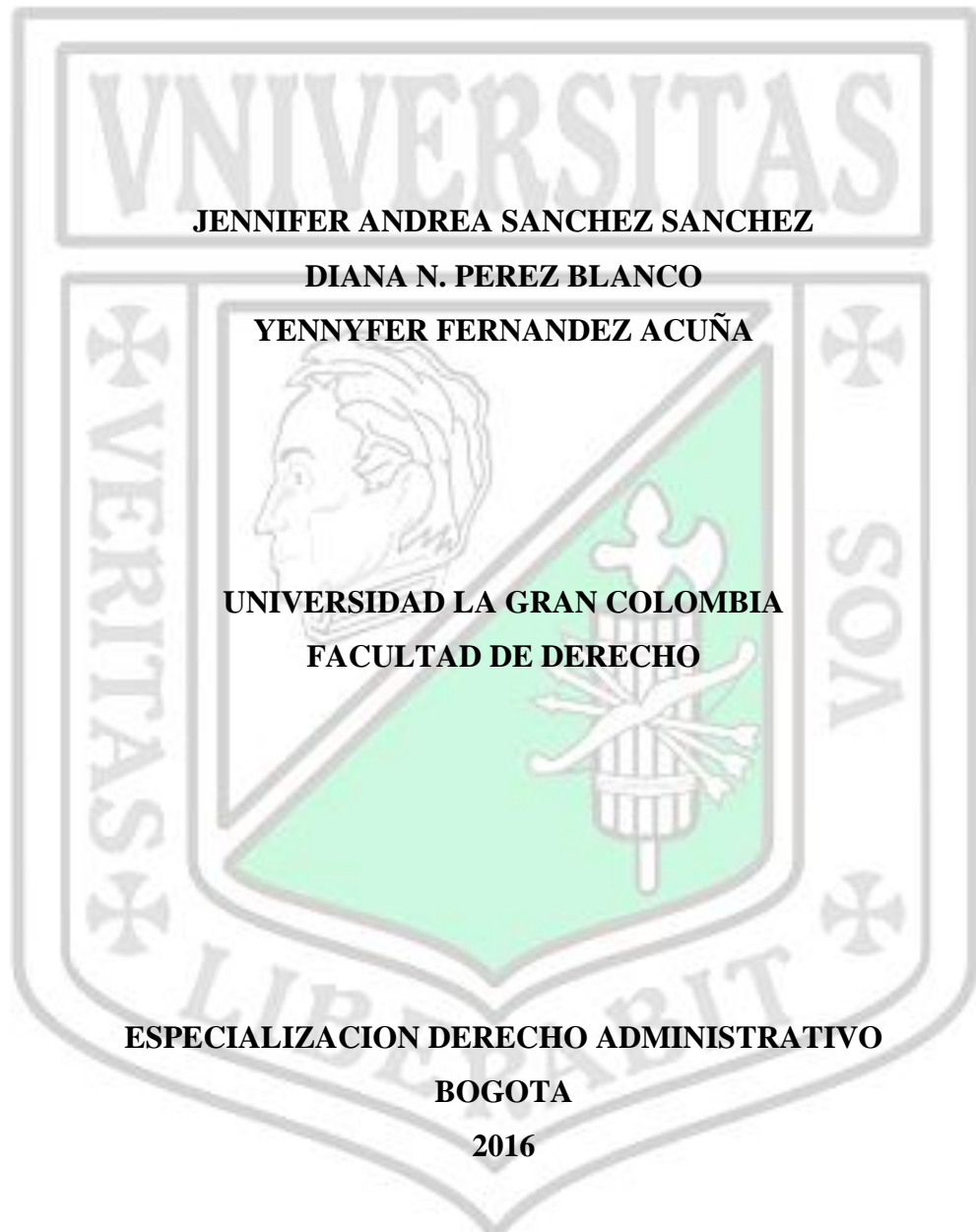


**RESPONSABILIDAD DEL DISTRITO FRENTE A LOS ACCIDENTES DE
TRANSITO PROVOCADOS POR EL SITP**



**RESPONSABILIDAD DEL DISTRITO FRENTE A LOS ACCIDENTES DE
TRANSITO PROVOCADOS POR EL SITP**

**JENNIFER ANDREA SANCHEZ SANCHEZ
DIANA N. PEREZ BLANCO
YENNYFER FERNANDEZ ACUÑA**

Trabajo de grado para optar al título de Especialista en Derecho Administrativo

Director: Dr. José Ignacio González Buitrago

**UNIVERSIDAD LA GRAN COLOMBIA
FACULTAD DE DERECHO
ESPECIALIZACION DERECHO ADMINISTRATIVO**

BOGOTA

2016

**RESPONSABILIDAD DEL DISTRITO FRENTE A LOS ACCIDENTES DE
TRANSITO PROVOCADOS POR EL SITP**

NOTA DE ACEPTACIÓN

Observaciones

Firma Director Trabajo de Grado

Firma del presidente del jurado

Firma del jurado

Firma del jurado

Bogotá D.C. Abril de 2016

DEDICATORIA

A Dios.

Por habernos permitido llegar hasta este punto para lograr nuestros objetivos, además de su infinita bondad y amor.

A nuestros esposos

Por habernos apoyado en todo momento, por sus consejos, sus valores, por la motivación constante que nos han permitido ser una persona de bien, pero más que nada, por su amor.

A nuestros hijos

Por ser el amor mismo, la inspiración y la fuerza para alcanzar cada meta.

A nuestros padres

Por los ejemplos de perseverancia y constancia que los caracterizan y que nos han infundado siempre, por el valor mostrado para salir adelante.

A nuestros maestros.

Dr. José Ignacio González Buitrago, Por su gran apoyo y motivación para la culminación de nuestros estudios profesionales y para la elaboración de esta tesis y por impulsar el desarrollo de nuestra formación profesional.

AGRADECIMIENTOS

Manifestamos nuestros agradecimientos a;

Dr. José Ignacio González Buitrago por su expedita colaboración y buena voluntad en el desarrollo del presente trabajo, por sus aportes, buenos consejos profesionales, y direccionamiento en el contenido jurídico.

