

REPÚBLICA DE COLOMBIA



JUZGADO TREINTA Y CINCO (35) ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO JUDICIAL DE BOGOTÁ D.C. -SECCIÓN TERCERA -

Bogotá D.C., veinticinco (25) de noviembre de dos mil veintidós (2022)

Radicado	110013336035201800131 00
Medio de control	Reparación directa
Demandante	Jairo Alberto Parrado Jiménez y Otro
Demandada	Nación – Ministerio de Transporte

SENTENCIA

Agotadas las etapas y revisados los presupuestos procesales del medio de control de reparación directa, sin que se adviertan causales de nulidad que invaliden lo actuado, procede este Despacho Judicial a proferir sentencia dentro del asunto de la referencia, de acuerdo con lo previsto en el artículo 187 de la Ley 1437 de 2011.

1. ANTECEDENTES

1.1. LA DEMANDA

El señor Jairo Alberto Parrado Jiménez y la sociedad CONFORTRANS S.A.S., a través de apoderado judicial, presentaron demanda de reparación directa en contra de la Nación – Ministerio de Transporte, con el fin de que se declare su responsabilidad administrativa y patrimonial por la omisión en el cumplimiento de los deberes de homologar un vehículo de servicio público clase bus para 40 pasajeros sin un sistema de frenos seguro y eficiente, lo que conllevó al accidente de tránsito del 12 de diciembre de 2015.

1.2. PRETENSIONES

La parte actora solicitó se hicieran las siguientes declaraciones y condenas:

"(...) 1. Declárese administrativamente responsable y solidariamente a la NACIÓN – MINISTERIO DE TRANSPORTE por la falla en el servicio en que incurrieron por la omisión en el cumplimiento de sus deberes constitucionales y legales, al homologar un vehículo de servicio público clase buses para 40 pasajeros sin un sistema de frenos seguro y eficiente, el cual por falla interna en su sistema de frenos se accidentó el día 12 de diciembre de 2015 dejando como resultado 6 personas fallecidas y 16 lesionados.

2. Como consecuencia de la anterior declaración condénese a la NACIÓN – MINISTERIO DE TRANSPORTE, a pagar a mis mandantes los perjuicios materiales, actuales, y futuros, y los perjuicios morales, que están sufriendo por causa de ese accidente, donde están en peligro sus patrimonios económicos debido a las múltiples demandas que se les están promoviendo por parte de las víctimas y sus familiares.

Para el señor JAIRO ALBERTO PARRADO JIMÉNEZ.

DAÑO EMERGENTE:

- a) *La suma de TREINTA MILLONES CIENTO SESENTA MIL PESOS MCTE (\$30.160.000) por el pago del arreglo de la carrocería del vehículo accidentado de placas TLY 378.*
- b) *Por la suma de veinte millones de pesos mcte (\$20.000.000) que ha tenido que pagar por concepto de honorarios a los técnicos y profesionales contratados para la investigación de las causas del accidente, y defensa legal del señor conductor GUSTAVO HERRERA HERRERA.*

POR LUCRO CESANTE

La suma de VEINTICINCO MILLONES DE PESOS por el dinero neto dejado de producir desde el día 13 de diciembre del año 2015 hasta el día seis (6) de marzo de 2016, debido a que estuvo en los patios a órdenes de la Fiscalía General de la Nación, donde fue entregado en forma provisional el día 28 de febrero de 2016 por el Juez de Penal Municipal de Nemocón con función de garantías, y luego fue llevado a INDUSTRIAS ALDEMAR S.A. CARROCERAS JGB para la reparación de los daños sufridos en el accidente, volvió a ser incorporado al servicio de la empresa el día 6 de marzo de 2016.

DAÑOS MORALES

Se demanda el pago de daños morales por los estado de angustia y zozobra que ha debido afrontar, no sólo por el accidente del vehículo de su propiedad, los reclamos airados de los familiares de las personas fallecidas, de los pasajeros lesionados, sino que su estado de angustia cada día se aumenta por valores multimillonarios de las pretensiones que han presentado los familiares de los estudiantes fallecido (sic) y lesionados en las audiencias de conciliación convocadas por la Fiscalía Segunda de Zipaquirá donde se adelanta la investigación penal, y en las audiencias de conciliación extrajudicial para acudir ante la justicia ordinaria con solicitud de medidas cautelares contra sus bienes y contra los de la sociedad, los cuales se estiman en suma NO INFERIOR A CINCUENTA SMMLV.

Para la demandante CONFORTRANS S.A.S.

DAÑO EMERGENTE

DAÑOS AL BUENI NOMBRE DE LA EMPRESA O GOOD WILL.

Se demanda el reconocimiento de indemnización por la afectación al buen nombre de la sociedad CONFORTRANS S.A.S. debido a las noticias que se publicaron, lo cual obviamente frente a la opinión pública y especialmente frente a clientes potenciales creo un concepto negativo respecto de la imagen de la sociedad, y con ello la prevención para no contratar sus servicios, tales como sucedió en el COLEGIO LICEO FRANCES, que al tercer día del accidente desistió de contratarla para que prestara el servicio escolar durante el año 2016.

ESE fatal accidente mermó ostensiblemente la imagen o prestigio comercial de la sociedad CONFORTRANS SAS, al punto que los viajes ocasionales o expresos que eran habituales lo fines de semana se disminuyeron en un 50% durante el año 2016, los servicio a la institución educativa POLITECNICO INTERNACIONAL han desaparecido, ninguna empresa, colegio o institución han vuelto a llamar para solicitar cotizaciones de servicios que antes del accidente eran habituales, desde la fecha del accidente no ha podido conseguir nuevos clientes, por lo que se estima ese perjuicio en la suma de CINCUENTA MILLONES DE PESOS MCTE.

De igual forma las consecuencias económicas de las múltiples demandas que se ciernen sobre ella, donde las cuantías de las pretensiones de las demandas superan ampliamente el total de su patrimonio.

Este daño a su imagen comercial, buen nombre y GOOD WILL se estiman a la fecha en que se promueve esta demanda en la suma de DOSCIENTOS MILLONES DE PESOS, sin incluir las cuantías de las pretensiones de las demandas que por ese fatídico accidente seles están adelantando.

LUCRO CESANTE

Se demanda el pago de lucro cesante para la sociedad transportadora debido a los daños económico que le produjo ese fatal accidente frente a clientes que se tenían en ese momento como frente a los que estaban contratando el servicio de transporte escolar en ese momento para el año 2016, así:

- a) Frente a los clientes de ese momento como son COLEGIO VIRREY SOLIS, GIMNASIO IRAGUA, y ANGLO AMERICANO, la empresa tuvo que hacer grandes esfuerzos para conservarlos para el año 2016, toda vez que la presión de los padres de familia y las comunidades educativas era que se debía cambiar de empresa para el año escolar 2016. No obstante, las explicaciones y revisiones exhaustivas realizadas por ellos, el COLGEO ANGLO AMERICANO nos terminó el contrato de transporte escolar al finalizar el año 2016.
- b) Frente a los demás clientes SIEMENS DE COLOMBIA, ELECTRICOL, FLEXON CLUB LOS ARRAYANES, Y CLUB GUAYMARAL fue necesario rendirles descargos y explicaciones sobre la causa de ese fatal accidente, donde siguieron contratado el servicio bajo la condición de no enviarles vehículos de la marca Chevrolet línea FRR.
- c) Igualmente para esa fecha del accidente 12 de diciembre de 2015, se estaban ultimando detalles del contrato de transporte escolar para el año 2016 con colegio LICEO FRANCES, pero el día martes 14 de diciembre de 2015 (sic), luego de las noticias de prensa y amplia difusión del fatal accidente, las directivas del citado colegio manifestaron telefónicamente que no continuaban con la negociación, y siguieron por seis meses más con la empresa que les venía prestando el servicio, y luego contrataron otra empresa.

Por esos tres hechos, mi representada estima el lucro cesante desde el 12 de diciembre de 2015 hasta el 31 de diciembre de 2016 en la suma de CIEN DE PESOS MCTE, especialmente porque en el contrato que estaba celebrado con el LICEO FRANCES estaba presupuestado una garantía neta después de impuestos e imprevistos de DIEZ MILLONES MENSUALMENTE.

3. Se CONDENE a la demanda a PAGAR todas las sumas de dinero que mediante sentencias judiciales se le impongan a la parte demandante dentro de los procesos ordinarios que por RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL O CONTRACTUAL que actualmente cursan en su contra y los futuros que se lleguen a promover por las víctimas y familiares o demandantes, como consecuencia del fatal accidente.

4. Las sumas liquidadas a las que se condene a la NACION – MINISTERIO DE TRANSPORTE se ajustarán tomando como base el índice del precio al consumidor al por mayor tal como lo autoriza el ART 187 del C.P.A.C.A.

5. Condenar en costas a la parte demandada. (...)”¹

1.3. FUNDAMENTO FÁCTICO

El fundamento fáctico de la demanda, en síntesis, es el siguiente:

- El señor Jairo Alberto Parrado Jiménez es transportador de profesión, socio y representante legal de la sociedad CONFORTRANS S.A.S.
- La sociedad CONFORTRANS S.A.S. tiene como objeto social la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor especial de pasajeros, y para tal efecto cuenta con el permiso estatal o habilitación concedida por el Ministerio de Transporte, Regional Cundinamarca.
- El 25 de octubre de 2013, mediante factura de venta N° FVV 5424 adquirió el bus Chevrolet, modelo 2013, chasis FRR 700P 5.2 L MT, chasis N° 9GCFRR907DB055967, motor 9GCFRR907DB055967, VIN 9GCFRR907DB055967, cilindraje 5.200, y con manifiesto de aduana 03201300038649 del 11 de enero de 2013.
- Al referido vehículo le pusieron la carrocería EVOLUTIONE en Inversiones Aldemar S.A. Carrocerías JGB, con capacidad para 41 pasajeros más el conductor; siendo matriculado en el organismo de tránsito de Zipaquirá correspondiéndole las placas TLY 378.
- Que el Ministerio de Transporte le realizó la homologación para clase de bus y para la prestación de servicio público de transporte terrestre automotor especial de pasajeros, de conformidad a lo previsto en el artículo 1° de la Resolución N° 7126 de 1995.

