

Bogotá, D.C., 15 de agosto de 2023

JUZGADO SEGUNDO CIVIL DEL CIRCUITO

Atn. José Luis Gualacó Lozano

Correo electrónico: j02cctomelgar@cendoj.ramajudicial.gov.co

ASUNTO: Llamamiento en Garantía, Ref: 73-449-31-03-002-2022-00131-00

ACCIONANTE: Claudia Yanette Molina, Kevin Armando Ochoa Molina, Aurora Molina, Ángel María Gómez Lizcano, Ángel Gómez Molina, Miguel Ángel Gómez Molina, Marlon Gómez Geniz, Jhon Ángel Gómez Barrero, Miguel Andrés Gómez Barrero, Angelica María Gómez Molina, Danna Lucia Hernández Gómez, Luis Alejandro Hernández Gómez, Angela María Gómez Molina, Mariangel Flórez Gómez y Eric Gael Flórez Gómez.

ACCIONADOS: Auto Fusa S.A., la Aseguradora SBS Seguros Colombia S.A., Giovanni Montilla Osorio y Jairo William Guerrero Malagón.

DIEGO ARROYO BAPTISTE, mayor de edad, domiciliado en la ciudad de Bogotá D.C, identificado con la cédula de ciudadanía No. 80.871.602, actuando en calidad de Gerente General Suplente de la sociedad **VIA 40 EXPRESS S.A.S.**, domiciliada en Bogotá con NIT 901.009.478-6, según consta en el certificado de Existencia y Representación Legal expedido por la Cámara de Comercio de Bogotá, dentro del término legal me permito dar contestación al llamamiento en garantía del asunto, con base en los siguientes argumentos:

I. DE LA SOCIEDAD ACCIONADA

La sociedad **Vía 40 EXPRESS S.A.S**, es una sociedad mercantil del tipo de las sociedades por acciones simplificadas, constituida con el objeto único de suscribir

Carrera 13 No.97-76, Edificio ASTAF Oficina 301, Bogotá, Colombia – Teléfono: (57) (1)

3906013

www.via40express.com



y ejecutar el Contrato de Concesión bajo esquema de APP N° 04 del 2016, conforme a la adjudicación por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), cuyo objeto es la ejecución de los estudios, diseños, construcción, operación, mantenimiento, gestión social, predial y ambiental de la ampliación tercer carril doble calzada Bogotá – Girardot, conocido como Proyecto Ampliación al Tercer Carril de la Doble Calzada Bogotá - Girardot.

El proyecto a ejecutar se encuentra dividido contractualmente en 8 Unidades Funcionales. Las coordenadas y puntos de referencia de inicio y fin se muestran en la tabla 2 del Apéndice Técnico 1 del Contrato de Concesión.

Debemos indicar que el alcance técnico del proyecto se circunscribe exclusivamente al contenido en el mencionado Apéndice Técnico 1 del Contrato de Concesión de la referencia; el cual puede ser consultado de manera pública a través de la plataforma SECOP I (Sistema Electrónico de Contratación Pública), Proceso Número VJ-VE-APP-IPV-007-2015/VJ-VE- APP-IPV-SA-004-2016 y, o mediante el link:

<https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=15-20-532>

II. PRONUNCIAMIENTO RESPECTO DE LOS HECHOS.

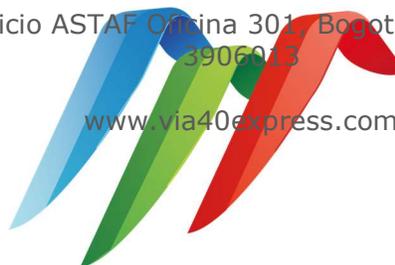
1. Es cierto.

2. Es cierto.

3. Parcialmente cierto. El alcance de la Unidad Funcional 1 comprende el siguiente Rehabilitación de vía existente desde Girardot (PR0) hasta entrada Túnel Sumapaz (PR37+0000) e intersección San Rafael (PR0) hasta El Paso (PR9+0535); incluyendo la Operación y Mantenimiento.

4. Es cierto.

5. No nos consta. No nos consta, sin embargo, es importante aclarar que las personas resultaron heridas como producto del volcamiento del vehículo automotor, que en un aparente exceso de velocidad invadió el carril externo



que no se encontraba habilitado, mismo limitado en su inicio con maletines plásticos, y posteriormente impactó con la barrera creada con New Jerseys, elemento que se instala como barrera de protección para los colaboradores del proyecto.