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCION

CAPITULO I –ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN

1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1.1 Formulación del problema

1.1.2 Pregunta de investigación

1.1.3 Hipótesis

1.2 JUSTIFICACIÓN

1.3 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

1.3.1 Objetivo General

1.3.2 Objetivos específicos

1.4 ANTECEDENTES DEL TEMA DE INVESTIGACIÓN

1.5 MARCOS REFERENCIALES

1.5.1 Marco teórico

1.5.2 Marco Conceptual

1.5.3 Marco Normativo

1.6 DESCRIPCIÓN METODOLÓGICA

1.6.1 Método de investigación

1.6.2 Instrumentos de recolección de información

1.7 VALOR SOCIAL DE LA INVESTIGACION

1.8 VALOR JURIDICO DE LA INVESTIGACION

CAPITULO II. SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PUBLICO DE BOGOTA (SIPT)

- 2.1 HISTORIA**
 - 2.1.1 Antecedentes del sistema**
 - 2.1.1.1 Guerra del centavo**
 - 2.1.2 Objeto y Funciones**
 - 2.1.3 Concesiones**
 - 2.1.3.1 Rutas**
 - 2.1.3.2 Afiliaciones**
- 2.2 SISTEMA INTEGRADO**
 - 2.2.1 Operación**

CAPITULO III. POSIBLE RESPONSABILIDAD DEL ESTADO POR DAÑOS CAUSADOS A LAS VICTIMAS EN LA OPERACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO

- 3.1 POSIBLES RESPONSABLES**
 - 3.1.1 Responsabilidad del Estado**
 - 3.1.1.1 Acción u omisión del Estado**
 - 3.1.2 Responsabilidad del Conductor**
 - 3.1.3 Responsabilidad de la compañía de seguros**
 - 3.1.4 Responsabilidad de la Empresa de Transporte**
 - 3.1.5 Responsabilidad de la Concesión**
 - 3.1.6 Responsabilidad Compartida**
 - 3.1.6.1 Llamamiento en garantía**
- 3.2. VIAS PARA OBTENER LA REPARACIÓN ADMINISTRATIVA.**

- 3.2.1 Vía administrativa
 - 3.2.1.1 Acción de Reparación Directa
 - 3.2.1.1.1 Hecho antijurídico
 - 3.2.1.1.2 Daño
 - 3.2.1.1.3 Nexo de causalidad
- 3.2.2 Vía civil
 - 3.2.2.1 Responsabilidad civil extracontractual
- 3.2.3 Vía penal
 - 3.2.3.1 Lesiones personales culposas
 - 3.2.3.2 Homicidio culposo

CONCLUSIONES

RESULTADOS ESPERADOS

BIBLIOGRAFIA

GLOSARIO

ANEXO

RESUMEN

Con el presente trabajo investigativo, se pretende dar a conocer a las víctimas de accidentes de tránsito provocados por el Sistema integrado de transporte público SIPT, las herramientas que les permitan acceder a la reparación integral por los perjuicios ocasionados, toda vez que podrán conocer un análisis de las mejores opciones legales para reclamar sus derechos y requerir la reparación de los daños sufridos.

También es necesario analizar las causas de la frecuente accidentalidad de los buses y la importancia de la implementación de acciones preventivas, ya que se encuentran vacíos frente al tema, los cuales exponen a los ciudadanos y/o usuarios del SITP a circunstancias riesgosas, por lo que se hace necesario plantear responsabilidades y entender desde el derecho administrativo las implicaciones de una demanda administrativa, sus tiempos, etapas y las posibilidades de que prospere.

Para el caso de los conductores de los buses SITP, existe la aplicación de la teoría del riesgo, en estos casos, tiene el efecto de advertir a los conductores que, en la medida en que ellos están creando una situación de peligro, deben responder por cualquier daño que causen; que no tienen derecho a atropellar a un peatón simplemente porque este atraviesa cuando el semáforo no se lo permite o porque lo hace en forma descuidada o en estado de embriaguez; que la simple prueba de la ausencia de culpa o de haber obrado diligentemente no va a exonerarlos de responsabilidad.

Al día en Bogotá, en promedio, seis accidentes se presentan relacionados con vehículos del Sistema de Transporte Masivo Transmilenio, entre articulados y alimentadores; y los del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), los azules y naranjas.

Además, siguen aumentando las cifras de mortalidad, afectación física a personas y daños en infraestructura.

Son las concesiones, puntualmente, quienes enfrentan los procesos judiciales que pudieran comprometer el sistema. Es decir, Transmilenio S.A. no asume

Responsabilidad directa en los accidentes causados y en este momento solo se encuentra vinculada como parte demandada en 38 procesos de reparación directa y siete denuncias penales.

Finalmente concluimos en el desarrollo de la presente investigación que constitucional, legal y jurisprudencialmente las víctimas de los accidentes de tránsito ocasionados por el Sistema Integrado de Transporte Público - SITP, pueden acceder al resarcimiento de los daños causados, mediante el procedimiento Administrativo, a través de la acción de reparación directa, mecanismo que obliga a que el estado repare cuando por un hecho o una omisión se ha producido un daño, daño que fue producido por el ejercicio de una actividad catalogada como peligrosa, así que podría declararse responsable al Estado colombiano en cabeza del Distrito Capital y/o la empresa de Transporte de Tercer Milenio TRANSMILENIO S.A., sociedad anónima de carácter comercial con aportes públicos quien es el ente gestor del Sistema, la entidad encargada de coordinar los diferentes actores, planear, gestionar y controlar la prestación del servicio público de transporte masivo urbano de pasajeros, y tiene la responsabilidad de la prestación eficiente y permanente del servicio.

ABSTRAC

With this research work is to make known to the victims of traffic accidents caused by the integrated public transport SIPT system, tools that allow them access to full compensation for damages caused, since they can learn an analysis of the best legal options to claim their rights and require compensation for damages.

It is also necessary to analyze the causes of the frequent accidents of buses and the importance of implementing preventive actions, since they are empty address the issue, which expose citizens and / or users of SITP to risky circumstances, so it is necessary to raise responsibilities and understand from the administrative law implications of an administrative complaint, his times, stages and the prospects of success.

In the case of drivers of SITP buses, there is the application of risk theory, in these cases has the effect of warning drivers, to the extent that they are creating a dangerous situation, must answer for any damage they cause; they have no right to run over a pedestrian simply because this goes through when the light does not allow it or because it does carelessly or intoxicated; the simple proof of the absence of fault or had acted diligently will not exonerate them from responsibility.

A day in Bogota, on average, six accidents occur related to vehicles TransMilenio Mass Transit System, including articulated and feeders; and the Integrated Public Transport System (PSIS), blues and oranges.

In addition, the figures continue to increase mortality, physical harm to persons and damage to infrastructure.

Concessions are punctually, who face judicial proceedings that could compromise the system. That is, TransMilenio S.A. It does not assume direct responsibility for accidents caused and now is linked only as a defendant in 38 proceedings for direct reparation and seven criminal complaints.

Finally we conclude in the development of this investigation that constitutional, legal and jurisprudential victims of traffic accidents caused by the Integrated Public Transport

System - SITP can access to compensation for damage caused by the administrative procedure, through the action of direct repair mechanism that forces the state repair time by an act or omission has caused damage, damage that was caused by the exercise of an activity classified as dangerous, so it could declare responsible the Colombian State head of the Capital District and / or transport company Third Millennium TRANSMILENIO SA, corporation commercial nature with public contributions who is the manager of the System entity, the entity responsible for coordinating the different actors, plan, manage and control the provision of public service of urban mass transit, and is responsible for the efficient and continuous service delivery.

