llámense peatones, motociclistas, ciclistas y pasajeros del servicio público de transporte en la infraestructura vial de mayor riesgo, llámense vías troncales y principales en las ciudades y en toda la red nacional de vías primarias y concesionadas, dobles calzadas.

2.5 Definir en un plazo no mayor de ciento ochenta (180) días posteriores a la promulgación de esta ley, las obligaciones que en cuanto a seguridad vial corresponderán a los organismos de tránsito de acuerdo con su categorización y con el tipo de servicios de tránsito que puedan ofrecer, los que deberá cumplir en adelante cada uno de estos organismos para mantener su habilitación y funcionamiento. La Superintendencia de Puertos y Transporte mantendrá su función de vigilancia sobre ellos.

2.6 Definir, con los Ministerios de Transporte, Comercio y Relaciones Exteriores, la agenda para el desarrollo de los reglamentos técnicos de equipos y vehículos en cuanto a elementos de seguridad, así como establecer las condiciones de participación en los organismos internacionales de normalización y evaluación de la conformidad de dichos elementos, dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de esta ley.

2.7 Definir, dentro del marco del derecho fundamental a la libre circulación, los reglamentos, las acciones y requisitos necesarios en seguridad vial que deban adoptarse para la reducción de los accidentes de tránsito en el territorio nacional.

2.8 Definir los contenidos generales de los cursos sobre normas de tránsito para los infractores.

3. De información



3.1 Desarrollar, comentar y promover mecanismos tecnológicos y de información que permitan modelar e investigar las causas y circunstancias de los siniestros viales, para sustentar la planificación, preparación, ejecución y evaluación de políticas de seguridad vial.

3.2 Utilizar, evaluar y procesar la información que produzcan y administren las entidades públicas y particulares que ejerzan funciones públicas y/o de operadores de los sistemas de control de infracciones de tránsito como base para proponer al Ministerio de Transporte la adopción de políticas y la actualización y modificación de normas que contribuyan a la seguridad vial, y/o para solicitar la intervención de la Superintendencia de Puertos y Transporte.

3.3 Ser el órgano institucional de información a los ciudadanos y al público en general de todas las medidas adoptadas por el Gobierno en materia de seguridad vial.

3.4 Desarrollar, fomentar la investigación sobre las causas y circunstancias de los siniestros viales por medio del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, para sustentar la planificación, preparación, ejecución y evaluación de políticas de seguridad vial. Toda investigación técnica sobre accidentes de tránsito que contraten, ordenen o realicen directamente entidades públicas o privadas, deberá remitirse en copia a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, para que esta formule las recomendaciones tendientes a la superación o mitigación de los riesgos identificados. Se considerará de interés público la investigación técnica de accidentes de tránsito en el territorio nacional.

3.5 Diseñar e implementar un sistema de medición de indicadores de seguridad vial, conforme a la metodología definida y empleada por organismos internacionales del ramo, que retroalimente el diseño de las políticas, e informar sobre los avances y logros, por medio del Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

3.6 Representar al Gobierno Nacional en actividades y escenarios académicos internacionales y ante organismos multilaterales en lo relacionado con la promoción de la seguridad vial.

4. De control

4.1 Definir las estrategias para el control del cumplimiento de las normas de tránsito y coordinar las acciones intersectoriales en este ámbito.

4.2 Diseñar, coordinar y adoptar con la Policía Nacional y otras autoridades competentes, las prioridades y planes de acción de vigilancia y control de las normas de tránsito y seguridad vial en todo el territorio Nacional.

4.3 Coordinar e implementar con las entidades públicas competentes, los mecanismos para solicitar la información que estime conveniente para evaluar periódicamente el cumplimiento de las normas en materia de seguridad vial.

4.4 Implementar estrategias y diseñar medidas e instrumentos para mejorar la efectividad del sistema sancionatorio en materia de infracciones de tránsito, buscando disminuir la impunidad frente a las mismas, la cual se ve directamente reflejada en la accidentalidad vial, las cuales deben contener la solicitud a la Superintendencia de Puertos y Transporte de suspensión de la habilitación de los organismos de tránsito o de apoyo que incurran en malas prácticas o de la licencia de conducción por reincidencia.

El Ministerio de Transporte reglamentará la forma en que se ejercerá esta función.

4.5 Formular, para su adopción por el Ministerio de Educación y el Ministerio de Transporte, la política de educación en materia de seguridad vial, y establecer los contenidos, metodologías, mecanismos y metas para su ejecución, a lo largo de todos los niveles de formación.

4.6 Definir los criterios de evaluación y las modificaciones que sean necesarias desde el punto de vista de la seguridad vial, para actualizar las reglas y condiciones en la formación académica y la realización de los exámenes de evaluación física y de conocimientos



teóricos y prácticos, que deberán cumplir los aspirantes a obtener, recategorizar o revalidar una licencia de conducción.