Es importante mencionar desde ya, que contrario a lo que afirma AutoFusa S.A.S., si se contaban con todas las medidas de protección, como se probara posteriormente, además los sedimentos de obra se encontraban en el carril externo, mismo que no se encontraba habilitado para su uso y limitado por maletines plásticos, también llama la atención como se evidencia en material fotográfico y fílmico que se aportara a la presente, que no existe un rastro de frenado, así como ausencia de cualquier tipo de material suelto de obra en la entrada del retorno, sitio donde el automotor debía realizar la maniobra de frenado.

- 6. No nos consta.** No nos consta, sin embargo y tal como lo menciona el IPAT, el accidente obedeció a la pérdida de control del vehículo.
- 7. No nos consta.** No nos consta, toda vez que conocemos el escrito de llamamiento en garantía, mas no el escrito de demanda.
- 8.** Es cierto.
- 9.** No es un hecho, se trata de un texto mal citado, realizado por parte del llamante en garantía.
- 10.** No es un hecho, se trata de un texto mal citado, realizado por parte del llamante en garantía.
- 11.** No es un hecho, se trata de un texto mal citado, realizado por parte del llamante en garantía.
- 12.** No es un hecho, se trata de un texto mal citado, realizado por parte del llamante en garantía.
- 13.** No es un hecho, se trata de un texto mal citado, realizado por parte del llamante en garantía.



14. No es un hecho.

15. **No es un hecho.** Es la opinión subjetiva del llamante en garantía, sin embargo, nos distanciamos de la opinión, teniendo no solo en cuenta el informe de IPAT, así como la declaración realizada posteriormente por el conductor y que no se aporó de manera intencional al presente llamamiento en garantía, elemento fundamental, teniendo en cuenta que en el mismo el conductor atribuye la causal del accidente a una falla mecánica, ahora bien, es necesario indicar a su despacho señor Juez, que las versiones en sitio que se tomaron a los afectados en el incidente, atribuyen la responsabilidad al señor conductor, teniendo como factor determinante el exceso de velocidad (Prueba 1)

Los heridos son resultado del volcamiento del vehículo automotor, hecho que se hubiera evitado con la velocidad adecuada, es determinante indicar que la acción de frenado para tomar una curva debe iniciar antes del ingreso a la misma, y no como lo hace ver en su escrito de llamamiento en garantía el llamante, cuando indica que el no frenado del vehículo obedeció a material suelto en la vía, mismo que se encontraba a una distancia no superior a los dos metros de distancia de los New Jerseys, distancia que es insuficiente para frenar un vehículo que como manifiesta el conductor iba a 40 km/h, lo anterior atendiendo que, sin tener en cuenta el tiempo de reacción, es decir eliminando el factor humano, se requiere de al menos 9 metros para detener el vehículo aproximadamente, tiempo que puede aumentar de acuerdo a la tecnología de los frenos, estado de los mismos, inclinación de la vía y demás factores externos, ahora si sumamos un tiempo de reacción promedio de 1 segundo, es decir entre que el conductor piensa que debe frenar y realiza la acción, la distancia mínima de frenado requerida aumenta a los 20 metros aproximadamente.

16. **No es cierto.** Si bien es cierto que el accidente ocurrió dentro del corredor vial, no fue generado por el estado de la vía, sino por la conducta del conductor del vehículo. Tal como consta en el informe IPAT, que señala:

SEXTO: En el Informe Policial de Accidente de tránsito (IPAT) que levanto el agente de la DIPOL -SETRA JHON JAIR MURILLO BERMUDEZ c.c. 93235770 placa 09006, allí encontramos los siguientes aspectos consignados a resaltar:

Ítem 3. Lugar de coordenadas Geográficas : Girardot- Bogotá Km 30 +360 Lat 4 13' 59" Long 74 37' 44"

Ítem 3.1. Localidad Colorada

Ítem 4 Fecha y hora: 03-12-2021 13:00

Ítem 5 clase de accidente: Choque

Ítem 5.1. Choque con objeto fijo.

Ítem 5.2 **Objeto Fijo jersey**

Ítem 7 Características de la vía 7.1 **Geométrica : Curva**

Ítem 7.2 Utilización : Un sentido

Ítem 7.5 Superficie de rodadura: Asfalto

Ítem 7.6 **Estado con huecos, En reparación**

Ítem 7.7. Condiciones **MATERIAL SUELTO, SECA**

Ítem 7.9 controles de tránsito **Ninguna.** D. señales horizontales línea Borde blanca, línea borde amarilla.