¹ Folios 99 – 103 del Cuaderno 1

- Que el 10 de diciembre de 2015, la empresa CONFORTRANS S.A.S. designó al autobús para hacer un servicio expreso a la institución educativa POLITECNICO INTERNACIONAL de la ciudad de Bogotá, sede Las Ferias, con estudiantes de cocina, durante los días 12 y 13 del mes y año. Para la conducción del autobús en ese viaje fue designado al señor Gustavo Herrera Herrera, que contaba con una experiencia de más de 20 años en la conducción de vehículos de servicio público.
- Que el 12 de diciembre de 2015 cuando estaban de regreso a Bogotá, vía Ubaté - Zipaquirá, el autobús en forma súbita perdió los frenos y pese a todas las maniobras empleadas por el conductor para evitar el accidente terminó volcándose en la vía. En dicho accidente perdieron la vida los estudiantes María Alejandra Ovalle Navarro, Julissa María Brackman Escalona, Lorena Torres Abella, Laura Fernández Torres García, Karen Andrea Herrera Rubiano, Jhonny Poveda Bolívar, resultando a su vez 12 estudiantes lesionados.
- Que en las investigaciones adelantadas se determinó que la pérdida súbita de frenos obedeció a una falla interna dentro del compresor fabricante de aire, cuyos anillos sufrieron un desgaste prematuro que permitieron que el aceite del motor subiera a la cámara o culata del compresor y que, por la temperatura el aceite se carbonizó y obstruyó los ductos o cheques, impidiendo el paso del aire desde el compresor al único tanque de depósito de aire comprimido que posee ese vehículo.
- Que esa falla es interna e imperceptible al conductor, porque, la única forma de determinarlo es destapando las partes del compresor.
- Hizo énfasis en que los peritos al unísono conceptuaron que el sistema de frenos del vehículo es combinado entre aire y líquido hidráulico, donde el aire se fabrica o genera en el compresor que está integrado a una parte del motor y se lubrica con el mismo aceite de motor; y que con el sistema de aire funcionan: a) la válvula principal de freno (freno de pedal), b) el freno de ahogo, c) el clutch o embargue y d) los serbo booster o multiplicadores de fuerza, que son los encargados de enviar la presión hidráulica a los tambores de frenos en cada una de las cuatro llantas.
- Que al no existir paso de aire del compresor al tanque de almacenamiento de aire comprimido, el vehículo en forma automática queda sin freno de pedal, freno de ahogo, sin clutch o embrague y obviamente sin frenos en las cuatro llantas.
- Que de fábrica el vehículo sólo trae un freno de parqueo o estacionamiento, el cual no tiene la fuerza o capacidad de frenado para detener el vehículo cuando está en movimiento.
- Que tanto el Ministerio de Transporte como el fabricante son conocedores y conscientes de la falta de seguridad en el sistema de frenos de esa marca y clase de vehículo, toda vez que dentro del Manual de Operación entregado a los demandantes pone de presente al usuario que, si los frenos dejan de funcionar en forma inesperada podría ocasionar un grave accidente y en esa medida les dio la recomendación de reducir la velocidad cambiando rápidamente de tercera a segunda y luego a primera velocidad con la palanca de cambio de velocidades, *"hale gradualmente la palanca de freno mientras sostiene firmemente el volante de dirección. Detenga el vehículo a un lado de la carretera"*.
- Aduce que el fabricante era consciente de la eventualidad en que el vehículo podría perder súbitamente los frenos y que, en su sentir, la recomendación de reducir la velocidad con la caja de cambios era materialmente imposible, porque el clutch o embrague funcionan con aire, y que al quedar sin aire el embrague no funciona, resultando imposible realizar la maniobra recomendada quedando como último recurso sacar el vehículo de la carretera contra algún obstáculo que lo detenga.
- Indicó que el accidente de tránsito no se presentó por falta de mantenimiento preventivo del vehículo, sino por una falla inherente a la fabricación del vehículo, por

no tener un sistema de frenos seguro, por carecer de freno de emergencia, por ausencia de tanque de aire independiente para que el sistema de embrague o clutch, que en caso de pérdida de frenos hubiera permitido manejar la caja de cambios para hacer reducir la velocidad.

- Que el fabricante siendo consciente de la falla o deficiencia en el sistema de frenos de esa clase y línea de vehículos chevrolet FRR 2013 modelo 2013, optó por introducir una mejora en los modelos 2015 consistente en implantar otro tanque de almacenamiento de aire comprimido encargado de alimentar el sistema del clutch o embrague con la finalidad de que si se presenta falla en el compresor el vehículo tuviera autonomía en el clutch o embrague y así el conductor pudiera maniobrar los cambios para reducir la velocidad.
- Que, ante las deficiencias en los frenos del automotor, el señor Jairo Alberto Parrado Jiménez y la sociedad transportadora CONFORTRANS S.A.S. ha tenido millonarios perjuicios materiales e inmateriales como la reparación del automotor que asciende a la suma de \$30.160.000; y que la sociedad ha perdido contratos de transporte porque no ha podido volver a conseguir nuevos clientes con ocasión de la mala imagen que le causó el accidente.
- Que el señor Jairo Alberto Parrado Jiménez presentó petición ante el Ministerio de Transporte con el objeto de pedir información sobre las medidas de seguridad en materia de frenos que exige la entidad para aprobar la homologación de automotores de servicio público referente a la marca chevrolet línea FRR modelo 2013, y que el Ministerio le dio respuesta basado en las Resoluciones N° 3753 de 2015, 4200 de 2016, que no estaban vigentes para la fecha de la homologación del mencionado automotor y que en nada se refieren al sistema de frenos a vehículos de servicio público.
- Que para la fecha del accidente se encontraba vigente la garantía del automotor y que entre las reparaciones efectuadas por CENTRO DIESEL S.A., le informó que de los repuestos cambiados se encuentra el empaque del compresor de aire y anillos pistón cilindro aire, realizados por el mecánico Luis Eduardo Piñeros Pulido.
- Que los familiares de las personas fallecidas promovieron sendas audiencias de conciliación cuyo monto indemnizatorio asciende a la suma de más de \$5.000.000.000; y que a la fecha cursan 2 demandas por responsabilidad civil en contra del señor Jairo Alberto Parrado Jiménez y de la sociedad transportadora CONFORTRANS S.A.S. ante los Juzgados 1 y 31 Civil del Circuito de la ciudad.

1.4. ARGUMENTOS DE LA DEMANDA

Como fundamentos de la demanda invocó los artículos 2, 6, 11 y 90 de la Constitución Política, Ley 489 de 1998, Decreto N° 087 de 2001, artículo 140 del CPACA y demás legislación concordante.

Con apoyo en la anterior, la parte demandante imputó el daño antijurídico al Ministerio de Transporte por falla del servicio por omisión de, i) adopción de medidas de seguridad para la homologación de esta clase de vehículos; ii) reglamentación el sistema de frenos para la prestación del servicio público; y por otra parte, iii) por permitir la importación de vehículos de servicio público con sistema de frenos combinado por resultar obsoleto; y iv) dejar en manos de ente certificadores la competencia y responsabilidad de verificar los sistemas de frenos de esta clase de vehículos.

Asimismo, explicó que, para la época de los hechos la homologación del automotor fue por virtud del Resolución N° 7126 del 11 de octubre de 1995 *"por medio del cual se establecen las características y especificaciones técnicas y de seguridad para los vehículos de transporte público colectivo de pasajeros"*. Que en el artículo en su artículo 1° no explica en que consiste un sistema de frenos; y que en el artículo 8° se limitaba en señalar que el sistema de frenos se debe dar cumplimiento a lo establecido en el Código Nacional de Tránsito Terrestre pero que tampoco lo definía.

Que en lo concerniente a la definición de homologación la Resolución N° 7126 del 11 de octubre de 1995, consistía en la confrontación de las características técnico – mecánicas de un vehículo con las normas legales vigentes para su respectiva aprobación.

Con apoyo de lo dicho que al no existir norma legal que defina o fije requisitos no era posible realizarse confrontación y que tal omisión contribuyó fue la causa eficiente del daño por homologar el automotor bajo estas circunstancias para la prestación del servicio de transporte terrestre automotor especial de pasajeros; puesto que solo, hasta con la Resolución N° 3753 del 6 de octubre de 2015 fue que el Ministerio de Transporte impuso medidas de homologación para esta clase de vehículos.

1.5. CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA

El apoderado judicial del Ministerio de Transporte dio contestación a la demanda y puso en entre dicho los hechos porque desconoce las condiciones de fabricación de los frenos utilizados en el chasis. Adujo que la obligación del Ministerio se encuentra circunscrita a verificar que la documentación allegada al proceso de homologación cuente con la existencia de este dispositivo. Asimismo, propuso como excepciones de mérito las denominadas *"falta de legitimación en la causa por pasiva"*, *"rompimiento del nexo causal"* e *"inexistencia de la posible obligación y por ende de la responsabilidad por parte del Ministerio de Transporte"*.