4.7 Promover la implementación y uso de las tecnologías de la información y las telecomunicaciones (TIC) con el fin de generar soluciones que propicien la efectividad y competitividad de las políticas de seguridad vial.

4.8 Definir y reglamentar la política en materia de sistemas automáticos y semiautomáticos de control e imposición de estas infracciones de tránsito.

4.9 Reglamentar los requisitos de capacitación que deben cumplir los funcionarios de los Organismos de Tránsito en aspectos técnicos y jurídicos que garanticen la legalidad de los procesos contravencionales que se apliquen en el desarrollo de sus funciones.

5. Campañas de concientización y educación

5.1 Realizar campañas de información, formación y sensibilización en seguridad vial para el país.

5.2 Promover instancias de capacitación y/o capacitar a técnicos y funcionarios nacionales y locales cuyo desempeño se vincule o pueda vincularse con la seguridad vial.

5.3 Promocionar y apoyar el conocimiento de la seguridad vial en la formación de profesionales, de tal forma que se pueda exigir la vinculación de profesionales especializados en seguridad vial para el diseño y construcción de proyectos de infraestructura vial.

5.4 Definir, de acuerdo con lo establecido en el Código Nacional de Tránsito, los contenidos que en cuanto a seguridad vial, dispositivos y comportamiento, deba contener la información al público para los vehículos nuevos que se vendan en el país y la que deban llevar los manuales de propietario.

5.5 Coordinar con el Ministerio de Educación el diseño e implementación de los contenidos y metodologías de la educación vial, en los términos dispuestos por la Ley 1503 de 2011.

6. Infraestructura

6.1 Promover el diseño e implementación de sistemas de evaluación de los niveles de seguridad vial de la infraestructura, por medio de auditorías o inspecciones de seguridad vial.

6.2 Definir las condiciones de conformación del inventario local, departamental y nacional de las señales de tránsito a cargo de las autoridades de esos mismos órdenes, quienes estarán obligadas a suministrar y a mantener actualizada esa información.

7. Coordinación y consulta

7.1 Coordinar, articular y apoyar las acciones de los diferentes Ministerios para garantizar la coherencia y alineamiento con el Plan Nacional de Seguridad Vial.

7.2 Articular acciones con las entidades territoriales para garantizar la coherencia y alineamiento con el Plan Nacional de Seguridad Vial.

7.3 Promover, a través de la consulta y participación, la colaboración de los agentes económicos, sociales y académicos implicados en la política de seguridad vial.

7.4 Formular indicadores de desempeño para todos los actores de la seguridad vial en el país enfocados a la disminución efectiva en las cifras de mortalidad y morbilidad en accidentes de tránsito.

7.5 Presentar un informe anual de cumplimiento de los indicadores de desempeño de la seguridad vial en el país al Congreso de la República y publicarlo en diarios escritos de amplia circulación y en su página web, a más tardar el último día del mes de junio del año siguiente.

7.6 Coordinar con el Ministerio de Salud y Protección Social la creación de un programa o sistema de atención a víctimas en accidentes de tránsito con cargo a los recursos de la subcuenta de enfermedades catastróficas y accidentes de tránsito – ECAT–.



8. Consultivas

8.1 Emitir concepto respecto de cualquier proyecto normativo de autoridad nacional o territorial cuya aplicación pueda tener relación o implicaciones con la seguridad vial.

8.2 Proponer y concertar las condiciones de seguridad activa y pasiva mínimas para la homologación de vehículos automotores por parte de la autoridad competente, en concordancia con los reglamentos técnicos internacionales que en cada caso apliquen, así como las condiciones de verificación por parte de los Ministerios de Industria, Comercio y Turismo.

8.3 Promover, a través de la consulta y participación, la colaboración de los sectores industriales, empresariales, sociales y académicos implicados en la política de seguridad vial. La consulta y participación de estos sectores será obligatoria y se hará efectiva tanto como por convocatoria de la Agencia Nacional de Seguridad Vial como por solicitud de estos mismos.

9. Otras

9.1 Promover el desarrollo de las instituciones y autoridades públicas o privadas de control de calidad que evalúen permanentemente los productos que se utilizan en la seguridad vial tanto en el equipamiento de los vehículos, el amoblamiento de la infraestructura, las ayudas tecnológicas y la protección de los conductores peatones y pasajeros.

9.2 Gestionar su propia financiación y posibles recursos adicionales.

9.3 Las demás que le asigne la ley o que sean necesarias para el normal funcionamiento de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).”

Teniendo en cuenta las funciones transcritas, en lo que respecta a la función de infraestructura, a la Agencia Nacional de Seguridad Vial solo le corresponde promover el diseño e implementación de sistemas de evaluación de los niveles de seguridad vial de la infraestructura y definir las condiciones de conformación del inventario de las señales de tránsito del país que en este caso la Agencia se encuentra adelantando las acciones con las demás entidades encargadas de las vías del país para la estructuración del sistema de inventario de señales de tránsito.