Ítem 11 **Hipótesis del accidente 157 pérdidas de control del vehículo.**

Por lo anterior, el estado de la vía no generó el accidente, sino fue por una actuación y /u omisión del conductor del vehículo al momento de realizar una actividad peligrosa, es más aún que en el mismo informe de accidente de AutoFusa, de fecha 7 de diciembre de 2021, con consecutivo No. 2021-095, se indicó:

caseta de control y me pregunta con cuantos pasajeros saigo a lo cual les informo que 27. Salí hacia a la curva de salida de la terminal, espere que pasaran unos vehículos en ese momento paso un particular una mula y una motocicleta, indique con la direccional izquierda que iba a hacer el cambio de carril, seguí la marcha hasta el retorno, disminuí la velocidad a 40 km/h, mande el pie al pedal del freno pero se fue al vacío y trate de meterme a la curva para no irme contra el árbol que esta de frente en la curva y en ese momento sucedió la colisión lateral derecha. Teniendo en cuenta que en la vía había gravilla o piedras pequeñas de río y no había señalización que

Lo que reitera que, la causa del accidente fue la pérdida del control del vehículo por parte del conductor del bus con placas SMB-976, alegando una posible falla mecánica, de la cual no es nuestra competencia pronunciarnos, y a pesar de la instalación de barreras de contención de concreto, las cuales tenían como fin la protección de los usuarios viales y a su vez de los colaboradores de obra para evitar el ingreso de particulares que pudiera perder el control e ingresar a la zona que estaba siendo intervenida para la construcción de obras hidráulicas.

Es importante precisar que, la utilización de barreras de contención en concreto se encontraba aprobada por la Interventoría del proyecto, al contar con la No objeción de este, dando fe del cumplimiento de las especificaciones técnicas de la misma.

Ahora, llama la atención como a través del escrito de llamamiento en garantía, pretende Auto Fusa S.A., desconocer el nexo de causalidad entre lo ocurrido y el vehículo automotor, alegando hechos externos, cuando en el informe de accidente el mismo conductor del vehículo narra de forma clara, que el “pedal del freno se fue al vacío”, utilizando de manera consciente argumentos que pretenden desconocer esto, y más grave aún, endilgar responsabilidades a terceros por los hechos ocurridos el día 03 de diciembre de 2021, omitiendo dicho informe de manera intencional de nuestro escrito de llamamiento en garantía (Prueba 5).

Se debe también tener en cuenta las versiones de las personas que iban en el vehículo automotor, quienes en diferentes notas de prensa manifiestan no solo que el conductor iba en un aparente exceso de velocidad, si no que adicional manifiestan un aparente factor distractor, al mencionar que el señor conductor iba hablando a través de su teléfono celular (Prueba 1).

- 17. No es un hecho.** Se trate una opinión del llamante en garantía, que deberá probar. Sin embargo, de acuerdo con el mismo Manual de señalización, No se encuentra prohibido el uso de barreras de contención certificadas, como lo es lo New Jerseys¹, más aún que buscaban generar un área de seguridad² para los colaboradores de la obra, adicional se tiene que

Ilustración 1. Evidencia de la instalación de maletines plásticos

aclarar y como se evidencia en el registro fotográfico que se aportará, se encontraban maletines plásticos delimitando el carril interno, mismo por el cual debía circular el vehículo automotor (Prueba 1), y tal como se puede ver a continuación:

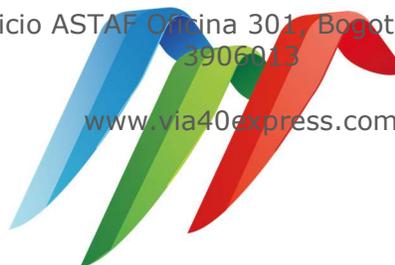
¹ Manual de señalización de Vías (2015). Capítulo 4, numeral 4.13.5., (3). El uso de una barrera de contención temporal debe basarse en el juicio del ingeniero a cargo y de ser necesario se debe considerar la instalación de un amortiguador de impacto. 4. De usarse, las barreras de contención deben ser certificadas/ Anexo B- NORMAS TÉCNICAS COLOMBIANAS DE SEÑALIZACIÓN, NTCs

² Manual de señalización de Vías (2015). Capítulo 4. “SEÑALIZACIÓN Y MEDIDAS DE SEGURIDAD PARA OBRAS EN LA VÍA”, numeral: 4.2.3. Área de Seguridad: Es el espacio que separa el área de obras de los flujos vehiculares o peatonales. Su objetivo principal es proporcionar al conductor, que por error traspasa las canalizaciones de la zona de transición o la de tránsito, un sector despejado en el que recupere el control total o parcial del vehículo antes que éste ingrese al área de trabajo, aumentando también la seguridad de los obreros.