En esa medida, puso de presente que las condiciones técnico – mecánicas de fabricación las determina el fabricante y los propietarios o tenedores de los vehículos, y que les asiste el deber de atender las recomendaciones del mantenimiento establecido en el Manual como la de cumplir las revisiones preventivas y correctivas periódicas establecidas en las reglamentaciones expedidas por el Ministerio de Transporte.

Así que al Ministerio de Transporte no le consta si el vehículo presenta defectos en su fabricación o que el accidente fuera a causa de una falla inherente a su fabricación por cuanto las condiciones de fabricación de los vehículos y sus respectivos componentes son responsabilidad de los fabricantes. Aunado a ello controvertió la imputación del daño porque no se evidencia la omisión del Ministerio de Transporte debido a que en la Resolución N° 7126 del 1995 indicaba que el sistema de frenos debía dar cumplimiento a lo establecido en el Código Nacional de Tránsito Terrestre, específicamente el artículo 28 en que el vehículo para que pudiera transitar por el territorio nacional, y que el propietario debe garantizar como mínimo el perfecto funcionamiento de frenos, del sistema de dirección, del sistema de suspensión, del sistema de señales visuales y audibles permitidas y del sistema de escape de gases.

Que en lo que atañe a los requisitos de frenos afirmó que mediante la NTC 5375 de 2012 en su numeral 6.7., establece los que debe cumplir un vehículo para la aprobación de la revisión técnico – mecánica; y que, de esta manera el Ministerio lleva un control sobre los distintos sistemas de los vehículos que circulan por las vías terrestres nacionales, y que además se debe tener en cuenta las revisiones preventivas a las que se deben someter esta clase de vehículos las cuales son programadas y controladas por la empresa a la cual está vinculado el automotor.

Así, entonces, explicó el Ministerio de Transporte homologa los vehículos con los cuales se prestará el servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros atendiendo la reglamentación existente para ello la Ley 769 de 2002 en su artículo 2 que establece, la homologación es la confrontación de las especificaciones técnico – mecánicas, ambientales, de pesos, dimensiones, comodidad y seguridad con las normas legales vigentes para su respectiva aprobación. A su vez hizo la salvedad que en el proceso de homologación o de verificación de las características técnico mecánicas y demás aspectos a confrontar de los vehículos (chasis, carrozados) con la reglamentación respectiva, se verifica que en la ficha de homologación presentada cumplía con los elementos necesarios para poder operar, tal como es el caso de los frenos, en donde se allega por parte de los importadores,

ensambladores, carroceros, la documentación con la cual soportan el desempeño de los equipos.

De esta manera, señaló al Despacho que llamaba la atención el hecho de que la carrocería del vehículo automotor de placas TLY 378 con la cual fue aprobada la homologación fue con la ficha técnica P014515 y no con el número de la ficha técnica que relaciona la parte actora en la demanda (TPP – 014928), porque, corresponde a un vehículo de transporte corriente, radio de acción nacional y no para la prestación del servicio de transporte especial. Siendo este último sobre el cual recae las pretensiones y, en esa medida, manifestó su inconformidad porque lo pedido no coincide con los hechos realmente acontecidos respecto de la homologación aprobada a los aquí demandantes.

Por lo tanto sostuvo que no se puede endilgar una responsabilidad al Ministerio de Transporte, cuando en realidad quien está obligado legalmente en verificar el estado en que encuentra el sistema de frenos de los vehículos que integran el parque automotor de las empresas de transporte es la misma empresa tal como lo exigen las Resoluciones N° 315 de 2013, N° 3752 y N° 3753 de 2015, en concordancia con el artículo 51 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 11 de Ley 1383 de 2010, modificado a su vez por el artículo 201 del Decreto N° 019 de 2012.

Insistió en que el Ministerio de Transporte no puede convertirse en un Centro de Diagnóstico Automotriz para realizar pruebas técnicas para detectar los defectos y medir los parámetros específicos de funcionamiento de los automotores con el fin de garantizar su viabilidad en óptimas condiciones, puesto que es un órgano regulador, planificador y normativo del sector transporte y que a la presente fecha carece de funciones de tipo operativo. Aunado, argumentó que no existió nexo causal entre los hechos y las funciones y competencias del Ministerio de Transporte con el daño que se reclama. En consecuencia, pidió al Juzgado negar las pretensiones por no encontrarse los elementos estructurales de la responsabilidad del Estado.

1.6. ALEGATOS DE CONCLUSIÓN

1.6.1. Parte Accionante

El apoderado judicial de la parte demandante reiteró los argumentos de la demanda.

1.6.2. Ministerio de Transporte

Reiteró en sus alegatos de conclusión los mismos argumentos expuestos cuando dio contestación a la demanda.

1.6.3. Ministerio Público

No emitió concepto.

II. CONSIDERACIONES

2.1. JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

El artículo 104 del Código de Procedimiento Administrativo y Contencioso Administrativo², en adelante CPACA, consagra un criterio mixto para establecer los litigios que debe conocer la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo.

² CPACA artículo 104.

La Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo está instituida para conocer, además de lo dispuesto en la Constitución Política y en leyes especiales, de las controversias y litigios originados en actos, contratos, hechos, omisiones y operaciones, sujetos al derecho administrativo, en los que estén involucradas las entidades públicas, o los particulares cuando ejerzan función administrativa. Igualmente conocerá de los siguientes procesos:

1. Los relativos a la responsabilidad extracontractual de cualquier entidad pública, cualquiera que sea el régimen aplicable [...]

De un lado, fijó el criterio material, disponiendo que son de conocimiento de esta jurisdicción las controversias originadas en actos, contratos, hechos, omisiones u operaciones sujetos al derecho administrativo y las actuaciones de los particulares cuando ejerzan funciones administrativas, es decir, aquellos que se causen por el ejercicio de dicha función; y de otro, un criterio orgánico, según el cual basta la presencia de una entidad sujeta al derecho administrativo para que el proceso sea tramitado ante esta jurisdicción.

Igualmente, conforme al numeral 1º del artículo 104 ibídem la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo conoce de aquellos procesos en que se debate la responsabilidad extracontractual del Estado, asunto sobre el que versa el *sub judice*. Así las cosas, basta que se le impute responsabilidad a una entidad como las aquí demandadas, para que se tramite la controversia ante esta jurisdicción, por estar sometido al derecho público.

2.2. TRÁMITE DEL PROCESO

- El 28 de febrero de 2018³ la demanda fue presentada ante la Secretaría de la Sección Tercera del Tribunal Administrativo de Cundinamarca correspondiéndole el conocimiento al Magistrado Juan Carlos Garzón Martínez quien, mediante auto de sala del 12 de abril del mismo año⁴, resolvió declarar la falta de competencia de la Corporación para conocer del presente asunto.
- El 3 de mayo de 2018 el expediente fue recibido en la Oficina de Apoyo Judicial de los Juzgados Administrativos de la ciudad⁵. Enseguida la demanda fue asignada a este Despacho, según acta individual de reparto N° 1262⁶.
- El 27 de junio de 2018 se dispuso la admisión de la demanda⁷.
- El 29 de noviembre de 2018 se surtieron las diligencias de notificación vía correo electrónico a la Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado, Nación – Ministerio de Transporte y a la Procuraduría Judicial Administrativa de Bogotá D.C.⁸
- El 11 de marzo de 2019, el Ministerio de Transporte contestó la demanda y formuló excepciones de fondo⁹.
- Mediante auto del 28 de agosto de 2020¹⁰ se declaró no probada la excepción previa de falta de legitimación en la causa por pasiva formulada por el Ministerio de Transporte.
- El 12 de mayo de 2021 se celebró la audiencia inicial¹¹; en dicha audiencia se evacuaron los tópicos de saneamiento del proceso, intento conciliatorio, fijación de litigio y decreto de pruebas.
- El 18 de mayo de 2021¹² en audiencia de pruebas fue surtida la contradicción de los dictámenes Informe Técnico de investigación y análisis de accidentes de tránsito INAT-3 y Experticia Técnica efectuada al vehículo de placas TLY 378, con los peritos Edgar Isaac Chocontá Poveda y Luis Ricardo Moncada Saavedra; igualmente, fueron practicados los testimonios Luis Alberto Toro García y Gustavo Herrera Herrera; asimismo, el testimonio técnico de José Eduardo Almonacid Pedraza. Enseguida, fue cerrado el debate probatorio, concediéndose el término respectivo para presentar los alegatos de conclusión.

³ Folios 11 – 26 del Cuaderno 1

⁴ Folios 31 – 32 del Cuaderno 1

⁵ Ver observación hoja de reparto obrante a folio 35 del Cuaderno 1

⁶ Folio 35 del Cuaderno 1

⁷ Folios 47 a 48 del Cuaderno 1

⁸ Folios 51 - 56 del Cuaderno 1

⁹ Folios 57 - 71 del Cuaderno 1

¹⁰ Documento Digital N° 1 del Expediente Digital

¹¹ Documento Digital N° 13 - 14 del Expediente Digital

¹² Documentos Digitales N° 27 – 29 del Expediente Digital

- Vencido el término de los alegatos de conclusión, el expediente fue ingresado el 11 de octubre de 2021 al Despacho para proferir sentencia.

2.3. PROBLEMA JURÍDICO

Según como quedó establecido en audiencia inicial¹³, el Despacho resolverá si es administrativa y patrimonialmente responsable la Nación – Ministerio de Transporte por los perjuicios causados a la parte demandante por la falla en el servicio al omitir el cumplimiento de sus deberes al homologar el vehículo de placas TLY 378 para prestar el servicio de transporte público sin un sistema de frenos seguro y eficiente, por lo cual resultó accidentado el 12 de diciembre de 2015.