Igualmente, y dentro de la función de infraestructura a la ANSV le corresponde promover el diseño e implementación de sistemas de evaluación de los niveles de seguridad vial de la infraestructura, por medio de auditorías o inspecciones de seguridad vial, para lo cual actualmente la Agencia en conjunto con el Ministerio de Transporte adoptó la Metodología para el desarrollo de Auditorías e Inspecciones de Seguridad Vial para Colombia, mediante Resolución No. 20213040035705 del 17 de agosto de 2021, con el fin de promover el diseño e implementación de los niveles de seguridad vial de la infraestructura y proceder a emitir lineamientos y elaborar metodologías estándar para la implementación de sistemas de evaluación que permitan medir los niveles de seguridad vial de la infraestructura siendo de obligatorio cumplimiento para el desarrollo de actividades que evalúan las condiciones de seguridad de la infraestructura vial del país.

En ningún aparte de la Ley 1702 de 2013, le establece competencia a mi poderdante para verificar tanto como intervención, inspección, vigilancia, control, prevención y sanción el cumplimiento de las normas de tránsito, mantenimiento, asistencia técnica y humana a los usuarios en las vías del país, como lo pretende el apoderado de los demandantes al señalar responsable a esta entidad por la falla en el servicio donde se presentaron los hechos.

6. Inexistencia del Nexo Causal.



Una vez revisada la demanda y el material probatorio aportado en ella, no se ha acreditado la existencia de los tres elementos fundamentales para poder predicar la responsabilidad del estado, en este caso específico de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, pues el apoderado de los demandantes nunca advierte en concreto cuál de las funciones atribuibles a la Agencia fue la que se incumplió y fue preponderante para la causación del resultado del accidente de tránsito objeto de la demanda.

Por esto, y teniendo en cuenta las funciones de mi defendida podemos decir que nada tiene que ver frente a los hechos, tampoco se acredita por parte del demandante de forma concreta cual fue el hecho u omisión que generó el daño objeto del presente medio de control por parte de la ANSV.

Se insiste y se hace énfasis en que no se encuentran fundamentadas las apreciaciones del demandante frente a lo dispuesto en el artículo 9 de la ley 1702 de 2013 “Funciones de la ANSV”, significando ello que por el hecho de haberse ocurrido el accidente de tránsito causando lesiones que generaron secuelas permanentes en la modalidad daño emergente, lucro cesante consolidado y futuro; y los perjuicios inmateriales en la modalidad de daños morales y daño a la salud, al señor OVIDIO SALAZAR BOHÓRQUEZ la Agencia haya incumplido algunos de sus deberes funcionales.

En suma, la Agencia no es autoridad de tránsito, no interviene en las obras de infraestructura vial, no puede imponer sanción alguna, no regula ni realiza obras de señalización vial, no realiza interventoría, inspección, vigilancia, control, ni proporciona asistencia técnica y humana a los usuarios en las vías en fin, ninguna de las circunstancias que se esbozan como causantes del daño le son atribuibles funcionalmente a la Agencia, ni se encuentra contemplado en el Plan Nacional de Seguridad Vial como agente propietario de dichas acciones².

De igual manera, no hay una causalidad adecuada por parte de mi defendida, y recordemos lo que sobre las teorías de causalidad dice el profesor Javier Tamayo:

“De este doctrinante claramente se desprende que debemos tomar la teoría de la causalidad adecuada la cual señala:

“(…) que no todas las causas que intervienen en producción de un evento son equivalentes. En consecuencia, solo las que se consideren adecuadas tienen incidencia causal desde el punto de vista jurídico. Si entre esas causas adecuadas se encuentran uno o más comportamientos ilícitos del demandado o de los demandados, todos ellos se considerarán como causa adecuada del daño. Ni significa, pues, que una causa que se considere más adecuada que las otras, ipso facto excluya a las demás. De otro lado, puede suceder que un comportamiento no se considere causa adecuada del daño todo depende de las circunstancias”.

Refiriéndose a esta teoría, el profesor DALCQ expresa:

Esta teoría –la de la causalidad adecuada- considera también, que para ser retenido como causa de un daño, un hecho debe ser la condición necesaria de dicho daño. Entendemos

² Plan Nacional de Seguridad Vial. 4.4.4. Pilar Estratégico de Infraestructura. 4.4.4.4. Programa: Políticas municipales para la infraestructura vial. Agentes propietarios de la acción Pág. 109 a 113.



por ello la condición sine qua non, es decir aquella sin la cual el daño no se habría producido. Pero contrariamente a la afirmación de los partidarios de la equivalencia de las condiciones, la teoría de la causalidad adecuada rechaza esta equivalencia y declara que no todas las condiciones necesarias podrán ser tenidas como causas; no se tendrá más que aquellas que están unidas al daño por una relación de causalidad adecuada.”