18. No es cierto. La afirmación realizada por el llamante en garantía es temeraria, lo anterior atendiendo que se basa en solo suposiciones que no están probadas, es cierto que existieran los New Jerseys, pero no es menos cierto que existían los maletines plásticos que delimitaban el carril de circulación habilitado, como tampoco es menos cierto que el material suelto se encontraba próximo a los new jerseys, en el carril externo del retorno, mismo que no estaba habilitada para la circulación, por lo tanto endilgar responsabilidad del suceso a factores externos es por lo menos irresponsable, más aún cuando todo lo anterior se soporta en su escrito, por lo anterior es necesario precisar:

- a) El conductor del vehículo, es un conductor profesional (es decir su fuente de ingreso depende de esta actividad y cuenta con una licencia de categoría especial que lo habilita para dicha actividad) el cual debe ostentar idoneidad y experiencia para realizar el transporte de personal.
- b) Entre los trayectos de la empresa de transporte de personal se encuentra la vía Bogotá – Girardot, y Girardot- Bogotá.
- c) La Unidad Funcional 1, en la cual sucedió el evento, inició construcción aproximadamente desde el 1 de febrero de 2021. Por lo cual, se empezaron a implementar Planes de Manejo de Tránsito a lo largo de la Unidad.
- d) Conforme a las premisas anteriores, es evidente que, el conductor conocía que, la vía que transitaba se encontraba siendo intervenida.



Por lo cual, debía de conducir con la debida diligencia, más aún cuando en el sector se tenía implementado un Plan de Manejo de Tránsito, que obligaba a los conductores a reducir a una velocidad de 30km/h.

- e) En la zona del suceso, se alertó de la existencia con maletines plásticos previos a las barreras de contención, con el fin de alerta a los conductores de las actividades que se adelantaban, así como el carril de circulación.
- f) El carril de desaceleración y de circulación habilitado se encontraba en condiciones óptimas de circulación.

19. No es cierto, de hecho, va en contravía de lo manifestado por el mismo conductor del vehículo *"mande el pie al pedal del freno, pero se fue al vacío y trate de meterme a la curva para no irme contra el árbol"* (Prueba 5), en este punto se hace necesario reiterar lo ya mencionado que el detritus se encuentra fuera del carril de circulación habilitado, el frenado del automotor no se tiene que hacer dentro de la curva, si no antes de ingresar a la misma, además reiteramos que las afirmaciones van en contravía de las leyes de la física, afirmando que el vehículo no se detuvo por el material del piso, pero como se adjunta material fotográfico no existe evidencia de arrastre del material, efecto natural al frenado brusco de cualquier vehículo automotor.

En otras palabras, el accidente se originó por una conducta atribuible al conductor de vehículo y no por la presencia de las barreras de contención, las cuales recibieron el impacto del volcamiento del vehículo, y con ello evitaron el ingreso del bus en una zona de obra.

20. No es cierto. Las barreras de contención no generaron el volcamiento del vehículo de placas SMB-976, el volcamiento del vehículo es producto del exceso de velocidad, y si bien el mismo es recibido por las barreras de contención, no se puede alegar que este hubiese sido el hecho originador, es como manifestar que, si no hubiesen estado las barreras y el vehículo producto del volcamiento choca contra el pavimento, el elemento originador del daño es el pavimento.

Es evidente que el llamante en garantía a través de su escrito busca eximirse de responsabilidad, contrariando lo indicado en el informe de tránsito, así

como en la versión libre que rindió el conductor del vehículo, es decir faltando a la verdad y queriendo inducirlo señor Juez al error.

- 21. No es cierto.** El Concesionario Vía 40 Express no actuó con negligencia, imprudencia o demás, teniendo en cuenta que, la zona del accidente se encontraba señalizada con maletines plásticos, reflectivos, delineadores tubulares y canecas viales para informar el carril habilitado para tránsito y delimitar el carril cerrado.

Es importante precisar que, el informe IPAT no está bien diligenciado, puesto que, en el croquis del accidente debe indicarse los puntos de referencia, que permita identificar la distancia de los objetos del lugar de los hechos. Asimismo, no se informa o se deja plasmada la señalización existente en el lugar de los hechos, tal como se evidencia en los videos aportados. Lo anterior, teniendo en cuenta que, la Resolución 0011268 de 2012 reza:

(...)