INTRODUCCION

El presente trabajo analiza la responsabilidad que le compete al Distrito Capital como responsable del Sistema de Transporte Integrado SITP, es un asunto de importancia para la administración distrital, ya que tienen que ver con demandas por daños en terceros, incoadas a causa de siniestros con participación de los buses de este sistema; los accidentes en general representan un creciente problema de salud pública a escala mundial, siendo los accidentes de tránsito los más frecuentes en los que se ha observado tendencia ascendente de la mortalidad y de daños causados potencialmente por esta causa.

La importancia en cuanto a gravedad, secuelas e incapacidades que generan lesiones causadas por accidentes de tránsito son actualmente reconocidas tanto en países desarrollados como en países en vías de desarrollo. En el Distrito este asunto genera demandas millonarias, tema que puede afectar las finanzas de la administración, ante los frecuentes accidentes que se presentan con víctimas y participación del SITP.

Mejorar y garantizar la atención e indemnización a las víctimas de los accidentes de tránsito cometidos por conductores del SITP ya que exige el esfuerzo expreso del gobierno distrital y de sus colaboradores, tomando vital importancia la prevención más que tratar el problema, por ello se requiere de una acción inmediata, con planes legítimamente concebidos por todos los sectores de la sociedad para fomentar la seguridad vial a nivel distrital y local.

La participación ciudadana juega un papel ponderante como elemento clave para viabilizar la forma de acudir a la justicia a través de dispositivos de educación en materia de tránsito, el entrenar y enseñar las normas y explicar las causas de una responsabilidad compartida.

Lamentablemente en Bogotá D.C., el problema radica principalmente, en la política de defensa judicial adoptada por Empresa de Transporte del Tercer Milenio TRANSMILENIO SA., quien tiene como finalidad la gestión, organización y planeación del servicio de transporte público masivo de pasajeros en el Bogotá D.C. y

su área de influencia, bajo la modalidad de transporte terrestre automotor, quienes frente a las reclamaciones derivadas de accidentes de tránsito ocasionados por vehículos de los concesionarios, no concilian supuestamente por falta de legitimación por pasiva, por no ser empresa de transporte, no ser dueña del vehículo, no ser afiladora del vehículo, ni empleadora del conductor, evadiendo toda responsabilidad frente a los daños causados menguando la protección a la vida, honra y bienes de las personas, posición inaceptable ya que el Estado también debe responder por sus acciones y/o omisiones, cuando por razón de éstas, y sin seguir instrucciones expresas, los particulares ocasionen el daño, como en estos casos sucede.

La presente propuesta nos permitirá profundizar en diferentes aspectos y poder determinar qué garantías tiene la vía administrativa frente a las víctimas de accidentes de tránsito ocasionados por el SITP y si es fácil el acceso de las mismas para llegar a la reparación integral de los daños y perjuicios ocasionados, para que el ciudadano (víctima) pueda definir qué acción interponer para resarcir el perjuicio que ha sufrido a causa de la operación normal del SITP.

En concordancia con las líneas de investigación establecidas por la Universidad Gran Colombia, el presente trabajo ha sido desarrollado bajo la siguiente:

“Derecho Constitucional, Administración de Justicia y Bloque de Constitucionalidad.”

Lo anterior toda vez que, definida la responsabilidad del Distrito Capital Bogotá frente a los accidentes de tránsito ocasionados por el Sistema Integrado de Transporte Público SITP, se deberán adelantar las acciones pertinentes a la reparación directa, vía administrativa acudiendo a la administración de justicia de acuerdo a los elementos de competencia y jurisdicción de cada caso.

CAPITULO I

ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN

1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1.1. Formulación del Problema.

Frente a las responsabilidades que asume el distrito respecto de los accidentes que involucran víctimas, se plantea el problema si en caso de un accidente grave, debe responder el distrito en primera medida o el conductor del bus, el propietario del vehículo, la aseguradora o el operador privado, de este modo podemos observar que queda abierto un espacio de duda frente a las responsabilidades para resarcir los daños causados.

La reparación por vía administrativa es un componente de la reparación integral cuyo objetivo es la compensación material de daños ocasionados por infracciones cometidas por servidores del estado en el cumplimiento de sus funciones asignadas, en este caso el sistema de transporte integrado, en Bogotá y los múltiples accidentes que se han reportado, sobre quien cae la responsabilidad?, sobre el conductor quien debe responder por los bienes que le fueron asignados?, o el distrito por ser el promotor, gestor y administrador del sistema de transporte?.

Las reparaciones a las víctimas o a sus familiares buscan un resarcimiento en su gran mayoría de carácter económico (aunque no exclusivo u obligatorio), sumas que se fijan en montos de salarios mínimos legales mensuales vigentes (SMLMV), al momento del pago y que deben ser pagadas por el Estado a la víctima de acuerdo al daño.

Uno de los objetivos en la implementación del Sistema Integrado de Transporte desde que inició, fue que la administración y la ciudadanía trabajaran de manera conjunta en pos de implementar y aprender mecanismos de comportamiento, cultura y solidaridad, que llevaran a un transporte más organizado, seguro, económico y accesible, garantizando con esto la calidad de vida y mayor eficiencia. Tomando en su momento así la administración una decisión de fondo: cambiar de una vez por todas, la

Prestación del servicio de transporte público en Bogotá, asumiendo con ello la responsabilidad de sus fallas (acciones u omisiones), las cuales claramente son visibles y generadoras de daños y perjuicios.

1.1.2 Pregunta de investigación

En atención a las normas jurídicas vigentes en el Estado Colombiano encaminadas a la protección integral de las personas, como fundamento garantizador de los Derechos Fundamentales, como el derecho a la vida, entre otros; de allí la importancia de investigar sobre el tema, por lo que nos lleva a reflexionar en el siguiente interrogante:

¿Qué garantía tiene la vía administrativa frente a las víctimas de los accidentes de tránsito provocados por el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP)?

1.1.3 Hipótesis

El exceso de siniestros que compromete a los buses del SITP se genera por la escasa capacitación y deficiente procesos de mantenimiento preventivo de los automotores, lo cual redundará en accidentes de tránsito que a la larga terminan en avalanchas de demandas contra el distrito en calidad de operador del sistema de transporte, en cabeza de Transmilenio S.A., quienes deben responder vía administrativa reparando los daños causados a las víctimas de los mencionados accidentes.

1.2 JUSTIFICACION

Con el presente trabajo investigativo, se pretende dar a conocer a las víctimas de accidentes de tránsito provocados por el Sistema integrado de transporte público SIPT, las herramientas que les permitan acceder a la reparación integral por los perjuicios ocasionados, toda vez que podrán conocer un análisis de las mejores opciones legales para reclamar sus derechos y requerir la reparación de los daños sufridos.

También es necesario analizar las causas de la frecuente accidentalidad de los buses y la importancia de la implementación de acciones preventivas, ya que se encuentran vacíos frente al tema, los cuales exponen a los ciudadanos y/o usuarios del SITP a circunstancias riesgosas, por lo que se hace necesario plantear responsabilidades y entender desde el derecho administrativo las implicaciones de una demanda administrativa, sus tiempos, etapas y las posibilidades de que prospere.