Sobre la causalidad adecuada se ha pronunciado el máximo Tribunal de lo Contencioso Administrativo en numerosas ocasiones, trayendo como ejemplo la del CONSEJO DE ESTADO; SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO; SECCIÓN TERCERA; del catorce (14) de febrero de dos mil dieciocho (2018); Radicación número: 25000 23 26 000 2010 00683 01 (44774); Actor: PRISCILA PARDO; MARTÍNEZ Y OTROS; Demandado: MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL, POLICÍA NACIONAL; Referencia: ACCIÓN DE REPARACIÓN DIRECTA – SENTENCIA: Consejero ponente: DANILO ROJAS BETANCOURTH:

“... 27. Sobre la causalidad adecuada o determinante, esta Corporación se ha pronunciado así³:

El elemento de responsabilidad “nexo causal” se entiende como la relación necesaria y eficiente entre la conducta imputada y probada o presumida, según el caso, con el daño demostrado o presumido. La jurisprudencia y la doctrina indican que para poder atribuir un resultado a una persona como producto de su acción o de su omisión, es indispensable definir si aquel aparece ligado a ésta por una relación de causa a efecto, no simplemente desde el punto de vista fáctico sino del jurídico. Sobre el nexo de causalidad se han expuesto dos teorías: la equivalencia de las condiciones que señala que todas las causas que contribuyen en la producción de un daño se consideran jurídicamente causantes del mismo, teoría que fue desplazada por la de causalidad adecuada, en la cual el daño se tiene causado por el hecho o fenómeno que normalmente ha debido producirlo. Dicho de otro modo, la primera teoría refiere a que todas las situaciones que anteceden a un resultado tienen la misma incidencia en su producción y, en consecuencia, todas son jurídicamente relevantes, pues “partiendo de un concepto de causalidad natural, todas las condiciones del resultado tienen idéntica y equivalente calidad causal”. Y sobre la teoría de la causalidad adecuada la acción o la omisión que causa un resultado es aquella que normalmente lo produce. De estas teorías en materia de responsabilidad extracontractual se aplica la de causalidad adecuada, porque surge como un correctivo de la teoría de la equivalencia de las condiciones, para evitar la extensión de la cadena causal hasta el infinito⁴.

Al respecto, es menester traer a colación lo que la doctrina ha manifestado al respecto:

“Para explicar el vínculo de causalidad que debe existir entre el hecho y el daño, se han ideado varias teorías; las más importantes son: la “teoría de la equivalencia de las condiciones” y “la teoría de la causalidad adecuada”. De acuerdo con la primera, todas las causas que contribuyeron a la producción del daño se consideran, desde el punto de vista jurídico, como causantes del hecho, y quienes estén detrás de cualquiera de esas causas, deben responder. A esta teoría se la rechaza por su inaplicabilidad práctica, pues deshumanizaría la responsabilidad civil y permitiría, absurdamente, buscar responsables hasta el infinito. Para suavizar este criterio, se ha ideado la llamada teoría de la causalidad adecuada, según la cual no todos los fenómenos que contribuyeron a la

3 Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia de 11 de diciembre de 2002, exp. 13818, C.P. María Elena Giraldo Gómez.
4 [7] Sentencia proferida el día 25 de julio de 2002. Sección Tercera del Consejo de Estado. Expediente 13.680.



producción del daño tienen relevancia para determinar la causa jurídica del perjuicio; se considera que solamente causó el daño aquel o aquellos fenómenos que normalmente debieron haberlo producido; esta teoría permite romper el vínculo de causalidad en tal forma, que solo la causa relevante es la que ha podido producir el daño...

“(...) Aplicando la teoría de la causalidad adecuada, el juez considera que la causa externa ha sido el hecho que normalmente ha producido el daño, y, en consecuencia, el vínculo de causalidad debe romperse de tal modo, que el demandado no se considere jurídicamente como causante del daño...”⁵.

En materia de responsabilidad extracontractual del Estado, los desarrollos doctrinarios y jurisprudenciales han determinado tres elementos a saber: el hecho generador, que se refiere a la actividad de la administración a la cual se le atribuye responsabilidad; el daño, que se refiere al efecto de menoscabo patrimonial que sufre el individuo con ocasión del hecho, omisión o la operación de la administración; y finalmente, el nexo causal entre el hecho, operación u omisión con el daño generado al particular.