2.4. MARCO NORMATIVO Y JURISPRUDENCIAL APLICABLE AL CASO

2.4.1. Del fundamento constitucional de la responsabilidad del Estado

El artículo 90¹⁴ de la C.P., constituye la cláusula general de responsabilidad del Estado Colombiano, de acuerdo con el cual se acogió la teoría del daño antijurídico; entendiéndolo no como “*aquel que es producto de una actividad ilícita del Estado, sino como el perjuicio que es provocado a una persona que no tiene el deber jurídico de soportarlo*”¹⁵; siempre y cuando exista título de imputación por acción u omisión a una autoridad pública.¹⁶

De esta manera, para declarar la responsabilidad extracontractual del Estado, se deben cumplir varios presupuestos, a saber: que el daño exista, sea antijurídico e imputable por acción u omisión al Estado. En consecuencia, se procede a realizar el estudio de los elementos de la responsabilidad del Estado, a fin de fundamentar la decisión a adoptar.

2.4.2. Del daño y sus elementos

El daño como primer elemento de la responsabilidad, es entendido como “*la lesión del derecho ajeno, consistente en el quebranto económico recibido, en la merma patrimonial sufrido por la víctima, a la vez que en el padecimiento moral que lo acongoja*”¹⁷. Este concepto señala dos situaciones, la primera consiste en que el daño es la lesión del derecho ajeno; y la segunda, que el daño conlleva o genera una merma patrimonial, haciendo referencia a sus consecuencias negativas o adversas.

Ahora, sobre la importancia de acreditar el daño, Juan Carlos Henao¹⁸ señaló:

*...“El daño, es entonces, el primer elemento de la responsabilidad, y de no estar presente torna inoficioso el estudio de la misma, por más que exista una falla del servicio. La razón de ser de esta lógica es simple: si una persona no ha sido dañada no tiene porqué ser favorecida con una condena que no corresponda, sino que iría a enriquecerse sin justa causa. El daño es la causa de la reparación y la reparación es la finalidad última de la responsabilidad civil.”*¹⁹

¹³ Documentos Digitales N° 13 – 14 del Expediente Digital

¹⁴ *El artículo 90: El Estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que les sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas. En el evento de ser condenado el Estado a la reparación patrimonial de uno de tales años, que haya sido consecuencia de la conducta dolosa o gravemente culposa de un agente suyo, aquel deberá repetir contra éste”*

¹⁵ Corte Constitucional. Sentencia C-333/96. Magistrado Ponente. Alejandro Martínez Caballero.

¹⁶ *Ibidem*

“Son dos las condiciones indispensables para la procedencia de la declaración de la responsabilidad patrimonial con cargo del Estado y demás personas jurídicas de derecho público, a saber: el daño antijurídico y la imputabilidad del año a alguna de ellas.”

¹⁷ Derecho Civil obligaciones. Pág. 538

¹⁸ Jurista Colombiano, Magistrado de la Corte Constitucional y Rector de la Universidad Externado de Colombia.

¹⁹ El Daño. Análisis Comparativo de la Responsabilidad Extracontractual del Estado en Derecho Colombiano y francés. Universidad Externado de Colombia. Págs. 36-37.

Sobre los elementos del daño, el Consejo de Estado²⁰ ha indicado que éste existe en la medida que cumpla varias características: que sea cierto; es decir, que no puede ser hipotético o eventual; que sea personal, en atención a que quien lo haya sufrido sea quien manifieste interés en su reparación; subsistente, en razón a que no haya sido reparado; y antijurídico, en cuanto quien lo padece no tenga la obligación de soportarlo.

2.4.3. De la imputación fáctica y jurídica del daño

La imputación fáctica o material del daño se predica cuando se encuentra demostrado el nexo de causalidad entre el actuar de la entidad demandada, bien sea por acción u omisión, y el daño sufrido por la víctima.

En la actualidad, la imputación fáctica del daño se construye desde la perspectiva de la identificación de la causa adecuada del mismo, teoría que propende por identificar cuál fue la acción u omisión que concretó el daño por parte de la entidad demandada, o si por el contrario dicha concreción le es atribuible a la víctima, a un tercero o al azar.

Respecto de la causalidad, los doctrinantes Eduardo García de Enterría y Tomás Ramón Fernández, indican que *"La existencia de una relación de causa a efecto entre el hecho que se imputa a la Administración y el daño producido es, lógicamente, una condición indispensable para que pueda atribuirse a aquélla el deber de resarcir dicho daño"*.²¹

Sobre los criterios a tener en cuenta para identificar la causa del daño, el Consejo de Estado ha señalado:

(...) "Tampoco puede considerarse que todos los antecedentes del daño son jurídicamente causas del mismo, como se propone en la teoría de la equivalencia de condiciones, o de la causalidad ocasional expuesta por la Corte Suprema de Justicia en sentencia del 17 de septiembre de 1.935, según la cual: 'en estos casos si la persona culpable se hubiera conducido correctamente, el perjuicio no habría ocurrido'; a la cual se refiere también un salvamento de voto del Dr. Antonio J. de Irisarri del 8 de octubre de 1986 (exp. 4587), en el cual se expresa que: 'con fines simplemente analíticos, para verificar esa relación de causa a efecto, puede examinarse qué ocurriría o habría ocurrido, si el suceso - causa no se hubiera dado. Si la respuesta es en el sentido de que el efecto no habría sucedido, ha de admitirse que aquél sí constituye causa de éste, porque justamente para que el efecto se dé en la realidad, tiene que ocurrir aquél. En la hipótesis contraria no existiría relación esa relación de causalidad'.

Tal posición llevaría a que en el clásico ejemplo citado por José Melich, el sastre que retrasa por negligencia la entrega de un abrigo de viaje tendría que responder por el accidente ferroviario que sufrió su cliente que debió por tal motivo aplazar su viaje. Como lo señala el doctor Javier Tamayo Jaramillo: 'deshumanizaría la responsabilidad civil y permitiría absurdamente, buscar responsables hasta el infinito'.

Lorenzetti puntualiza aquí: 'No basta, según esta idea, la mera supresión mental hipotética, esto es borrar mentalmente la causa para ver si el resultado se produce o no sin ella. Es necesario emitir un juicio acerca de la regularidad con que se producen los fenómenos (constancia posible) lo que nos proporciona la noción de "causa adecuada'.

Tal concepción debe entonces complementarse en el sentido de considerar como causas jurídicas del daño, sólo aquéllas que normalmente contribuyen a su producción, desechando las que simplemente pueden considerarse como condiciones. Tal como lo proponen los partidarios de la teoría de la causalidad adecuada, expuesta por el alemán Von Kries, 'sólo son jurídicamente causas del daño, aquellos elementos que debían objetiva y normalmente producirlo'.

H. Mazeaud, citado por José Melich Orsini, en 'La responsabilidad civil por los Hechos Ilícitos' (Biblioteca de la academia de ciencias políticas y sociales, Caracas, 1.995, pág. 211 a 215) expresa sobre el punto: 'Hoy día la mayor parte de los autores han abandonado la teoría de la equivalencia de condiciones: ellos no admiten que todos los acontecimientos que concurren al a realización de un daño sean la causa de tal daño desde el punto de vista de la responsabilidad civil. Parece, en efecto, que para ser retenido como causa desde el punto de vista de la responsabilidad civil, es decir, para ser susceptible de comprometer la responsabilidad civil de su autor, el acontecimiento debe haber jugado un papel preponderante en la realización del daño. Pero los jueces serán libres de apreciar si el acontecimiento ha jugado o no un papel suficiente en la producción del daño para ser retenido como causa del daño. No se puede ligar a la jurisprudencia por un criterio absoluto, ni aun por el criterio propuesto por los

²⁰ Entre otras: Sentencia 14 de marzo del 2012. Rad. 21859 C.P. Enrique Gil Botero. Sentencia 1 de julio del 2015. Rad. 30385 C.P Jaime Orlando Santofimio Gamboa.

²¹ Curso de Derecho Administrativo, Vol. II, 12ª Edición p. 412.

partidarios de la causalidad adecuada: el criterio de la normalidad. Todo lo que puede exigirse es que el acontecimiento haya jugado un papel preponderante, un papel suficiente en la realización del daño. Quienes no quieren adoptar el criterio de la normalidad propuesto por la teoría de la causalidad adecuada, son partidarios de la llamada tesis de la causalidad eficiente, esto es: que lo que debe investigarse es si el hecho ha jugado o no un papel preponderante, una función activa en la producción del daño’.

Ennecerus, citado en la misma obra, expresa: 'En el problema jurídico de la causa, no se trata para nada de causa y efecto en el sentido de las ciencias naturales, sino de si una determinada conducta debe ser reconocida como fundamento jurídico suficiente para la atribución de consecuencias jurídicas... Prácticamente importa excluir la responsabilidad por circunstancias que, según su naturaleza general y las reglas de la vida corriente, son totalmente indiferentes para que surja un daño de esa índole y que, sólo como consecuencia de un encadenamiento totalmente extraordinario de las circunstancias, se convierte en condición del daño. Así, pues, se labora con un cálculo y probabilidades y sólo se reconoce como causa, aquella condición que se halla en conexión adecuada con un resultado semejante’²²

Ahora bien, el criterio jurídico de la imputación es indispensable para la determinación de la responsabilidad, dado que no basta con establecer la relación fáctica entre el daño y la acción u omisión del demandado, sino que, además, es necesario identificar el régimen jurídico aplicable. Se debe observar, entonces, si en el caso bajo análisis se evidencia una falla del servicio por el incumplimiento de un deber legal o la concreción de un riesgo que genera la aplicación del régimen objetivo de riesgo excepcional o si, por el contrario, el Estado causó un daño a través de una actuación lícita, evento en el cual se emplea el régimen de daño especial.