Para el caso de los conductores de los buses SITP, existe la aplicación de la teoría del riesgo, en estos casos, tiene el efecto de advertir a los conductores que, en la medida en que ellos están creando una situación de peligro, deben responder por cualquier daño que causen; que no tienen derecho a atropellar a un peatón simplemente porque este atraviesa cuando el semáforo no se lo permite o porque lo hace en forma descuidada o en estado de embriaguez; que la simple prueba de la ausencia de culpa o de haber obrado diligentemente no va a exonerarlos de responsabilidad.

Al día en Bogotá, en promedio, seis accidentes se presentan relacionados con vehículos del Sistema de Transporte Masivo TransMilenio, entre articulados y alimentadores; y los del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), los azules y naranjas.

Además, siguen aumentando las cifras de mortalidad, afectación física a personas y daños en infraestructura.

En 2012, los vehículos troncales (los rojos) se vieron envueltos en 310 accidentes de tránsito, los alimentadores (verdes) en 347 y los del SITP (azules) en 75, en poco más de tres meses de operación, para un total de 732 colisiones y choques en un solo año. Para 2013 la cifra se triplicó. Los mismos vehículos rojos, verdes y azules de TM y el SITP protagonizaron, en suma, 2.215 accidentes en las vías de la ciudad. En ese indicador, los buses azules del SITP son tristemente relevantes, pues tuvieron participación en 1.474 incidentes, el 66 por ciento de la accidentalidad del sistema.

En el año 2014, entre carros rojos, verdes y azules acumulan 2976 accidentes que han dejado 962 heridos y 27 ciudadanos sin vida. TransMilenio indica que los gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos, hospitalarios y funerarios ocasionados en esta accidentalidad son cubiertos por los Seguros Obligatorios de Accidentes de los vehículos y las pólizas de responsabilidad civil de cada uno de los operadores que conforman el sistema.

Son los concesionarios, puntualmente, quienes enfrentan los procesos judiciales que pudieran comprometer el sistema. Es decir, TransMilenio S.A. no asume responsabilidad directa en los accidentes causados y en este momento solo se encuentra vinculada como parte demandada en 38 procesos de reparación directa y siete denuncias penales.

1.3 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACION

1.3.1 OBJETIVO GENERAL

Determinar qué garantías tiene la vía administrativa frente a las víctimas de los accidentes de tránsito provocados por el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP).

1.3.2 OBJETIVOS ESPECIFICOS

- Identificar las características, normatividad y fallas en el servicio que dan lugar a los siniestros generados por el SITP.
- Definir cuál es la acción legal más favorable que deben adelantar las víctimas con el fin de lograr una reparación por los daños causados.

1.4 ANTECEDENTES DEL TEMA DE INVESTIGACIÓN

Uno de los retos de la justicia colombiana es lograr que los procesos y demandas contra el Estado tengan unos términos, y que las personas afectadas o víctimas de algún error cuya responsabilidad recaiga sobre el Estado (en este caso distrito), se le garantice una compensación por los daños sufridos. Las cifras por accidentes de tránsito de los buses del SITP son alarmantes, lo que hace necesario estudiar con detenimiento las causas que rodean estos hechos, que en muchas ocasiones y como es sabido terminan en una tragedia, esto teniendo en cuenta que en la mayoría de los casos, los accidentes involucran en sus causas fallas humanas, generadas por los conductores de los buses y/o fallas mecánicas atribuibles al desgaste por el paso del tiempo o a la utilización de buses viejos y obsoletos.

Estos accidentes traerán como consecuencia múltiples demandas al distrito, las cuales pueden evitarse, si se logra educar y profesionalizar el oficio del conductor público, sin embargo al asumir la administración del sistema de transporte público, le representa al distrito el riesgo inminente de verse expuesto a las mencionadas demandas, toda vez que bajo su responsabilidad deberá ejercer un control y vigilancia sobre toda la operación, la cual incluye desde el recurso humano, de capacitación, vías, hasta lo relacionado con los asuntos técnicos mecánicos.

El oficio de conductor en Bogotá, se ha desarrollado a través de una cultura poco convencional, en la que primaba la guerra del centavo y lo que ello representaba como era el irrespeto a las normas de tránsito y a los usuarios, mas el abuso de las jornadas laborales de los conductores quienes podían estar laborando desde las 4:00 de la mañana hasta las 12:00 de la noche, además de estar expuestos a la inseguridad propia de la ciudad.

Con la llegada del Sistema Transmilenio a Bogotá, se da inicio a una transformación de la cultura en la conducción del transporte público, pero desafortunadamente su duración es corta y regresan las malas prácticas ya comentadas, especialmente cuando inicia la operación de lo que hoy llamamos SIPT.

Quienes se postulan para ser parte del equipo de conductores del SITP deben cumplir una serie de requisitos rigurosos, lo que debe redundar en la prestación de un servicio más eficiente, seguro y amable, bajando así los altos índices de accidentalidad. En un análisis causal de los eventos de accidentalidad, Transmilenio S.A concluyó: Que el 96% de las causas de los accidentes en el SITP, son imputables al error humano y este estudio que hizo Transmilenio, coincidió con un estudio hecho por la Asociación Nacional de transporte vial y autoridades de tráfico en Australia, en donde se concluyó que de ese 96% imputable al error humano como causa en los accidentes, en un 53% los eventos fueron causados por actos inseguros de terceros, y en un 43% fueron eventos en los cuales, si bien el operador del bus no necesariamente fue 100% responsable, sí pudo ejecutar alguna acción tendiente a evitar o minimizar el impacto del accidente.

Así mismo como antecedentes hemos encontrado una serie de demandas, las cuales describimos en el Anexo 1.

1.5 MARCOS REFERENCIALES

1.5.1 MARCO TEORICO

El Sistema Integrado de Transporte Publico, es uno de los proyectos de mayor trascendencia para la movilidad de Bogotá, este viene funcionando, desde el 29 de

septiembre del 2012, fecha en la que empezó su operación, presentándose a julio de 2014 un balance 3.700 accidentes, los cuales generaron unas cifras alarmantes de víctimas.

En la mayoría de los casos, los accidentes involucran en sus causas fallas humanas, generadas por los conductores de los buses y/o fallas mecánicas atribuibles al desgaste por el paso del tiempo o a buses viejos y obsoletos.