En el presente caso, la parte demandante no acredita dos de los elementos de la responsabilidad frente al caso concreto. Es decir, no demuestra probatoriamente el hecho generador del daño (atribuible a la Agencia) ni el nexo de causalidad con esta entidad frente a lo que reclama ante la jurisdicción, puesto que, vista las funciones de la Agencia, el Plan Nacional de Seguridad Vial en cuanto a los agentes propietarios de sus acciones y la funciones de las otras entidades públicas que tienen a su cargo las vías urbanas es evidente que mi defendida no es responsable de lo que se le atañe.

Si bien la ANSV es autoridad en materia de seguridad vial a nivel nacional, no existe un nexo causal entre los hechos supuestos por el demandante y la Entidad. En el presente caso, el autor de la vulneración, si la hubiere, no se configura por parte de la Agencia sino por parte de las entidades que se encuentran a cargo de esta función.

No obstante que la ANSV no tiene responsabilidad por acción u omisión en una eventual vulneración, la misma ha tomado un conjunto de acciones en su papel de colaboración armónica entre entidades del estado a fin de mejorar y superar la seguridad vial en las vías nacionales del país, tales como convenios con los organismos de tránsito territoriales con el propósito de que se implementen acciones de seguridad vial en todo el territorio nacional, así como campañas preventivas informativas a todos los usuarios de la vía.

7. EXCEPCIONES DE MÉRITO

7.1. INEXISTENCIA DE PERJUICIO ALGUNO QUE DEBA SER RESARCIDO POR LA ANSV

Como se desprende de la misma narración de los hechos y de las pruebas aportadas, no existió perjuicio alguno que fuera irrigado por parte de la ANSV y por lo tanto no hay lugar a condena alguna en su contra.

⁵ [8] TAMAYO JARAMILLO, Javier. *De la Responsabilidad Civil. Las presunciones de responsabilidad y sus medios de defensa*. Edit. Temis, 2ª edición. Tomo I, vol 2., Santafé de Bogotá, 1996. pp. 245, 246.



7.2. HECHO DE UN TERCERO.

Ahora bien, de acuerdo a lo expuesto en los hechos de la demanda, el accidente pudo obedecer a: *“Las entidades constructoras del tramo intervenido no habían removido todos los escombros y el material granulado presente en la capa asfáltica como consecuencia de las obras en mención, antes de darle apertura a la vía y paso al tráfico vehicular, lo que sumado a las condiciones climáticas presentadas el día del siniestro, generaron condiciones inseguras para la circulación de los vehículos, pues el pavimento se llenó de lodo propiciando un peligro de accidente para los vehículos que la transitaban como evidentemente ocurrió”.*

Por ende y como consecuencia estamos frente a la causal de exoneración de responsabilidad por el hecho de un tercero, puesto que, tal y como se evidencia en las pruebas aportadas por el apoderado de los demandantes, los hechos que dieron lugar a las lesiones que generaron secuelas permanentes en la modalidad daño emergente, lucro cesante consolidado y futuro; y los perjuicios inmateriales en la modalidad de daños morales y daño a la salud, al señor OVIDIO SALAZAR BOHÓRQUEZ presuntamente se dieron vía Manizales y Chinchiná hacia Medellín de manera conjunta a los vehículos que bajaban generando un caos vehicular en este sector por la remoción de escombros y material granulado propio de las labores de construcción de calzada, solo había un carril habilitado para el tránsito de vehículos por lo que al seguir transitando por el lugar el señor OVIDIO SALAZAR BOHÓRQUEZ, se encontró con vehículos que venían de frente a él, dado que este venía liderando la fila de los carros que transitaban en este sentido. Las entidades constructoras del tramo intervenido probablemente no removieron todos los escombros y el material granulado presente en la capa asfáltica como consecuencia de las obras en mención, antes de darle apertura a la vía y paso al tráfico vehicular, lo que sumado a las condiciones climáticas presentadas el día del siniestro, generaron condiciones inseguras para la circulación de los vehículos, pues el pavimento se llenó de lodo propiciando un peligro de accidente para los vehículos que la transitaban.

Al respecto de la causal exonerativa del hecho de un tercero la doctrina ha expresado lo siguiente:

“Esta causal de exoneración parte del supuesto inicial, según el cual, el causante directo del daño es un tercero ajeno a las partes intervinientes en el juicio de responsabilidad. No son terceros las personas a quienes además del demandado, la ley adjudica responsabilidad solidaria o indistinta y que por ende resultan coobligados. Jurídicamente solo es tercero alguien extraño, por quien no se debe responder; es decir, no vinculado con el sujeto contra el que se dirige la acción resarcitoria. A este respecto ha establecido la jurisprudencia:

“Por otra parte, en relación con la causal de exoneración consistente en el hecho de un tercero, la jurisprudencia de esta Corporación ha señalado que la misma se configura siempre y cuando se demuestre que la circunstancia extraña es completamente ajena al servicio y que este último no se encuentra vinculado en manera alguna con la actuación de aquél”.