CAPÍTULO VII.

CROQUIS (BOSQUEJO TOPOGRÁFICO).

CAMPO 17: CROQUIS (BOSQUEJO TOPOGRÁFICO)

El croquis o bosquejo topográfico es tan importante como el diligenciamiento del formulario, por lo tanto debe tener especial cuidado al elaborarlo, en él deben dibujarse todos los detalles que se encuentren en la escena del accidente y su zona de influencia en el momento que ocurrió.

Entre los aspectos más sobresalientes se anotan: posición del norte, las mediciones del posible punto de impacto o área de impacto, esta no debe ser superior a un metro cuadrado, medición de la posición final de los vehículos y de las víctimas en la posición última que quedaron después del accidente, también se deben dibujar y medir todas las huellas encontradas en el lugar de los hechos marcadas por los vehículos y participantes implicados en el accidente.

En el croquis sólo se deben registrar, dibujar los elementos que realmente encontró cuando llegó al lugar del accidente, NO SE COLOCARÁN LAS COTAS DE MEDIDAS, ya que se pueden confundir con los elementos que se acotan en el croquis. Sólo se situará, el número de identificación de cada punto de medida, que debe coincidir perfectamente con el registrado en la tabla de medidas con su respectiva identificación. Las únicas cotas que pueden evidenciarse en la vía, son las pertenecientes a distancias entre el punto fijo y punto auxiliar y las correspondientes a anchos de vía, calzadas, carriles, andenes y bermas, las cuales no deben generar confusiones con los otros puntos de medida.

- 22. No es cierto.** El Conductor del vehículo, involucrado en el accidente, es el responsable del suceso, al ser producto del exceso de velocidad, tal

como se ha acreditado a lo largo de este escrito. Por lo que, quien está llamado a responder es AutoFusa S.A y, o la aseguradora del vehículo.

- 23. No es cierto.** Como se ha indicado en el documento, la responsabilidad civil del suceso deriva de la conducta atribuible del Conductor del vehículo de placas SMB-976, y por el contrario el Concesionario instaló la señalización necesaria para alertar a los conductores, al momento de realizar el retorno, tal como se ha expuesto a lo largo de este escrito.
- 24. No es cierto.** El responsable de asumir los daños materiales e inmateriales es exclusivo del demandado Autofusa, por la pérdida de control del vehículo, por exceso de velocidad, que trasportaba a la demandante, por negligencia en la conducción y no acatar las normas de señalización instaladas en la zona.

II. RESPECTO DE LAS PRETENSIONES

Manifiesto a Usted, señor Juez, que me opongo a todas las declaraciones pretendidas por la parte actora, y detalladas en el llamamiento en garantía del demandado.

III. ARGUMENTOS DE DEFENSA

ACTIVIDAD PELIGROSA

De acuerdo con la jurisprudencia colombiana, frente a la teoría de responsabilidad civil extracontractual en ejercicio de una actividad peligrosa, ha señalado:

*Quien maneja un arma, conduce un vehículo, etc, no podrá invocar después el ejercicio de la actividad peligrosa para reclamar del Estado la indemnización por el daño que sufra como consecuencia del uso del arma, de la conducción del automotor, etc, en tanto es él mismo, precisamente, quien **está llamado a actuar de manera prudente y diligente en el ejercicio de la actividad peligrosa que se le recomienda.***