Durante el desarrollo del presente trabajo determinaremos si el Distrito Capital es garantista (vía administrativa) y si efectivamente dichas víctimas son reparadas en los daños sufridos con ocasión de los mencionados siniestros. En el desarrollo de la presente investigación no ha sido posible encontrar teorías y/o estudios realizados sobre el tema, lo que nos motiva a adelantar un trabajo del que se genere un documento, una guía práctica que le permita a las víctimas adelantar con facilidad los trámites relacionados con la reparación de los daños y perjuicios causados, más sin embargo sobre el tema en la Sentencia C 644 de 2011, se anotan las siguientes intervenciones:

- **Contraloría General de la republica**

“(...) En materia de responsabilidad extracontractual, según el interviniente puede afirmarse que la administración pública responderá por los daños causados a terceros siempre que sean consecuencia del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos, bien sea en el caso especial que la ejecución de las obras públicas las adelante con servicio y medios propios, o bien mediante el concurso de un contratista, ya que no debe olvidarse que el titular de la obra pública es siempre la administración, siendo responsable de reparar los daños derivados de tal actividad.(...)”(Sentencia C 644 de 2011)

- **Consejo de Estado**

“(...) Explican los representantes del Tribunal que el artículo 90 superior elevó a canon constitucional la responsabilidad directa del Estado por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas, de manera que se estableció como cláusula general la obligación reparatoria a cargo del

Estado, sin distingo de la actividad por la cual pueda proceder. La responsabilidad reposa sobre la noción de daño antijurídico, entendido como aquel “perjuicio que es provocado a una persona que no tiene el deber jurídico de soportarlo”, de manera que emerge la obligación reparatoria del Estado con independencia de si el proceder del agente estatal es lícito o no.

El daño es imputable al Estado cuando el mismo es resultado de la acción o de la omisión de las autoridades públicas, en desarrollo del servicio o en nexos con él, tomando en consideración tanto su ligamen fáctico como jurídico, y de conformidad con el fundamento o criterio de responsabilidad de que se trate.

bajo la expresión “agentes del Estado” se encuentran comprendidos tanto los servidores públicos como los particulares que desempeñen funciones administrativas o propias del Estado y que en nexos con el servicio cometan conductas lesivas o violatorias de la vida, honra y bienes de las personas.(...)” (Sentencia C 644 de 2011)

- **Ministerio de Defensa Nacional**

“(...) Sin embargo, considera que se debe declarar exequible el aparte demandado correspondiente al artículo 140 de la Ley 1437 de 2011, en cuanto los particulares pueden ejercer funciones públicas, sin que la entidad pública titular de la prestación del respectivo servicio pueda sustraerse de la obligación que le corresponda.(...)” (Sentencia C 644 de 2011)

- **Ministerio de Transporte**

“(...) Frente a los cargos propuestos contra el inciso segundo del artículo 140 de la Ley 1437 de 2011 señala que las expresiones acusadas, contrario a lo manifestado por el actor, elevan los valores axiológicos de justicia y dignidad humana, “(...)a las nuevas operaciones del Estado a través de particulares, de donde condición sine qua non es la expresa instrucción de la autoridad para la ejecución que eventualmente ocasione el daño antijurídico dentro de los presupuestos de falla del servicio, lo cual responde al

orden de actuación del Estado, excluido de ese plano la actividad privada particular de cualquier ciudadano que por el hecho de ser dañosa en el plano colectivo no es imputable a la configuración y actividad de la administración del Estado con el simple juicio de atender a condiciones de antijuridicidad. (...)” (Sentencia C 644 de 2011)

- **Universidad nacional de Colombia**

“(...) La modificación introducida por el inciso segundo del artículo 140 demandado, reconoce el concepto de “agente del Estado”, categoría en la que se incluye al particular que ejerce funciones de carácter público(...)” en consecuencia, la Ley pretende que quienes ostentando tal calidad, ocasionen un daño antijurídico, estén llamados a concurrir junto con el Estado en el pago de las indemnizaciones a que haya lugar, bien sea dentro del proceso, a través del llamamiento en garantía, o a través de la acción de repetición, o como responsable directo de reparación directa (art. 140 inc.3).

Así, solicita la exequibilidad condicionada del aparte “que haya obrado siguiendo una expresa instrucción de la misma” del artículo 140 de la Ley 1437 de 2011, en el sentido que se entenderá responsable al particular en aquellas situaciones en las cuales esté directamente bajo la tutela de la autoridad administrativa sin que pueda exigir que “este obrando siguiendo una expresa instrucción de la misma. (...)” (La Facultad de Derecho de la Universidad Nacional de Colombia, con el apoyo del profesor Mauricio Rey es Betancourt y del Grupo de Derecho Constitucional del Consultorio Jurídico de la Facultad, rinde concepto.)

- **Instituto Colombiano de derecho procesal**

“(...) El doctor Martín Bermúdez Muñoz interviene en el asunto de la referencia conforme a la designación conferida por el doctor Jairo Parra Quijano, Presidente del Instituto Colombiano de Derecho Procesal, intervención encaminada a demostrar la constitucionalidad de las normas sometidas al control de esta Corporación.

En efecto, manifiesta que el artículo 140 de la Ley 1437 de 2011 no contradice las normas constitucionales invocadas por el contrario, desarrolla lo dispuesto en el artículo 90 de la Constitución Política.

Advierte que el artículo 140 de la referida ley extiende la responsabilidad del Estado a los eventos en los que, quien causa el daño con su acción u omisión no tiene la condición de agente estatal sino que es un simple particular. “Lo hace porque supone que puede estar vinculada al Estado sin tener la condición de agente estatal y, para tal caso exige que dicho particular “haya obrado siguiendo una expresa instrucción de la misma...”. En ese caso, esta es la condición que establece la norma para que su conducta pueda imputársele a la entidad estatal y por ende, ésta deba responder”.

Agrega que “...Un orden justo implica considerar que el Estado repare los daños que hayan causado los agentes estatales cuando su conducta le sea imputable al Estado, esto es cuando hayan obrado con ocasión de sus funciones; y que también que (sic) repare los daños que causen los particulares, siempre y cuando su conducta sea imputable al Estado”.

Según su criterio, debe precisarse que para el correcto entendimiento de la norma es que “ella no excluye la responsabilidad del Estado cuando el daño haya sido causado por la acción o la omisión de una Autoridad Pública (...)”

- **Procurador General de la Nación.**

“(...) Como aclaración previa el Jefe del Ministerio Público advierte que la expresión “La obligación será conjunta y no se dará aplicación a la solidaridad prevista en el artículo 2344 del código civil”, no hace parte del artículo 140 de la Ley 1437 de 2011. Por esta razón, el Procurador solicita a la Corte que se inhiba de pronunciarse respecto de este segmento normativo.

Empieza el concepto analizando los cargos formulados contra el artículo 140, encontrando dos hechos: el primero que la norma incluye la expresión demandada al

momento de enunciar, a modo de ilustración y de manera no taxativa, algunas de las hipótesis de responsabilidad del Estado por los daños que cause, como se puede ver en el texto "... De conformidad con el inciso anterior, el Estado responderá, entre otras, cuando la causa del daño sea ...". El segundo es que la exclusión que el actor censura respecto de daños causados por particulares sin seguir una expresa instrucción de una entidad pública, pero atribuibles a una omisión del Estado, no puede inferirse de manera razonable de una enunciación no taxativa. Entonces, la expresión demandada no es inexequible (...)"