La jurisprudencia contenciosa ha considerado que para que se presente la figura del hecho del tercero como causal de exoneración de responsabilidad, es necesario que confluyan los siguientes elementos:

a. Debe ser un hecho único exclusivo y determinante del daño producido



b. Debe ser un hecho producido por circunstancias imprevisibles e irresistibles para quien lo alega⁶.

7.3. Fundamentos fácticos y jurídicos de la defensa

En nombre de la Agencia Nacional de Seguridad Vial -ANSV- paso a proponer la siguiente excepción:

FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR PASIVA DE LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL -ANSV-.

Propongo a su despacho la excepción consistente en la falta de legitimación en la causa por pasiva, dado que, como se ha expuesto en los argumentos de la demanda, la Agencia Nacional de Seguridad Vial no puede ser accionada por la falla en el servicio en el cumplimiento de las normas de tránsito, asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías del país, que impidieran el acaecimiento de los hechos relatados en la demanda.

El Consejo de Estado al respecto de la falta de legitimación en la causa por pasiva consideró lo siguiente:

“La exigencia de legitimación en la causa por pasiva alude a la aptitud que debe reunir la persona –natural o jurídica– contra quien se dirige la demanda para oponerse jurídicamente a las pretensiones que el demandante esgrime en su contra. En ese sentido, no basta con ser objeto de demanda para concurrir legítimamente a un juicio, es imperioso estar debidamente legitimado para ello. Al respecto destaca la Sala que la jurisprudencia de esta Corporación ha distinguido entre la legitimación en la causa de hecho y la legitimación en la causa material; distinción que se ha expuesto en los siguientes términos:

(...) toda vez que la legitimación en la causa de hecho alude a la relación procesal existente entre demandante legitimado en la causa de hecho por activa y demandado legitimado en la causa de hecho por pasiva y nacida con la presentación de la demanda y con la notificación del auto admisorio de la misma a quien asumirá la posición de demandado, dicha vertiente de la legitimación procesal se traduce en facultar a los sujetos litigiosos para intervenir en el trámite del plenario y para ejercer sus derechos de defensa y de contradicción; la legitimación material, en cambio, supone la conexión entre las partes y los hechos constitutivos del litigio, ora porque resultaron perjudicadas, ora porque dieron lugar a la producción del daño.

De ahí que un sujeto pueda estar legitimado en la causa de hecho, pero carecer de legitimación en la causa material, lo cual ocurrirá cuando a pesar de ser parte dentro del proceso no guarde relación alguna con los intereses inmiscuidos en el mismo, por no tener conexión con los hechos que motivaron el litigio, evento éste en el cual las pretensiones formuladas estarán llamadas a fracasar puesto que el demandante carecería de un interés jurídico.

En suma, en un sujeto procesal que se encuentra legitimado de hecho en la causa no necesariamente concurrirá, al mismo tiempo, legitimación material, pues ésta solamente es predicable de quienes participaron realmente en los hechos que han dado lugar a la instauración de la demanda o, en general, de los titulares de las correspondientes

⁶ Revista de Derecho Privado, N.º 20, enero-junio de 2011, pp. 371 a 398, Las causales exonerativas de la responsabilidad extracontractual, Héctor Patiño. Universidad Externado de Colombia.



*relaciones jurídicas sustanciales; por consiguiente, el análisis sobre la legitimación material en la causa se contrae a dilucidar si existe, o no, relación real de la parte demandada o de la demandante con la pretensión que ésta fórmula o la defensa que aquella realiza, pues la existencia de tal relación constituye condición anterior y necesaria para dictar sentencia de mérito favorable a una o a otra*⁷.

En consonancia con lo ya explicado, sustento esta excepción y para ello insisto en la falta de competencia de la ANSV y en que exigirle lo que se está pretendiendo con la demanda, eso sí es violar el artículo 6 de la Constitución Nacional y de la jurisprudencia del Consejo de Estado es enfática en que en Colombia el estado de derecho implica que no hay competencias implícitas y que definitivamente las autoridades y los servidores públicos solo pueden realizar lo que expresamente les este permitido.

Se debe insistir en que esencialmente, la Agencia Nacional de seguridad Vial, como autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional, coordina a los sectores privados y públicos con obligaciones en materia de seguridad vial e implementa el plan de acción de la seguridad vial del gobierno (léase Plan Nacional de Seguridad Vial).

Las funciones que fueron mencionadas anteriormente, la Agencia no tienen propósitos sancionatorios, sino de prevención y reducción de siniestros y hechos de tránsito desde la política pública, la cual debe ser aplicada por todos los diferentes actores, esto es, autoridades locales, concesionarios, usuarios de la vía, etc.; así planifica, articula y gestiona las acciones en (prevención). Si bien la entidad posee facultades para promover modificaciones regulatorias, es el Ministerio de Transporte quien, a través de la Dirección de Transporte y Tránsito orienta la aplicación del proceso contravencional de tránsito y resuelve las inquietudes frente a las infracciones en específico deben atender las autoridades territoriales del sector.