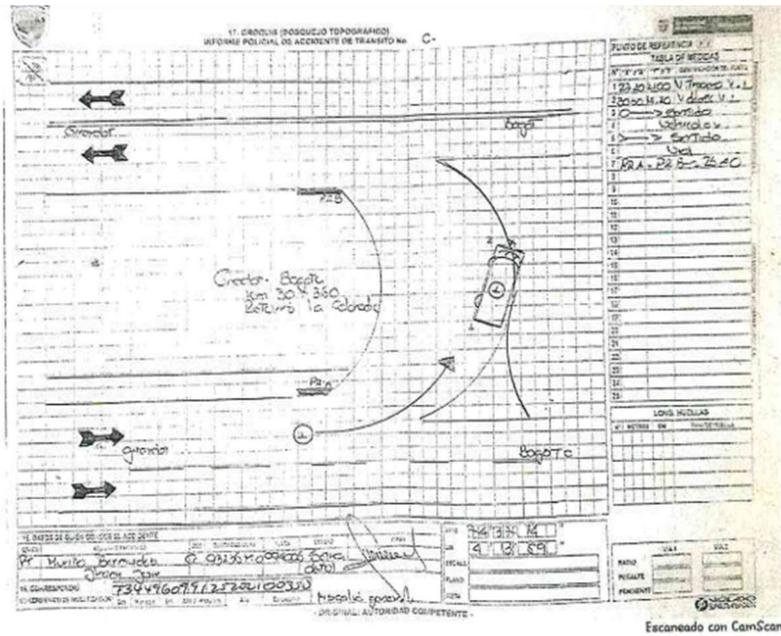


*De tal manera, el servidor público de la fuerza pública que manipula un arma y se lesiona, no podrá acudir a este régimen de responsabilidad para obtener la indemnización de los perjuicios que se le hubieren causado; por el contrario, si el afectado es un tercero, quedará relevado de probar la falla del servicio y la administración sólo se **exonerara si acredita que el hecho se produjo por culpa exclusiva de la víctima, por el hecho de un tercero ajeno al servicio**, exclusivo y diferente, o por fuerza mayor” [Sentencia del 13 de febrero de 1997. Exp: 9.912, reiterada, entre otras, en sentencia de 7 de septiembre de 2000, Exp: 13.184.] (Destacado por fuera del texto)*

Al respecto de la falla de servicio, se ha determinado que prospera siempre que, en efecto, basta la realización del riesgo creado por la administración para que el daño resulte imputable a ella o cuando generara un peligro eventual o un riesgo excepcional para la vida de los ciudadanos. Para el caso concreto, no existe dicho riesgo, puesto que los new jerseys no generaban un riesgo para los conductores, pues solo se instalaron para generar un área de seguridad en la zona de obra y evitar que, los vehículos particulares ingresaran y ocasionaran un daño a los colaboradores en obra.

Por el contrario, existe una culpa exclusiva y determinante del conductor del vehículo de placas SMB-976, quien perdió el control del vehículo y se volcó en la zona de obra, que se encontraba protegida por las barreras de contención; actuar que fue decisiva para generar el accidente del 3 de diciembre de 2021.

Lo anterior, se puede apreciar en el mismo informe IPAT, aportado por el demandante:



Escaneado con CamScanner

Ilustración 2. Si bien no se encuentra bien diligenciado, es clara que la hipótesis del accidente es "la pérdida del control de vehículo".

En conclusión, la existencia de las barreras de contención no generó el suceso ocurrido, sino que, fue ocasionado por la negligencia de conductor al tomar una curva y no guardar una velocidad adecuada para frenar a tiempo y poder realizar el giro.

Con lo manifestado en los hechos y en los fundamentos de derecho, se acredita el nexo causal entre el hecho del 3 de diciembre de 2021 y el actuar del conductor del vehículo de placas SMB-976, que generó el daño que alega la demandada; exonerando de cualquier responsabilidad al Concesionario Vía 40 Express.

FALTA DE LEGITIMACION EN LA CAUSA

La legitimación en la causa consiste en la identidad de las personas que figuran como sujetos (por activa o por pasiva) de la pretensión procesal, con las personas a las cuales la ley otorga el derecho para postular determinadas pretensiones, lo cual conlleva a la exigencia de solicitar el reconocimiento de un derecho.

Acorde con los principios básicos del derecho procesal, especialmente con el denominado legitimidad en la causa por pasiva, las obligaciones jurídicas son exigibles respecto de quien se encuentra expresamente llamado por la ley o el contrato a responder por ellas.

Así las cosas, para que la acción judicial se abra camino en términos de favorabilidad, es necesario que -además de que se cumplan otros requisitos- exista una coincidencia de derecho entre el titular de la obligación pretendida y el sujeto frente a quien dicha conducta se reclama.

En este sentido, se evidencia que no existe coincidencia entre las pretensiones que la accionante reclama y la persona llamada a cumplirlas, toda vez que la Concesionaria Vía 40 Express no es el llamado a resarcir los daños que se generaron en el accidente del 3 de diciembre de 2021, por lo expuesto anteriormente.

IMPROCEDENCIA DEL LLAMAMIENTO EN GARANTÍA

En este punto baste con decir que el llamamiento en garantía no está llamado a prosperar, por la sencilla pero potísima razón de que no se acreditaron los requisitos legales para tal efecto.

Ciertamente, conforme el artículo 64 de la Ley 1564 de 2012, el llamante debe acreditar sumariamente el derecho LEGAL o CONTRACTUAL para exigir de otro la indemnización de un eventual perjuicio.