1.5.2 MARCO CONCEPTUAL

Analizadas las causas de los siniestros, encontramos responsabilidad del Distrito Capital, por una parte y por la otra, la responsabilidad en última instancia del estado como ente superior y que tiene la suprema vigilancia y control de la actividad concesionada del transporte público de pasajeros, por lo que nuestro trabajo estará encaminado a evaluar si la ley garantiza los derechos a estas víctimas por los daños causados y de otra parte a definir una ruta o procedimiento que les permita acceder a la reparación integral por los perjuicios ocasionados.

A continuación relacionaremos algunos conceptos con el problema de investigación y la solución, tales como:

- **SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE**

En el Plan Maestro de Movilidad, se establece la estructuración del nuevo Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá (SITP), como instrumento que garantiza mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, optimizando los niveles de servicio para viajes que se realizan en la ciudad. El SITP es un sistema organizado e integrado de diferentes servicios de transporte (Urbano, Especial, Troncal, Complementario, Alimentador y demás modos de transporte que se irán implementado) que buscan el cubrimiento efectivo del transporte en Bogotá.

El sistema integra la operación y la tarifa, genera beneficios para poblaciones particulares, ajusta tecnológicamente la flota actual, tiene un único medio de pago por medio de tarjetas inteligentes y maneja paraderos establecidos para el arribo y partida de pasajeros, entre otros aspectos.

TRANSMILENIO S.A., como entidad del Distrito, es el ente gestor del SITP y deberá velar por su operación para atender con calidad, eficiencia y sostenibilidad la demanda de transporte público en la ciudad de Bogotá D.C.

- **SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE URBANO**

Podemos considerar que el transporte urbano es un servicio público esencial, que presenta una relación constante entre el prestador del servicio y los ciudadanos.

Este servicio es proporcionado por una o varias empresas privadas o por consorcios de transporte público. Los servicios se mantienen mediante cobro directo a los pasajeros.

- **RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL**

Para que se configure la responsabilidad civil le corresponde a la parte actora demostrar la ocurrencia del accidente (tiempo, modo y lugar), la relación de causalidad (acción – omisión), y el presunto daño, no basta la simple afirmación desprovista de medio probatorio que la corrobore.

“ ... en ocasiones a pesar de existir daño no procede declarar la responsabilidad. Esto por cuanto el daño es requisito indispensable pero no suficiente para que se declare la responsabilidad. En efecto, en algunos eventos no se declara la responsabilidad, a pesar de haber existido daño. Es lo que ocurre en dos hipótesis: el daño existe pero no se puede atribuir al demandado, como cuando aparece demostrada una de las causales exonerativas; o el daño existe y es imputable, pero el

imputado no tiene el deber de repararlo, porque no es un daño antijurídico y debe ser soportado por quien lo sufre...” (Juan Carlos Henao, *El Daño*, Edi. Universidad Externado de Colombia, 1998).

- **RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL DEL ESTADO**

Este concepto se sustenta en el Art 90 de la Constitución Política de Colombia así:

“El Estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le 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 daños, que haya sido consecuencia de la conducta dolosa o gravemente culposa de un agente suyo, aquél deberá repetir contra éste.”

“...Las principales características de los diferentes títulos de imputación de responsabilidad del Estado son: Falla del Servicio, Daño Especial, Riesgo Excepcional; los cuales buscan estudiar los elementos que delimitan la responsabilidad, aclarar y realizar las precisiones necesarias para el adecuado manejo de los conceptos y describir la evolución y el desarrollo que ha tenido en Colombia jurisprudencial y doctrinariamente la responsabilidad subjetiva y objetiva.”

Es que el Estado está obligado a indemnizar a las asociados que resulten afectados por sus acciones u omisiones, sean lícitas o ilícitas, cuando se demuestra dentro de la acción de reparación directa instaurada por la persona afectada, que se ha configurado los elementos estructurales de responsabilidad: Daño Antijurídico e Imputación Fáctica y Jurídica, dando aplicación al principio *iura novit curia* cuando no está claro el título de imputación, basándose el juez en los hechos que fundamentan la pretensión, a pesar de ser la jurisdicción contenciosa eminentemente rogada.”.

(<http://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/10654/3549/2/GomezOrtizMariaIlvany2010.pdf>)

1.5.3 MARCO NORMATIVO

Exigir una indemnización por los daños que ocasione un accidente de tránsito y más aún cuando es ocasionado por la imprudencia de algunos conductores del transporte público, es un derecho que cobija a todas las víctimas, para ello el gobierno distrital maneja y controla el Sistema Integrado de Transporte Público, como lo determina la ley así:

La jurisprudencia del Consejo de Estado ha determinado que, la Nación tendrá que reparar de manera económica a las personas que se vean involucradas en algún accidente, cuando el mismo haya sido causado por negligencia del Estado en todas sus circunstancias.

De acuerdo con la jurisprudencia emitida por el Consejo de Estado, “el hecho de que la víctima pueda encontrarse en estado de beodez no descarta la obligación que les corresponde a las autoridades de brindar todas las condiciones de seguridad, tanto en vías principales como secundarias y urbanas”.

El Alto Tribunal no habla solo de daños en las vías o de la falta de señalización: “también se puede demandar si usted es víctima de una alcantarilla sin tapa, de un poste de la energía mal situado, de un árbol caído, de un cable de la energía suelto y, en general, de todo el ornato público al que le falte el mantenimiento”. Todo lo que implique un daño en accidente de tránsito a un conductor o a un peatón es responsabilidad del Estado, si se comprueba que no cumplió con su obligación de conservar las mínimas condiciones de seguridad en la vía, además que influye como en este caso la impudencia del conductor o la violación al deber objetivo de cuidado.

- **Artículo 2 Constitución Nacional**

“Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en

la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo.”(
<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=4125>)

Es de gran importancia para esta investigación, demostrar que como fin esencial del estado es garantizar a las personas sus derechos y deberes, más aún cuando implique garantizar su integridad personal.

- **Artículo 90 Constitución Nacional**

“El Estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le 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 daños, que haya sido consecuencia de la conducta dolosa o gravemente culposa de un agente suyo, aquél deberá repetir contra éste.”

De acuerdo a lo anterior, el Estado está obligado a indemnizar a las asociados que resulten afectados por sus acciones u omisiones, sean lícitas o ilícitas, cuando se demuestra dentro de la acción de reparación directa instaurada por la persona afectada, que se ha configurado los elementos estructurales de responsabilidad

- **Artículo 322 Constitución Nacional**

“A las autoridades distritales corresponderá el deber y el interés garantizar el desarrollo armónico e integrado de la ciudad y la eficiente prestación de los servicios a cargo del Distrito; a las locales, la gestión de los asuntos propios de su territorio”.

En el caso concreto, le corresponde al estado vigilar y velar por el buen cumplimiento del servicio, si no es eficiente y por ende hay fallas en este, y como consecuencia implica un daño a la persona, Es responsabilidad del Estado.

- **Ley 1437 Código de lo Contencioso administrativa Artículo 140.**

“Reparación directa. En los términos del artículo 90 de la Constitución Política, la persona interesada podrá demandar directamente la reparación del daño antijurídico producido por la acción u omisión de los agentes del Estado.”