En atención a lo señalado en la demanda, es importante traer a colación el criterio adoptado por el Consejo de Estado, respecto de la responsabilidad del Estado por la configuración de una falla del servicio.

"La Sección Tercera de la Corporación ha determinado que, en vista de que la Constitución Política no privilegió ningún régimen de responsabilidad extracontractual, "sino que dejó en manos del juez la labor de definir, frente a cada caso concreto, la construcción de una motivación que consulte razones, tanto fácticas como jurídicas, que den sustento a la decisión que habrá de adoptar", la jurisprudencia no puede establecer un único título de imputación a aplicar en eventos fácticamente semejantes. En todo caso, tales consideraciones no implican el desconocimiento del derecho fundamental a la igualdad, reflejado en la construcción jurisprudencial de una argumentación específica constitutiva de un precedente – por parte de esta Corporación – en asuntos en los que se presenten daños antijurídicos similares..."

La falla en el servicio genera responsabilidad cuando se acredita la extralimitación de funciones, retardo en el cumplimiento de obligaciones, defectuoso cumplimiento o incumplimiento de obligaciones, u omisión o inactividad de la administración pública, es decir, cualquier irregularidad de la administración que ocasione un daño imputable al Estado".²³

2.5. CASO CONCRETO

Atendiendo al marco normativo y jurisprudencial reseñado, se procede a verificar si encuentra acreditada la existencia del daño, la conducta de la entidad demandada y el nexo de causalidad entre estos, para así establecer si el daño alegado en la demanda le es imputable jurídicamente.

2.5.1. Hechos relevantes acreditados

De acuerdo con los medios de prueba obrantes en el proceso, aparecen demostrados los siguientes hechos relevantes:

- Factura de Venta N° FVV 5424 del 26 de febrero de 2013 contentivo de la compraventa realizada por el señor Jaro Alberto Parrado Jiménez del automotor de las siguientes características:

"(...)
VEHICULO: CHASIS BUSS FRR 700P 5.2 L MT

²² Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia del 11 de septiembre de 1997, exp. 11.764, M.P. Carlos Betancur Jaramillo.

²³ Sentencia 28 de junio de 2019 (Rad. 45386), CP. Jaime Enrique Rodríguez Navas.

MARCA: CHEVROLET
MODELO: 2013
MOTOR: 4HK1-067112
SERIE: 9GCFRR907DB055967
CHASIS: 9GCFRR907DB055967
VIN: 9GCFRR907DB055967
CILINDRAJE: 5,200
COLOR: PUBLICO
MANIFIESTO DE ADUANA: 032013000038649
FECHA DE MANIFIESTO: 11-ene-2013 (...)”²⁴

- Factura de Venta N° 3858 del 1 de marzo de 2013 expedida por Inversiones Aldemar S.A. contentivo de la fabricación de carrocería "evolution" para el automotor de servicio público distinguido con motor N° 4HKA-067112 por valor de \$101.000.000²⁵.

- Ficha técnica de homologación FTH-01 N° P-013529 del 23 de mayo de 2012 y N° P-014928 del 14 de marzo de 2013²⁶, contentivo de la homologación de carrocería del bus marca Chevrolet de referencia FRR²⁷, en la cual Inversiones Aldemar S.A. señaló que "Certifico que las características consignadas en esta ficha coinciden con las del vehículo a ensamblar importado o carrozar. (...)”²⁸

Asimismo, entre las características generales del vehículo sobresale la clase de servicio como corriente y no especial. No obra registro de características de frenos. Igualmente, sobresale firma del Subdirector de Transporte.

- Ficha técnica de homologación N° P-013878 del 18 de julio de 2012²⁹ contentivo de la homologación de chasis del bus marca chevrolet de referencia FRR, en la cual Gerencia Motors indica que "Certifico que las características consignadas en esta ficha coinciden con las del vehículo a ensamblar importado o carrozar. (...)”³⁰

Asimismo, entre las características generales del vehículo señala "freno principal de marca Isuzu tipo hidráulico" y con freno de parqueo. A su vez, obra firma del Subdirector de Transporte.

- Ficha técnica de homologación FTH – 001 N° P-014515 del 27 de diciembre de 2012³¹ contentivo de la homologación de carrocería del bus marca chevrolet de referencia FRR. Cuya ficha fue la aportada por el Ministerio de Transporte con la contestación de la demanda. De la ficha sobresale que General Motors, "Certifico que las características consignadas en esta ficha coinciden con las del vehículo a ensamblar importado o carrozar. (...)”³²

Asimismo, entre las características generales del vehículo sin especificación de clase de servicio con las siguientes características de frenos, "freno principal de marza Isuzu tipo hidráulico" y con freno de parqueo. Además, contiene la firma del Subdirector de Transporte.

- Historial del automotor de placas N° TLY 378 con fecha de expedición del 9 de enero de 2016 contentivo del registro de propiedad a nombre del señor Jairo Alberto Parrado Jiménez desde el 4 de febrero de 2013³³.

- Oficio MT N° 20174110092291 del 17 de marzo de 2017 procedente de la Coordinadora del Grupo Operativo de Transporte Terrestre del Ministerio de Transporte mediante el cual informó los requisitos generales para la solicitud de homologación o carrocerías, requeridos para la época de la respuesta:

²⁴ Folio 8 del Cuaderno 2

²⁵ Folio 9 del Cuaderno 2

²⁶ Folio 13 del Cuaderno 2

²⁷ Folio 9 del Cuaderno 2

²⁸ Ver nota consignada a folio 9 del Cuaderno 2

²⁹ Folio 13 - 14 del Cuaderno 2

³⁰ Ver nota consignada a folio 9 del Cuaderno 2

³¹ Folios 13 – 14 del Cuaderno 2

³² Ver nota consignada a folio 9 del Cuaderno 2

³³ Folio 15 del Cuaderno 2

"(...)

- Solicitud firmada por el representante legal de la empresa, indicando la dirección y teléfono.
- Diligenciar la fecha técnica de homologación formulario FTH 001 para vehículos y carrocerías de pasajeros, FTH 002 para vehículos y carrocerías de carga y FTH 003 para remolques y semi remolques los cuales se pueden adquirir en la Dirección Territorial Cundinamarca ubicada en el Centro Comercial Dorado Plaza, para lo cual debe solicitar un recibo para consignar en el Banco la suma de \$11.500 por cada formulario.
- Presentar copia de los planos a escala 1:20, de cada modelo que se pretenda fabricar, donde se muestren sus características técnicas, pesos y dimensiones.
- Estudio de distribución de pesos para carrocerías o vehículos carrozados (solicitar previamente al Ministerio de Transporte, copia en medio magnético)
- Para la homologación de vehículos carrozados o chasis se debe presentar un estudio de potencia del tren matriz (solicitar previamente al Ministerio de Transporte, copia en medio magnético).
- Presentar catálogos del fabricante o certificado de la casa matriz, que sustente la información consignada en la ficha de homologación en caso de homologación de vehículos carrozados o del chasis.
- Cancelación de los derechos que se causa, para este año \$77.000,00, solicitando en cualquier Dirección Territorial el recibo para consignar en el Banco, o vía web ingresando el link <http://pagoenlineasirena.mintransporte.gov.co/sirenaweb/> .

Para la homologación de las carrocerías, chasis y vehículos carrozados, se deben tener en cuenta las Resoluciones 3753 de 2015, 4200 de 2016, 7126 de 1995, 7777 de 2001. 7171 de 2002, 4100 de 2014 o 2181 de 2009, según el tipo de vehículo o carrocería, las cuales pueden ser consultadas en la página web del Ministerio de Transporte www.mintransporte.gov.co.

Los demás requisitos para la solicitud de homologación de vehículos o carrocería, se encuentra expresados en la normatividad antes citada.

Este ente Ministerial realiza el proceso de homologación de chasis para la Transporte de pasajeros conforme a lo establecido en la Resolución 3753 de 2015 y 4200 de 2016, en las cuales se encuentran los requisitos mínimos de seguridad que deben cumplir este tipo de vehículos.

Los requisitos de seguridad pasiva se encuentran relacionados en la Resolución 3752 de 2015. Cuando se realice la implementación del reglamento que menciona la citada Resolución se exigirá para los vehículos de servicio público de transporte terrestre.

El Ministerio de Transporte homologa vehículos de servicio público de transporte terrestre con dos sistemas de frenos principalmente definidos como de pedal y de mano.

Las especificaciones de carácter técnico se encuentran estipuladas en la Norma Técnica Colombiana 5206:2009, para vehículos de transporte público terrestre, mayores a 9 pasajeros.

Es importante aclarar que el cambio de modalidad se encuentra prohibido conforme a la Ley 769 de 2002, a su vez ente Ministerial desconoce el caso particular, para lo cual se solicita el Número de Ficha Técnica de Homologación objeto de esta afirmación, para solicitar formalmente una investigación ante la Superintendencia de Transporte. (...)³⁴

- Manual del Propietario de Vehículo Chevrolet entregado por el Concesionario Centro Diesel S.A. al señor Jairo Alberto Parrado Jiménez contenido de las siguientes recomendaciones³⁵:

"Solución de problemas

³⁴ Folios 20 – 21 del Cuaderno 2

³⁵ Folio 15 del Cuaderno 2

La realización de inspecciones y un mantenimiento periódicos evita daños. Asegúrese de realizar las inspecciones, y el mantenimiento a intervalos regulares. Además, repare rápidamente cualquier falla del vehículo (aunque fuera pequeña) para evitar que se agrave.

Si ocurre cualquier síntoma descrito en la siguiente tabla realice inspecciones y las acciones correctivas de acuerdo con la tabla. Si no puede realizar una reparación la acción correctiva descrita en la tabla no elimina el síntoma o no puede localizar la falla, póngase en contacto con el distribuidor Chevrolet más cercano.