Como se puede concluir, ninguna de las funciones transcritas corresponde a interventoría, inspección, vigilancia, control, mantenimiento, operación e intervención del corredor vial que se señala como el lugar en donde se produjo la colisión del señor OVIDIO SALAZAR BOHÓRQUEZ, que es materia de la presente reparación directa.

Tal y como ya se ha esbozado, la responsabilidad de la Agencia para el caso que nos ocupa no se circunscribió por parte de quien demanda, en las disposiciones contenidas en la ley 1702 de 2013, pues en momento alguno se ha incumplido alguna de las finalidades de la Agencia, esto es en cuanto a la planeación, articulación y gestión de la seguridad vial en el país. Se debe tener presente que la Agencia es el soporte institucional y de coordinación para la ejecución, el seguimiento y el control de las estrategias, planes y acciones dirigidos a dar cumplimiento de las políticas de seguridad vial del Gobierno Nacional.

En suma, no se ha acreditado la existencia de los tres elementos fundamentales para poder predicar la responsabilidad del estado, en este caso específico de la Agencia Nacional de Seguridad Vial en la caída que ocasionó las pérdidas materiales en la modalidad de daño emergente, lucro cesante consolidado y futuro; y los perjuicios inmateriales en la modalidad de daños morales y daño a la salud, al señor OVIDIO SALAZAR BOHÓRQUEZ, es decir, no se ha acreditado la imputación del daño a la

⁷ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección C, Sentencia de 8 de abril de 2014, Rad. 76001233100019980003601(29321). Magistrado Ponente: Dr. Jaime Orlando Santofimio Gamboa.



Agencia y el hecho o acto, bien sea por activa u omisiva. Se supone de los hechos y pretensiones del demandante (es una suposición, pues este nunca fincó su petición de responsabilidad en una conducta en concreto por parte de la Agencia) que la Agencia incurrió en una conducta ilícita, al omitir el ejercicio de sus funciones circunstancia que no se demuestra ni se evidencia de los argumentos expuestos por el demandante.

Lo anterior, no deja de ser una conjetura, pues el demandante nunca advierte en concreto cuál de las funciones atribuibles a la Agencia fue la que se incumplió y fue preponderante para la causación del resultado de la demanda. En efecto, como ya se ha indicado, no es función de la Agencia requerir a las entidades ejecutoras del contrato APP005 del 10 de septiembre de 2014, ni mucho menos realizar actos de interventoría, inspección, vigilancia y control en el sector de la La Manuela - Irra PR 7+260, tampoco realizar control sobre seguridad de salud en el trabajo (capacitaciones a paleteros sobre señales de pares y siga) como tampoco verificar los elementos entregados para su comunicación y los cronogramas y bitácoras de programación para los paleteros construir o hacer controles a la infraestructura vial, pues como en líneas anteriores quedó explicado ello es del resorte exclusivo de otras entidades de acuerdo con la normatividad que define competencias en las vías nacionales, departamentales o municipales. Es así que como ya se había precisado anteriormente, las funciones relacionadas con infraestructura determinadas, por el artículo 9 de la ley 1702 de 2013, se circunscriben a auditorias e inventario de señales de tránsito.

Se insiste y se hace énfasis en que no encuentra fundamentadas las apreciaciones del demandante frente a lo dispuesto en el artículo 9 de la ley 1702 de 2013 "*Funciones de la ANSV*", significando ello que por el hecho de haberse lesionado que le causó daños materiales al accionante, la Agencia haya incumplido algunos de sus deberes funcionales.

En suma, la Agencia no es autoridad de tránsito, no interviene en las obras de infraestructura vial, no puede imponer sanción alguna, no regula ni realiza obras de señalización vial, en fin, ninguna de las circunstancias que se esbozan como causantes del daño le son atribuibles funcionalmente a la Agencia.

No obstante, todo lo anterior, la prueba reina que acredita la inexistencia de la responsabilidad de la Agencia Nacional de Seguridad Vial yace en el cuerpo mismo de la demanda, puesto que quien la interpone nunca relaciona un actuar u omitir de la Agencia, solo se conforma con enunciarla en los acápites respectivos de quienes él quiere y desea le resarzan sus perjuicios.

En efecto, observe honorable juez que el demandante, no hace alusión a las funciones de la Agencia y no menciona como éstas fueron omitidas, con lo cual se puede inferir de manera lógica que la vinculación a la Agencia Nacional de Seguridad Vial en la demanda, solo lo hace acudiendo al nombre más no a las funciones específicas que a esta entidad le corresponden.