- Medio de control acción de reparación directa Art 152 No 6 ley 1437 de 2011.
- Art 16 de la ley 446 de 1998, que regula el principio de la reparación integral por los daños causados.
- Ley 1103 DE 2006
Artículo 4º,

El Gobierno Nacional especialmente, a través del Ministerio de Transporte y sus entidades adscritas o vinculadas coordinará la implementación permanente de programas y campañas de educación y capacitación en relación con las normas de tránsito y transporte, seguridad vial y saneamiento ambiental, dirigida a los conductores de servicio público y privado en el país”

- **Decreto 319 de 2006**

Artículo 67. De la capacitación de los conductores de servicio público.

La Secretaría de Tránsito y Transporte, en coordinación con la Secretaría de Educación promoverá la realización de programas de capacitación para los conductores de vehículos de servicio público, tendientes a mejorar de manera integral, su formación y competencia, sin perjuicio de la iniciativa que en el mismo sentido y de forma coordinada con esa entidad, realicen las empresas de transporte”.

- **ACUERDO 04 DE 1999 (Febrero 04)**

Por el cual se autoriza al Alcalde Mayor en representación del Distrito Capital para participar, conjuntamente con otras entidades del orden Distrital, en la Constitución de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio – Transmilenio S.A. y se dictan otras disposiciones.

- **ACUERDO 239 DE 2006 (JUNIO 29)**

"Por medio del cual se organiza el control social de usuarios del servicio público de transporte terrestre automotor masivo, colectivo e individual de pasajeros en Bogotá, Distrito Capital".

- **DECRETO DISTRITAL 309 DE 2009**

Por el cual se adopta el sistema Integrado de Transporte Público para Bogotá D.C., y se dictan otras disposiciones.

1.6 DESCRIPCION METODOLOGICA

1.6.1 MÉTODO DE INVESTIGACION

Definimos como método de investigación el análisis y la síntesis toda vez que realizaremos un estudio profundo de cada uno de los elementos del complejo fenómeno de la responsabilidad del Distrito frente a los accidentes de tránsito ocasionados por el SITP, permitiéndonos analizar cada una de los segmentos elementales de esta temática, para definir de lo particular a lo general si la administración distrital es o no garantista con relación a la reparación directa por los daños y perjuicios generados por hechos u omisiones de servidores públicos y/o particulares que cumplan funciones administrativas en el Distrito Capital.

1.6.2 INSTRUMENTOS DE RECOLECCION DE LA INFORMACION

Fuentes primarias: Sentencias, demandas administrativas de reparación directa, juzgados administrativos juzgados administrativos de descongestión, tribunal superior de Bogotá-sala administrativa, Rama judicial, artículos periodísticos.

Fuentes secundarias: Información proveniente de entidades distritales, entes de control, entre otros.

1.7 VALOR SOCIAL DE LA INVESTIGACION

Entendido el derecho como un instrumento para el desarrollo y la solución de problemas sociales, es precisamente el presente trabajo, una herramienta que contiene un análisis jurídico cuyo principal objetivo es contribuir con la ciudadanía capitalina, brindándole información que le permita acceder a los mecanismos que le faciliten la reclamación y reparación integral de los perjuicios causados como consecuencia de los siniestros causados con participación del Sistema Integrado de Transporte (SIPT). Es importante destacar, que este mismo trabajo puede ser utilizado por los habitantes de todas las ciudades del país, que operen sistemas de transporte público masivo, incrementando considerablemente el número de personas beneficiadas y por supuesto el valor social de nuestro trabajo.

Así mismo, es un aporte a la academia en el sentido que podrá ser utilizado como herramienta de consulta tanto por alumnos de pregrado, como de posgrado y maestros interesados en el tema.

1.8 VALOR JURIDICO DE LA INVESTIGACION

El valor jurídico de la presente investigación lo enfocamos en el dictamen que hacemos de no correspondencia de las normas vigentes referidas a responsabilidad del

Estado en este caso (Distrito) frente a la política de defensa judicial de Transmilenio S.A., cuando decide en caso de reclamaciones no conciliar y mucho menos reparar, cuando se cuenta con un sin número de argumentación con fundamento constitucional y legal, la cual describiremos, la que permitirá la exigencia y validez material de la ley, mostrando además el verdadero alcance del sistema de fuentes que para este caso está dado por la ley, los valores o los principios del derecho.

Con toda seguridad los colegas litigantes, también encontrarán en el presente documento contenido jurídico que les permita ampliar su argumentación en la defensa de los derechos y reclamaciones de sus clientes, vía administrativa.

CAPITULO II

SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PUBLICO DE BOGOTA (SIPT)

2.1 HISTORIA

2.1.1 Antecedentes del sistema

Desde los años 60 hasta los 90, el transporte público corre, en su gran mayoría, por cuenta de empresarios privados, de manera anárquica, costosa, incomoda e insostenible y desde mediados de los años 80 y, sobre todo, a finales de los 90, entra en crisis.

Para finales del siglo XX la situación era crítica. No había un verdadero sistema de transporte público urbano que sirviera como alternativa al vehículo particular, lo que incentivaba aún más su uso y la ciudad registraba bajos niveles de competitividad a nivel latinoamericano y una insatisfacción en la calidad de vida de la gran mayoría de los Bogotanos.

Las administraciones de los alcaldes Andrés Pastrana (1988-1990) y Jaime Castro (1992-1994), además de la primera de Antanas Mockus (1995 – 1997), presentaron propuestas para solucionar el problema de transporte público, con resultados poco visibles. Durante la alcaldía Mockus se habló insistentemente de la posibilidad de establecer un sistema de transporte masivo que contribuyera a remediar la problemática de la movilidad en Bogotá.

El alcalde Enrique Peñalosa (1998-2000) incluyó en su programa de gobierno, como proyecto prioritario, ofrecer a la ciudad una solución al problema del transporte público y fue en ese gobierno que se determinó la construcción de una infraestructura especial destinada de manera específica y exclusiva a su operación, a partir de corredores troncales especializados, dotados de carriles de uso único, estaciones,

puentes, ciclo rutas y plazoletas de acceso peatonal especial, diseñados para facilitar el uso del sistema a los usuarios.

En consecuencia, y con base en los estudios efectuados durante la primera administración del alcalde Antanas Mockus por la Japan International Cooperation Agency (JICA), se decidió, como solución al problema del transporte público la creación del Sistema TransMilenio, sustentado en cuatro pilares:

- Respeto a la vida, representado en un servicio seguro, cómodo, y moderno.
- Respeto al tiempo de los usuarios, con un sistema de transporte que cumpla estándares mínimos de calidad en cuanto a itinerarios y tiempo de desplazamiento.
- Respeto a la diversidad ciudadana, pues se convertiría en un sistema de transporte en el que converjan las diferentes clases sociales sin preferencias de ninguna clase y, por el contrario, trato igualitario.
- Calidad internacional, cumpliendo con los requisitos mínimos señalados por la ingeniería del transporte para la prestación de un servicio cómodo, seguro y efectivo.