AVISO

Los elementos que contienen un **O** en la columna "Acción correctiva" requieren reparaciones y ajustes. Póngase en contacto con el distribuidor Chevrolet más cercano.³⁶

Síntoma	Causa	Acción Correctiva	Página de referencia
Frenos ineficaces	Demasiada holgura entre el tambor y la balata	O	—
	Presión de aire baja	Suba la velocidad del motor para suministrar aire	—
	Aire en el fluido de frenos (excepto vehículos con frenos totalmente de aire)	O	—
Frenado no uniforme	Desbalanceo de la presión de aire de las ruedas	Ajuste a la presión de aire correcta	7-72
	Desgaste disparado de las ruedas	Reemplace la rueda	7-83 7-94
	Holgura entre el tambor y la balata de las ruedas desbalanceada	O	—
Freno de escape no funciona	Presión de aire baja	Suba la velocidad del motor para suministrar aire	—
	Falla del sistema de aire	O	—
	Falla del sistema eléctrico	O	—

(...)

Quando no funcionan los frenos

Cuando los frenos dejan de funcionar en forma inesperada, esto puede ocasionar un accidente grave. Reduzca la velocidad cambiando rápidamente de tercera a segunda y luego a primera velocidad con la palanca de cambio de velocidades. Hale gradualmente la palanca de **freno de estacionamiento** mientras sostiene firmemente el volante de dirección. Detenga el vehículo a un lado de la carretera.³⁷

PRECAUCIÓN. Es muy peligroso halar abrupta y completamente la palanca del freno de establecimiento cuando está moviéndose a alta velocidad. En primer término, reduzca la velocidad por cambios descendentes y después, hale gradualmente la palanca del freno de estacionamiento.
NOTA. En las peores condiciones, en un camino montañoso o en una situación similar, detenga el vehículo rozando la barandilla protectora o el alcantarillado, o deje caer las ruedas delantera y trasera de uno de los lados en una zanja al lado del camino. Información obtenida del manual del conductor del vehículo.

- Informe Ejecutivo -FJP-3- del 15 de diciembre de 2015 contentivo de la descripción del lugar del accidente, en los siguientes términos³⁸:

"(...) Se trata de un tramo de vía pública nacional con características geométricas: curva, pendiente, el sector comprometido en el accidente es la calzada, con bermas a los costados de la calzada de la vía, línea de borde blanca en ambos costados, doble línea continua amarilla, material asfalto en buen estado, de noche condiciones climáticas buenas, tiempo seco.

³⁶ Ver vuelto folio 157 del Cuaderno 2

³⁷ Folio 159 del Cuaderno 2

³⁸ Folios 183 - 184 del Cuaderno 2

La zona donde ocurrió el accidente de tránsito compromete los dos carriles de la calzada Bogotá – Ubaté, cuando el vehículo Bus de placas TLY 378, se desplazaba sentido Ubaté – Bogotá por el sector del Km 41, el cual marca una huella crítica en curva sobre la superficie del carril de uso Ubaté Bogotá, seguidamente marca una huella de derrape, hasta llegar al otro costado de la calzada donde se produce un volcamiento lateral derecho del automotor, marcando una huella de paso sobre la zona verde adyacente hasta terminar en la posición final del vehículo, resultando como víctimas fatales seis pasajeros del bus, once personas más resultaron lesionadas quienes fueron remitidas por organismos de socorro al hospital la Samaritana de Zipaquirá, el evento ocurre en el Km 41, sitio en el cual queda el vehículo Bus al costado izquierdo de la calzada sentido Ubaque – Bogotá, el poste de Kilometraje No. 41 es usado como punto de referencia en el Bosquejo Topográfico, tal como lo describen más adelante en las evidencias y como quedo fijado el lugar mediante fotografías y acotados todos los EMP y/o EF plano – métricamente mediante Bosquejo Topográfico, por lo anterior fueron hallados los Elementos Materiales de Prueba (EMP) que se describen a continuación aplicando el método de búsqueda Punto a Punto. (...)³⁹

- Informe de Accidente de Tránsito del 15 de diciembre de 2015⁴⁰ en el que se registra como hipótesis del accidente el código N° 202, que hace referencia fallas en los frenos.
- Informe Técnico de Investigación y Análisis de Accidentes de Tránsito INAT – 3 CASO N° C000009515 del 15 de diciembre de 2015⁴¹.
- Experticia técnica al sistema de frenos del vehículo elaborado por la empresa La Precisión S.A.S.⁴²
- Informe Investigador de Laboratorio – FPJ – 13 – del 16 de diciembre de 2015⁴³ en el cual sobresale, que visualmente el sistema de frenos no presenta irregularidades que hubieran afectado el funcionamiento del vehículo⁴⁴.
- Dictamen del perito Luis Ricardo Moncada Saavedra⁴⁵.
- Testimonio de Luis Alberto Toro García y Gustavo Herrera Herrera; asimismo, el testimonio técnico de José Eduardo Almonacid Pedraza recibidos en audiencia del 18 de mayo de 2021⁴⁶.

2.5.2. De la acreditación del daño

De acuerdo con las pruebas allegadas al proceso, se tiene certeza de la existencia del daño, por cuanto se encuentra acreditado que el vehículo automotor tipo bus de placas N° TLY 378 resultó accidentado el 13 de diciembre de 2015 en la vía que de Ubaté conduce a Bogotá D.C., generando significativos daños materiales al automotor e inclusive pérdidas humanas. En esa medida, se encuentra acreditado el carácter cierto y personal del daño alegado en la demanda.

Sin embargo, no basta acreditar el daño para que *per se* pueda declararse la responsabilidad de la entidad demandada, pues es necesario demostrar que el daño irrogado les es atribuible jurídicamente por acción u omisión.

2.5.3. Atribución o imputación del Daño

En el juicio de responsabilidad estatal debe analizarse la imputación desde el ámbito fáctico y la imputación jurídica. La imputación fáctica del daño se construye desde la perspectiva de la identificación de la causa adecuada del mismo, teoría que propende por identificar cuál fue la acción u omisión que concretó el daño por parte de la entidad demandada, o si por el contrario dicha concreción le es atribuible a la víctima, a un tercero o al azar. En tanto que la imputación jurídica se refiere a un deber jurídico a cargo de la entidad, que opera conforme a los distintos títulos de imputación consolidados por la Sección Tercera del

³⁹ Folio 184 del Cuaderno 2

⁴⁰ Folios 244 - 249 del Cuaderno 2

⁴¹ Folios 426 – 429 del Cuaderno 2 y Documento Digital N° 25 del Expediente Digital

⁴² Folios 422 – 464 del Cuaderno 2

⁴³ Folios 474 del Cuaderno 2

⁴⁴ Ver parte final del folio 474 del Cuaderno 2

⁴⁵ Documento Digital N° 23 del Expediente Digital

⁴⁶ Documentos Digitales N° 27 – 29 del Expediente Digital

Consejo de Estado: la falla o falta en la prestación del servicio; o el régimen objetivo de responsabilidad bajo los títulos de imputación de daño especial —desequilibrio de las cargas públicas, daño anormal- o riesgo excepcional.

En el sub lite, la parte demandante funda su pretensión indemnizatoria en la supuesta falla del servicio en la que incurrió el Ministerio de Transporte por la omisión en el cumplimiento de sus deberes al homologar los frenos del vehículo de placas TLY 378 sin un sistema de frenos seguro y eficiente, por lo cual resultó accidentado el 12 de diciembre de 2015.

Así, entonces, para establecer si le asiste razón a la parte demandante es preciso verificar en qué consiste la homologación y el trámite adelantado para la homologación del chasis del referido automotor, y si se cumplieron las normas que rigen ese tipo de actuaciones.

Según artículo 2 de la Ley 769 de 2002, la homologación es el proceso que consiste en la confrontación de las especificaciones técnico-mecánicas, ambientales, de pesos, dimensiones, comodidad y seguridad con las normas legales vigentes para su respectiva aprobación. De acuerdo con lo anterior, para la homologación del chasis del vehículo de placas TLY 378, la norma vigente para ese momento era la Resolución N° 7126 de 1995 que regulaba el proceso de homologación de los automotores en diferentes aspectos. En el artículo 18 de dicha Resolución se establecen las pautas a tener en cuenta para el proceso de homologación:

"- Los vehículos, carrocerías y chasis importados, fabricados o ensamblados en el país que cumplan con los requisitos establecidos en la presente norma, serán homologados por el Ministerio de Transporte.

*- La homologación de una carrocería o de un vehículo se hará bajo la responsabilidad del fabricante o del importador. **La homologación de un chasis se hará bajo la responsabilidad del ensamblador o importador.***

*- Para homologar un chasis o vehículo el ensamblador o importador debe **llenar una ficha técnica suministrada** por el Ministerio anexando el (los) catálogo (s) del fabricante o certificación de la casa matriz, los estudios de potencia del tren motriz, de distribución de pesos y el pago de los derechos causados.*

- Para homologar una carrocería el fabricante debe llenar la ficha técnica suministradas por el Ministerio de Transporte adjuntado el estudio de distribución de pesos, plano del diseño a escala 1:20 y pago de los derechos causados.

- Las autoridades de tránsito al matricular el vehículo, exigirán las fichas técnicas de homologaciones debidamente registradas y aprobadas ante el Ministerio de Transporte".

En lo concerniente al sistema de frenos el artículo 8 de la Resolución N° 7126 de 1995 refería lo siguiente:

"(...) Artículo 8. Con relación al sistema de frenos, se debe dar cumplimiento a lo establecido en el Código Nacional de Tránsito Terrestre.