Así reza el aludido artículo 64:

"Artículo 64. Llamamiento en garantía. Quien afirme tener derecho legal o contractual a exigir de otro la indemnización del perjuicio que llegare a sufrir o el reembolso total o parcial del pago que tuviere que hacer como resultado de la sentencia que se dicte en el proceso que promueva o se le promueva, o quien de acuerdo con la ley sustancial tenga derecho al saneamiento por evicción, podrá pedir, en la demanda o dentro del término para contestarla, que en el mismo proceso se resuelva sobre tal relación." (Negrillas y subrayas fuera del texto)

Pues bien resulta que en el presente caso AUTOFUSA no acredita la existencia de ninguna relación CONTRACTUAL entre susodicha empresa y el Concesionario, como tampoco expuso los argumentos que permitieran concluir sobre la existencia de un derecho LEGAL que justifique el llamamiento. En este sentido, la Corte Suprema de Justicia en sentencia del 27 de abril de 2018 M.P. Margarita Cabello Blanco citando al tratadista Devís Echandía señaló:

"con alguna frecuencia ocurre que una de las partes -demandante o demandada- tiene el derecho contractual o legal de exigir a un tercero la indemnización del perjuicio o la restitución del pago que llegue a soportar como resultado, por existir entre él y ese tercero una relación de garantía, es decir, aquella en virtud de la cual ese tercero (garante) está obligado a garantizar un derecho del demandante y, en consecuencia, a reponer a la parte principal (garantizada) lo que haya dado o perdido en virtud de la acción de otra persona. En otras ocasiones, el derecho a citar al tercero proviene de una relación jurídica distinta, existente entre los dos, respecto a la cosa materia del litigio, como cuando el tenedor demandado en reivindicación denuncia al verdadero poseedor en cuyo nombre tiene el inmueble. Esa citación puede prevenir (sic) también de la pretensión excluyente de un tercero sobre la misma cosa"³

Al respecto es pertinente recordar que incumbe probar las obligaciones o su extensión al que alega aquellas o ésta conforme con lo establecido en el artículo 1757 del Código Civil. Esto relevante en tanto que debe AUTOFUSA acreditar la fuente de la obligación contractual que da lugar a la relación sustancial que configura el llamamiento en garantía. En idéntico sentido, respecto a la carga de acreditar los presupuestos legales del llamamiento en garantía, el artículo 167 del Código General del Proceso dispone:

³ Devís Echandía, Hernando, nociones generales de derecho procesal civil, segunda edición, Temis, Bogotá 2009, página 519.

"ARTÍCULO 167. CARGA DE LA PRUEBA. Incumbe a las partes probar el supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico que ellas persiguen."

Entonces, AUTOFUSA debe probar la existencia de un derecho contractual y legal para la prosperidad del llamamiento en garantía.

Sin embargo, AUTOFUSA tan solo indicó que comoquiera que la vía estaba a cargo del Concesionario, por ese simple hecho debía responder en calidad de llamado en garantía, ¿acaso el Concesionario cumple una función de garante expresamente consagrada en la ley?

La respuesta es sencilla, la ley no consideró esa imaginaria e inexistente posición de garante del Concesionario. Ciertamente, el artículo 18 de la ley 1682 de 2013 disponen de manera clara el régimen de responsabilidad:

"ARTÍCULO 18. Responsabilidad. Las personas jurídicas que ejecuten proyectos de infraestructura bajo la modalidad de Asociación Público Privado su régimen de responsabilidad será el que se establezca en las leyes civiles y comerciales de acuerdo con el tipo de empresa que conforme"

En ese sentido, se insiste que Vía 40 Express es una sociedad por acciones simplificadas, la cual tiene por objeto social la ejecución del Contrato de Concesión APP-IP No. 04 de 2016. El análisis del llamamiento en garantía por AUTOFUSA debe hacerse desde la óptica de la relación de dos sociedades de derecho privado autónomas. Por ello, debe acreditar AUTOFUSA la fuente de obligaciones que hace viable el llamamiento. En el caso de la ley como fuente del llamamiento, Vía 40 Express tiene las mismas responsabilidades que cualquier particular conforme con las leyes civiles y comerciales.

IV. FUNDAMENTOS DE DERECHO

- Constitución Política.
- Código General del Proceso
- Código Civil
- Ley 1682 de 2013.