7.4. INEPTA DEMANDA:

La demanda en relación a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, adolece de los requisitos establecidos o requeridos por el artículo 162 del CPACA, pues no contiene ningún vínculo de nuestra entidad con los hechos y las pretensiones, ni directa o indirectamente como responsable de los hechos, en ningún momento se manifiesta en dónde radica su responsabilidad, como tampoco en qué consiste la falla que se predica



bien sea por acción o por omisión. El demandante se limitó simplemente a incluirnos en una lista de demandados sin indicar a qué título fuimos llamados al presente proceso; es decir, no se sabe frente a qué se debe edificar la defensa porque no se hace respecto de esta entidad ninguna imputación en concreto. Por lo expuesto, deberá declararse la prosperidad de la EXCEPCION DE INEPTA DEMANDA en relación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

7.5. INEXISTENCIA DEL DERECHO PRETENDIDO:

La Agencia Nacional de Seguridad Vial, es la máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional, por lo que se encuentra desligado de cualquier obligación ya que su competencia y funciones nada tienen que ver con los hechos narrados en la demanda, de conformidad con lo establecido en la ley 1702 de 2013, lo que permite desvirtuar la relación de causalidad invocada.

7.6. AUSENCIA DE RESPONSABILIDAD:

La teoría de la falla en el servicio no se aplica en este caso a LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, pues como se explicó en los acápites anteriores, no está dentro de sus funciones la señalización ni ejecución de obras conexas tendientes a la conservación de vías en el territorio nacional y mucho menos en los Municipios, además se encuentra probado que existe un eximente de responsabilidad en el accidente. Con fundamento en lo planteado en la demanda no tiene relación directa con la entidad y no compromete su responsabilidad, puesto que no hay un nexo de causalidad, se considera que la Agencia Nacional de Seguridad Vial, no es responsable.

7.7. EXCEPCIÓN GENÉRICA O INNOMINADA:

Solicito al despacho que, de oficio, declare cualquier otra excepción que encuentre probado al momento de proferir sentencia, de conformidad con el artículo 187 del CPACA y 282 del CGP.

CUANTÍA

Me opongo a la estimación de la cuantía, que no se aviene con el término razonado, ya que es un exceso lo que pretende el demandante, en especial porque no existe prueba ni norma que permita determinar responsabilidad de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

PETICIÓN

De conformidad con todo lo expuesto, y teniendo en cuenta los razonamientos jurídicos, constitucionales y legales ya formulados, solicito al Despacho DENEGAR LAS PRETENSIONES DE LA PRESENTE DEMANDA.

PRUEBAS

Obra dentro del expediente la enunciación de los hechos del accionante, con base en los cuales y en las normas señaladas (todas ellas de derecho público) resulta claro que los mismos no corresponden a la responsabilidad de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

ANEXOS



Me permito anexar lo siguiente:

- Contestación de la demanda veinte y cinco (25) folios.
- Poder debidamente otorgado un (1) folio.
- Copia de la Resolución No. 021 de 2018, "Por la cual se efectúa una delegación en materia de representación judicial y extrajudicial de la Agencia Nacional de Seguridad Vial" dos (2) folios.
- Copia Acta de Posesión del Jefe de Oficina Asesora Jurídica de la Agencia Nacional de Seguridad Vial un (1) folio.
- Copia Resolución de Nombramiento de Jefe de Oficina Asesora Jurídica de la Agencia Nacional de Seguridad Vial dos (2) folios.
- Copia Cedula de Ciudadanía del Jefe de Oficina Asesora Jurídica de la Agencia Nacional de Seguridad Vial un (1) folio.
- Copia Cedula de Ciudadanía de la apoderada de la Agencia Nacional de Seguridad Vial un (1) folio.
- Copia de la Tarjeta Profesional de la apoderada de la Agencia Nacional de Seguridad Vial un (1) folio.

NOTIFICACIONES

Manifiesto a ese Honorable Despacho que la Agencia Nacional de Seguridad Vial recibirá notificaciones en la Avenida la Esperanza Carrera 24 No. 62-49, Complejo Empresarial Gran Estación Costado esfera Piso 9º de la Ciudad de Bogotá, D.C.; correo de notificaciones: notificacionesjuridicas@ansv.gov.co solicito que se me remitida al correo electrónico mencionado todas las providencias proferidas dentro del proceso de conformidad con lo establecido en el artículo 205 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

Por último, solicito que se me remita al correo electrónico mencionado todas las actuaciones realizadas por las partes que intervienen en este proceso.

Atentamente;

Ángela Cecilia

Reyes Franco

ÁNGELA CECILIA REYES FRANCO

CC 46379123 de Sogamoso (Boyacá)

TP 125522 del Consejo Superior de la Judicatura.

Anexo: (34 folios).

Proyecto: Ángela Cecilia Reyes Franco- PE-OAJ.

Firmado digitalmente por Ángela
Cecilia Reyes Franco
Fecha: 2022.04.26 15:38:00 -05'00'