Todos los vehículos que utilicen cualquier sistema de frenos, deben contar con un indicador en el tablero o en algún otro sitio del interior de la cabina en forma visible al conductor, que señale cuando existan fallas detectables en su funcionamiento. (...)"

Sobre el particular el Código Nacional de Tránsito Terrestre en su artículo 28 dispone lo siguiente:

ARTÍCULO 28. CONDICIONES TÉCNICO-MECÁNICA, DE GASES Y DE OPERACIÓN. Modificado por el art. 8, Ley 1383 de 2010. Para que un vehículo pueda transitar por el territorio nacional, debe garantizar como mínimo el perfecto funcionamiento de frenos, del sistema de dirección, del sistema de suspensión, del sistema de señales visuales y audibles permitidas y del sistema de escape de gases; y demostrar un estado adecuado de llantas, del conjunto de vidrios de seguridad y de los espejos y cumplir con las normas de emisión de gases que establezcan las autoridades ambientales.

Aunado a ello, la Norma Técnica 5375 del 16 de mayo de 2012 del ICONTEC que trata sobre la revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes en vehículos automotores en el requisito N° 6 establece que la revisión debe realizarse mediante inspección sensorial con la finalidad de detectar, entre otros hallazgos, los siguientes: i) bomba de vacío deteriorada o con riesgo de desprendimiento; ii) compresor deteriorado o con riesgo de desprendimiento; iii) presión o vacío insuficiente para permitir al menos dos frenadas a fondo, consecutivas, una vez se pone en marcha el dispositivo de aviso, iv) pérdida de aire que provoca un descenso apreciable de la presión o vacío, o pérdidas de aire audibles cuando esté o no aplicado el freno; e inexistencia de un dispositivo capaz de indicar los límites de la presión o vacío de funcionamiento.

Ahora, respecto del trámite de homologación del automotor de placas TLY 378 en el expediente obran las siguientes fichas:

i). - Ficha técnica de homologación FTH-01 N° P-013529 del 23 de mayo de 2012 contentiva de la homologación de **carrocería** del bus marca chevrolet de referencia FRR. Entre las características generales del vehículo sobresale la clase de servicio como **corriente** y no especial. No obra registro de características de frenos.

ii). - Ficha técnica de homologación N° P-013878 del 18 de julio de 2012 contentiva de la homologación de **chasis** del bus marca chevrolet de referencia FRR. Entre las características generales del vehículo no obra especificación de la clase de servicio con las siguientes características de frenos, "**freno principal de marca Isuzu tipo hidráulico**" y con **freno de parqueo**. A su vez, obra firma del Subdirector de Transporte.

iii). - Ficha técnica de homologación FTH – 001 N° P-014515 del 27 de diciembre de 2012 contentiva de la homologación de **carrocería** del bus marca chevrolet de referencia FRR. Cuya ficha fue la aportada por el Ministerio de Transporte con la contestación de la demanda. Entre las características generales del vehículo sin especificación de clase de servicio con las siguientes características de frenos, "**freno principal de marca Isuzu tipo hidráulico**" y con freno de parqueo.

iv). - Ficha técnica de homologación N° P-014928 del 14 de marzo de 2013 contentiva de la homologación de **carrocería** del bus marca chevrolet de referencia FRR. Entre las características generales del vehículo sobresale la clase de servicio como **corriente** y no especial sin características de frenos.

Al respecto, es pertinente precisar que para el referido automotor se dieron dos tipos de homologación: la de carrocería y la de chasis. La de carrocería tiene que ver con el hecho de revisar que el carrozado cumpla con los requisitos de la estructura externa del vehículo, entre ellos, las medidas, el peso, el visor panorámico, el número de asientos de los pasajeros, la distancia entre ellos, las puertas de entrada y salida, etc. Sobre este tipo de homologación no hay discusión, de manera no se ahondará sobre el mismo.

La discusión surge respecto de la homologación del chasis, dentro del cual se encuentra el sistema de frenos, que es el tema de controversia en el sub examine. Sobre este aspecto, el Ministerio de Transporte fue enfático en afirmar que la homologación que corresponde al vehículo de placas TLY 378 es la identificada con el número TPP-. No. 014545 y no la No. TPP-014928. A su vez, dicho Ministerio puso de presente que la homologación aprobada es para el servicio de transporte CORRIENTE y no para la prestación del servicio de Transporte ESPECIAL, el cual fue habilitado para la empresa CONFONTRANS S.A.S., mediante la Resolución No. 1368 de abril 6 de 2001.

Revisadas al detalle ambas fichas técnicas, se observa es que la No. TPP- 014545 corresponde a la homologación del chasis, en tanto que la No. TPP-014928 es la homologación de la carrocería. Efectivamente, la Ficha Técnica TPP-. No. 014545 sí registra como características de los frenos lo siguiente: "*Freno principal: Marca Isuzu, Tipo Hidráulico y freno de parqueo*". Dato este que resulta coincidente con el de la Ficha Técnica

TPP-013878, que también obra dentro del expediente. De ello se concluye que se trata de la homologación del chasis del mismo vehículo para transporte de pasajeros.

Según lo anterior, se observa que para el proceso de homologación del chasis del referido automotor se siguió el procedimiento establecido en la norma. Esto, por cuanto aparece acreditado que se diligenció la ficha técnica establecida por el Ministerio de Transporte en la que se incluyeron los datos del sistema de frenos aportados por el fabricante del chasis. Sin embargo, es pertinente analizar cuál fue la causa del accidente, para lo cual es necesario tomar en cuenta las conclusiones aportadas por los dictámenes periciales allegados al proceso.

Del Informe Investigador de Laboratorio – FPJ – 13 – del 16 de diciembre de 2015⁴⁷ se indica que visualmente el sistema de frenos no presenta irregularidades que hubieran afectado el funcionamiento del vehículo⁴⁸.

De otra parte, el Informe Técnico de Investigación y Análisis de Accidentes de Tránsito INAT – 3 CASO N° C000009515 del 15 de diciembre de 2015, concluyó lo siguiente:

"(...) 1. La emergencia se presenta cuando el vehículo empieza a realizar el descenso del kilómetro 40 que conduce de Ubaté a Bogotá, (puente peatonal) donde se presenta una falla en el sistema de frenos del vehículo, el conductor al percatarse de la emergencia, trata de controlar el automotor para evitar algún impacto contra otros vehículos que en el momento se encontraban en la vía, realizando distintas maniobras mecánicas y evasivas durante la emergencia con el fin de salvaguardar la vida de los pasajeros y demás usuarios de la vía.

2. Las evidencias encontradas en la inspección a la vía y al vehículo, indican que el conductor realizó distintas maniobras tanto mecánicas como evasivas durante la emergencia evitando colisionar contra otro vehículo.

(...)

4. La velocidad del vehículo es tomada de acuerdo al reporte obtenido por el GPS el cual indica que el vehículo mantuvo una velocidad constante antes del accidente, y un aumento repentino durante la emergencia la cual disminuye abruptamente en el momento del volcamiento.

6.3. El registro de velocidad seguida por GPS muestra que el vehículo al momento de la emergencia aumenta su velocidad constantemente hasta el momento del volcamiento y no registra ninguna baja de velocidad que seguramente se habría producido si el vehículo dejase huellas de frenada sobre la vía.

6.4. La causa del accidente fue una falla mecánica ubicada en el compresor de aire encargado de accionar el sistema de frenos del vehículo, por tal motivo el conductor no pudo detener el bus y mucho menos marcar huellas de frenada sobre el asfalto.

(...)

9. La inspección realizada al vehículo por parte de los ingenieros mecánicos John Páez y Luis Ricardo Moncada, nos indican que el automotor no presentó recalentamiento en los componentes de los frenos, pues no se encontró indicio de ello así como lo registra también el peritaje hecho por los técnicos en automotores de la policía, es decir que el vehículo pierde sus frenos momentos antes del accidente.

(...)

13. El vehículo (BUS AFILIADO A LA EMPRESA CONFORTRANS) se desplazaba en dirección Ubaté – Bogotá por el carril izquierdo de la vía (es decir en contravía) evadiendo vehículos, a una velocidad comprendida entre cincuenta y cinco (55)km/h y setenta y siete (77)km/h, en repetida acción de maniobras evasivas para evitar impactar otros vehículos se desplaza hacia el lado derecho de la vía, ubicándose entre el borde de la carretera y la cuneta a una velocidad comprendida entre setenta y nueve (79)km/h y ochenta y dos (82)km/h dejando con el rin posterior derecho una huella de arrastre metálico sobre el borde de la cuneta (fotografías 31 y32), luego el conductor del

⁴⁷ Folios 474 del Cuaderno 2

⁴⁸ Ver parte final del folio 474 del Cuaderno 2

*vehículo realiza otra maniobra hacia el lado izquierdo de la vía saliendo de la cuneta para evitar impactar con los vehículos que se encontraban por este carril en dirección Ubaté – Bogotá, lo que ocasiona una desestabilidad del vehículo iniciando el proceso de volcamiento, dejando una huella de velocidad crítica cuando el vehículo se desplazaba a su máxima velocidad que es de ochenta y cuatro (84)km/h, hasta producir su volcamiento lateral derecho. (...)*⁴⁹

Asimismo, la experticia técnica al sistema de frenos del vehículo elaborado por la empresa La Precisión S.A.S.⁵⁰ explicó lo siguiente:

"(...)

1. ¿Cómo está diseñado el sistema de frenos del vehículo?

Es un sistema mixto o combinado entre aire y líquido hidráulico.

(...)

2. Sistemas de frenos que tiene el vehículo:

El vehículo cuenta con dos sistemas de frenos que son el mixto o combinado y el de estacionamiento.

(...)