Carrera 13 No.97-76, Edificio ASTAF Oficina 301, Bogotá, Colombia – Teléfono: (57) (1)

3906013

www.via40express.com



V. PRUEBAS

Solicito a ese Despacho tener como pruebas además de los documentos anexos al escrito de tutela, los siguientes:

1. Video sobre la declaración de pasajera (víctima) del suceso ocurrido el 3 de diciembre de 2021.
2. Video sobre accidente ocurrido el 3 de diciembre de 2021
3. Video que muestra la emergencia ocasionada por el accidente del 3 de diciembre de 2021
4. IPAT del accidente.
5. Declaración del conductor implicado en los hechos del 3 de diciembre de 2021

VI. ANEXOS

- Certificado de existencia y representación legal expedido por la Cámara de Comercio.
- Los relacionados como pruebas.

VII. NOTIFICACIONES

La Concesionaria VIA 40 EXPRESS recibirá notificaciones en la Calle 13 No. 97-76 Oficina 301 Bogotá D.C., dirección de notificación judicial de la empresa.

Cordialmente,



DIEGO ARROYO BAPTISTE

Gerente General Suplente

VIA 40 EXPRESS S.A.S.

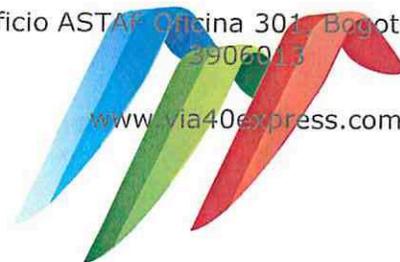
NIT. 901.009.478-6,

Anexos: Los indicados en la comunicación.

Carrera 13 No.97-76, Edificio ASTAF Oficina 301, Bogotá, Colombia – Teléfono: (57) (1)

3906013

www.via40express.com



Llamamiento en Garantía, Ref: 73-449-31-03-002-2022-00131-00 (Vía 40 Express)

notificaciones judiciales <notificacionesjudiciales@via40express.com>

Mar 15/08/2023 4:49 PM

Para: Juzgado 02 Civil Circuito - Tolima - Melgar

<j02cctomelgar@cendoj.ramajudicial.gov.co>; freviri@hotmail.com <freviri@hotmail.com>; Notificaciones SBSeguros <notificaciones.sbseguros@sbseguros.co>; gerencia@autofusa.com <gerencia@autofusa.com>; rsarmiento@sarmientoabogados.com <rsarmiento@sarmientoabogados.com>; Felipe Guzman Fajardo <fguzman@via40express.com>; Joaquin Veloza Vasquez <jveloza@via40express.com>; Sandra Negrette <snegrette@via40express.com>; pmontero@consorcioruta40.com <pmontero@consorcioruta40.com>

 2 archivos adjuntos (1 MB)

Respuesta llamamiento en garantía.pdf; CAMARA Y COMERCIO VIA 40 AGOSTO..pdf;

JUZGADO SEGUNDO CIVIL DEL CIRCUITO

Atn. José Luis Gualacó Lozano

Correo electrónico: j02cctomelgar@cendoj.ramajudicial.gov.co**ASUNTO:** Llamamiento en Garantía, Ref: 73-449-31-03-002-2022-00131-00**ACCIONANTE:** Claudia Yanette Molina, Kevin Armando Ochoa Molina, Aurora Molina, Ángel María Gómez Lizcano, Ángel Gómez Molina, Miguel Ángel Gómez Molina, Marlon Gómez Geniz, Jhon Ángel Gómez Barrero, Miguel Andrés Gómez Barrero, Angelica María Gómez Molina, Danna Lucia Hernández Gómez, Luis Alejandro Hernández Gómez, Angela María Gómez Molina, Mariangel Flórez Gómez y Eric Gael Flórez Gómez.**ACCIONADOS:** Auto Fusa S.A., la Aseguradora SBS Seguros Colombia S.A., Giovanni Montilla Osorio y Jairo William Guerrero Malagón.

DIEGO ARROYO BAPTISTE, mayor de edad, domiciliado en la ciudad de Bogotá D.C, identificado con la cédula de ciudadanía No. 80.871.602, actuando en calidad de Gerente General Suplente de la sociedad **VIA 40 EXPRESS S.A.S.**, domiciliada en Bogotá con NIT 901.009.478-6, según consta en el certificado de Existencia y Representación Legal expedido por la Cámara de Comercio de Bogotá, dentro del término legal me permito dar contestación al llamamiento en garantía del asunto, con base en los documentos adjuntos.

Los anexos pueden encontrarlos en el siguiente

link: https://drive.google.com/drive/folders/1UR2t3GhYQIaQuFZWC_pkt_Z_KNh9Q5Wk?usp=sharing

Por favor acusar recibo,