3. ¿El vehículo tiene sistema de freno de ahogo?

Si, El freno de ahogo es para evitar el desgaste prematuro de las piezas del sistema propio de frenos el cual opera electro neumáticamente, pero en un caso de emergencia este no actúa para este tipo de eventualidades porque en su condición de fundamento se requiere aire y en el momento del hecho no había sistema de aire.

4. ¿Qué tipo de freno de seguridad tiene el vehículo?:

Ninguno, este vehículo no posee freno de seguridad o de emergencia; como si lo tiene otros vehículos con igual o menor capacidad de pasajeros como son el Chevrolet 580, 660, LV150, NPR, NQR, YUTONG, JAC, Mercedes Benz Volvo, HINO, etc.

5. Determinar si el freno de emergencia fue accionado o no.

Se reitera que este vehículo no cuenta con freno de emergencia, ya que solo tiene el freno de pisada que es el principal, y el de estacionamiento.

Cabe anotar que estos no son sistemas de frenos de seguridad, e igualmente es de hacer notar que el freno de ahogo también funciona con aire y en consecuencia cuando el vehículo pierde el aire en el sistema el freno de ahogo es inoperante.

El freno de estacionamiento como su nombre lo indica solo se usa para asegurar el vehículo una vez esté estacionado o en una velocidad mínima, como bien lo anota el mismo fabricante en el manual del propietario y conductor.

(...)

Se concluye que hubo un deterioro prematuro de los anillos del pistón del compresor, generando el paso de aceite hacia los cheques de la culata, ocasionando esto que el cheque quede pegado obstruyendo el paso de aire hacia los tanques de acumulación, estos permiten el paso de la presión de aire hacia la bomba de pisada y la bomba de pisada reparte presión de aire hacia a las recamaras de aire las cuales empujan un embolo a las bombas del sistema del freno hidráulico, que son las que mandan presión a cada uno de los cilindros de las ruedas.

En conclusión, al no tener aire el sistema al accionar el freno de pisada no hay el agente conductor que sería el aire el cual hace que accione las bombas del sistema hidráulico de frenos.

*Este es un hecho inesperado e imperceptible en cualquier inspección de mantenimiento preventivo, por cuanto no es a simple vista, ya que para ver dicha falla es necesario baja el compresor y desarmarlo. (...)*⁵¹

Igualmente, el perito Luis Ricardo Moncada Saavedra⁵² señaló siguiente:

"(...) 20. Sabe usted cuales fueron las fallas por las cuales se accidentó el vehículo MARCA CHEVROLET LINEA FRR MODLO DE 2013, DE PLACAS TLY 378 AFILIADO A LA EMPREA CONFORTRANS EL DIA 12 DE DICIEMBRE DE 2015. En caso afirmativo explique porque tuvo conocimiento, en que consistieron esas fallas, etc-

- R/. Si conozco la razón por la cual se causó la falla que ocasiono el accidente.*

⁴⁹ Folios 426 – 429 del Cuaderno 2 y Documento Digital N° 25 del Expediente Digital

⁵⁰ Folios 422 – 464 del Cuaderno 2

⁵¹ Folio 447 del Cuaderno 2

⁵² Documento Digital N° 23 del Expediente Digital

- *Tuve conocimiento de la causa por qué; a solicitud del Sr. Jairo Parrado estuve en el diagnóstico técnico que se realizó al vehículo, el cual se efectuó en los patios de tránsito del municipio de Cajicá (Cund.)*
- *El síntoma de falla en los frenos fue ocasionado por la válvula o check del compresor de aire comprimido, el cual no permitió que el sistema estuviera con la capacidad de carga de aire comprimido total de manera constante.*
- *Todo debido a que hubo una falla mecánica en los anillos del compresor, los cuales se desgastaron en forma prematura generando consumo de aceite, el cual subió a la culata del compresor de aire comprimido y generó carbón el cual obstruyó el paso del aire en el check o válvula de admisión del compresor, y como consecuencia la no haber generación de aire el tanque se desocupó el vehículo quedó inoperante en su sistema de frenos, sistema accionamiento de embrague y freno de ahogo. (...)⁵³*

Entonces, según lo dicho por los peritos, hay coincidencia en que la causa del accidente obedeció a un deterioro prematuro de los anillos del pistón del compresor, generando el paso de aceite hacia los chequeos de la culata, ocasionando esto que el cheque quede pegado obstruyendo el paso de aire hacia los tanques de acumulación, estos permiten el paso de la presión de aire hacia la bomba de pisada y la bomba de pisada reparte presión de aire hacia a las recamaras de aire las cuales empujan un embolo a las bombas del sistema del freno hidráulico, que son las que mandan presión a cada uno de los cilindros de las ruedas.

Según lo anterior, las fallas presentadas o las que se hubieren podido presentar en el sistema de frenos del automotor no son del resorte del Ministerio de Transporte sino del fabricante o ensamblador. Nótese que el deber del Ministerio está en la expedición de la norma en la que se establecen las condiciones o requisitos para la homologación, exigir que se diligencie la Ficha Técnica establecida para tal fin y que en ella se consignen los datos pertinentes de lo que se va a homologar, pero la responsabilidad de la veracidad de la información suministrada y que ello corresponda a las exigencias legales es propia del fabricante.

Obsérvese que el proceso de homologación es la confrontación de las especificaciones técnico-mecánicas y de seguridad con las normas legales vigentes para su respectiva aprobación. Esto significa que la homologación es fundamentalmente un proceso de verificación documental en la que se deja constancia que la información suministrada por el fabricante es la misma consignada en la Ficha Técnica, para así impartirle aprobación. Nótese que la norma prevé expresamente que *"La homologación de un chasis se hará bajo la responsabilidad del ensamblador o importador"*. Además, al diligenciar la Ficha Técnica quien suministra la información manifiesta expresamente *"Certifico que las características consignadas en esta ficha coinciden con las del vehículo a ensamblar importado o carrozar (...)"*.

En esa medida, durante el proceso de homologación se descarta la revisión tecno-mecánica al sistema de frenos, pues, como se anotó, ello corresponde a la garantía que debe dar el fabricante al comprador, ya que certifica que el producto que vende se ajusta a las normas legales. Así que cualquier desperfecto en el sistema de frenos del referido automotor es del resorte exclusivo del fabricante, lo que indica que en primer lugar a quien debió dirigirse el aquí demandante es al fabricante o importador para exigir las debidas explicaciones y las responsabilidades pertinentes.

En ese orden de ideas, la causa adecuada del daño no fue lo surtido dentro del procedimiento de homologación del chasis del vehículo de placa TLY 378 en el que está incluido el sistema de frenos, sino la falla que se produjo en el sistema de frenado atribuible únicamente al fabricante. En tal virtud, no existe relación causal entre el daño (accidente) y la conducta de la entidad demandada, pues, se insiste, la actuación determinante que concretó el daño no fue el comportamiento de la entidad demandada, sino la falla del sistema de frenos del automotor. En consecuencia, como no se evidencia falla alguna por parte del Ministerio de Transporte, se negarán las pretensiones de la demanda.

⁵³ Documento Digital N° 23 del Expediente Digital

2.6. COSTAS

En cuanto a la condena en costas, en aplicación del criterio objetivo valorativo señalado por el artículo 188 de la ley 1437 de 2011, en concordancia con el artículo 365 del Código General del Proceso, debe verificarse si hay lugar a condena en costas a la parte vencida.

Se habla de un criterio «*objetivo*» porque en toda sentencia se «dispondrá» sobre costas, es decir, se decidirá, bien sea para condenar total o parcialmente, o bien para abstenerse. Y es «*valorativo*» porque se requiere que en el expediente el juez revise si las mismas se causaron y en la medida de su comprobación, tal y como lo ordena el CGP. En consideración a lo anterior, dado que no aparece acreditado, el Despacho se abstendrá de condenar en costas a la parte vencida.

Por último, el 27 de febrero de 2022 la abogada Gloria Pacheco Ochoa presentó renuncia al poder conferido por el Nación – Ministerio de Transporte en consecuencia se aceptará la misma.

En mérito de lo expuesto, el **Juzgado Treinta y Cinco (35) Administrativo del Circuito de Bogotá - Sección Tercera**, administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la Ley,

RESUELVE

PRIMERO: NEGAR las pretensiones de la demanda, por las razones expuestas en la parte motiva.

SEGUNDO: NO CONDENAR en costas, conforme a lo indicado.

TERCERO: Por Secretaría del Juzgado, procédase a la notificación de la sentencia en la forma dispuesta en el artículo 203 de la Ley 1437 de 2011.

CUARTO: De no ser apelada esta providencia y ejecutoriada la misma, por Secretaría, **liquidense** los gastos del proceso y en caso de existir remanentes, entréguese a la parte interesada. **Archívese** el expediente, haciéndose las anotaciones del caso.

QUINTO: ACEPTAR la renuncia presentada por la abogada Gloria Pacheco Ochoa al poder conferido por el Ministerio de Transporte.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

JOSÉ IGNACIO MANRIQUE NIÑO
JUEZ

dmap

Firmado Por:
Jose Ignacio Manrique Niño

Juez
Juzgado Administrativo
035
Bogotá, D.C. - Bogotá D.C.,

Este documento fue generado con firma electrónica y cuenta con plena validez jurídica,
conforme a lo dispuesto en la Ley 527/99 y el decreto reglamentario 2364/12

Código de verificación: **36edb746bea3ffe5e71459dbf3973bc8b4cd49fb205792fd7d57eb0b77e17042**

Documento generado en 25/11/2022 06:58:33 PM

Descargue el archivo y valide éste documento electrónico en la siguiente URL:
<https://procesojudicial.ramajudicial.gov.co/FirmaElectronica>