Después de varios inconvenientes, entre ellos la oposición de concejales y empresarios del transporte, el Concejo de Bogotá aprobó el proyecto para la creación del sistema por medio del acuerdo 04 de 1999, que autorizó al alcalde mayor, en representación de Bogotá D.C., para participar conjuntamente con otras entidades del orden distrital en la constitución de la Empresa de Transporte de Tercer Milenio, TRANSMILENIO S.A., dada el 13 de octubre de 1999 como sociedad por acciones, bajo la forma de sociedad anónima de carácter comercial con aportes públicos.

TRANSMILENIO S.A. es el ente gestor del Sistema, la entidad encargada de coordinar los diferentes actores, planear, gestionar y controlar la prestación del servicio público de transporte masivo urbano de pasajeros, y tiene la responsabilidad de la prestación eficiente y permanente del servicio. Es así como el 18 de diciembre de 2000, se inauguró la primera ruta que comenzó a operar con 14 buses entre las calles ochenta

y sexta por la troncal de la Caracas. Durante este período se entregaron las troncales: Autonorte, Calle 80 y Caracas.

En el segundo período de administración del Alcalde Antanas Mockus (2001-2003) los proyectos prioritarios fueron las tres nuevas troncales de transporte masivo: Américas, NQS y Avenida Suba.

Durante la administración del actual Alcalde Gustavo Petro, entraron a operar las troncales de la Avenida Eldorado y la Carrera 10ª.

Actualmente el sistema cuenta con 112.9 Kms de vía en troncal en operación, 11 troncales en operación, 134 estaciones, 9 portales y 9 patio garajes. Moviliza en promedio 1.926.985 pasajeros diarios cubriendo el 30% de la demanda de transporte público de Bogotá. Además el Sistema tiene a su servicio 13 ciclo parqueaderos con 2.331 puestos en total. Espacios seguros, cómodos y de fácil acceso para todas las personas que utilizan la bicicleta como una alternativa formal de transporte para la movilidad diaria.

Y aunque los beneficios del Sistema TransMilenio para la ciudad y sus habitantes son innegables, no se puede desconocer el aumento de la población y el crecimiento de la ciudad a hoy la operación es insuficiente.

2.1.1.1 Guerra del centavo

En la década de los 80s los conductores no tenían un salario fijo, sino que ganaban un porcentaje de los pasajes que recolectaran en sus recorridos. Esto obligaba a los conductores a recoger la mayor cantidad de usuarios posibles y a trabajar durante turnos de hasta dieciséis horas diarias. La guerra del centavo era la batalla campal a la que los bogotanos estuvimos acostumbrados por muchos años y que surgió en nombre del lucro. Para los bandos de la guerra del centavo, los usuarios no eran más que cargas a las que había que transportar y arrastrar de un lado a otro por las vías de la ciudad para obtener la mayor cantidad de dinero, para los choferes y los dueños de los buses.

2.1.2 Objeto y Funciones Transmilenio S.A

Corresponde a TRANSMILENIO S.A., como objetivo, la gestión, organización y planeación del servicio de transporte público masivo urbano de pasajeros en el Distrito Capital y su área de influencia, bajo la modalidad de transporte terrestre automotor, en las condiciones que señalen las normas vigentes, las autoridades competentes y sus propios estatutos.

Para el desarrollo de su objeto, corresponde a TRANSMILENIO S.A. ejercer las siguientes funciones:

- “Gestionar, organizar y planear el servicio de transporte público masivo urbano de pasajeros en el Distrito Capital y su área de influencia, en la modalidad de transporte terrestre automotor.”
- “Aplicar las políticas, las tarifas y adoptar las medidas preventivas y correctivas necesarias para asegurar la prestación del servicio a su cargo, de conformidad con los parámetros señalados por la autoridad competente.”
- “Garantizar que los equipos usados para la prestación del servicio incorporen tecnología de punta, teniendo en cuenta especialmente el uso de combustibles que generen el mínimo impacto ambiental.”
- “Celebrar los contratos necesarios para la prestación del servicio de transporte masivo, ponderando entre otros factores la experiencia local en la prestación del servicio de transporte público colectivo.”
- “Aportar o suscribir acciones en sociedades que tengan por objeto la prestación de los mismos servicios o la realización de actividades conexas o complementarias. Así mismo, podrá asociarse, conformar consorcios y formar uniones temporales con otras entidades públicas o privadas para desarrollar tales actividades.”

“TRANSMILENIO S.A. no podrá ser operador ni socio del transporte masivo terrestre urbano automotor por sí mismo o por interpuesta persona, ya que la operación del sistema estará contratada con empresas privadas.²

“TRANSMILENIO S.A. será responsable de la prestación del servicio cuando se declare desierto un proceso de selección o cuando se suspendan o terminen anticipadamente los contratos o se declare la caducidad de los contratos con los operadores privados por las causas previstas en la ley o los contratos.”

Colaborar con la Secretaría de Tránsito y Transporte (ahora Secretaria de Movilidad) y demás autoridades competentes para garantizar la prestación del servicio.

Darse su propio reglamento, y las demás que le sean asignadas por las normas legales, sus estatutos o las autoridades competentes.

2.1.3 Concesiones

Los concesionarios son empresas privadas que tienen a cargo la operación del Sistema Integrado de Transporte Público -SITP-

A continuación los 9 operadores del SITP, las zonas que operan e información de contacto (<http://www.transmilenio.gov.co/es/articulos/objeto-y-funciones> [://www.transmilenio.gov.co/es/articulos/objeto-y-funciones#sthash.yuQ1gkbb.dpuf](http://www.transmilenio.gov.co/es/articulos/objeto-y-funciones#sthash.yuQ1gkbb.dpuf))

- **TRANSPORTE ZONAL INTEGRADO S.A.S.- TRANZIT S.A.S.**
 Representante: Edna Piedad Cubillos Caicedo
 Dirección: Calle 6 Sur No.15A-24 Piso 4
 Teléfono: 7455700 Ext: 1103 - 1119
 Página Web: <http://www.tranzit.com.co/>
 Email: contactenos@tranzit.com.co
 Zona: Usme

- **GMÓVIL S.A.S.**
Representante: Juan Fernando Cajiao
Dirección: Calle 24D # 86-53
Teléfono: 6795900 Ext. 226
Página Web: <http://www.gmovilsas.com.co>
Email: contacto@gmovilsas.com
Zona: Engativá
- **MASIVO CAPITAL S.A.S.**
Representante: Helbert Ramiro Rivera B.
Dirección: Avenida calle 26 N°59-51 Torre 3 oficina 504 Ciudadela Empresarial Sarmiento Angulo
Teléfono: 2205060 Ext: 1101 - 1106
Email: empleo@masivocapital.com
Página Web: <http://masivocapital.com/>
Zona: Kennedy - Suba Oriental
- **EMPRESA DE TRANSPORTE INTEGRADO DE BOGOTÁ - S.A.S. ETIB S.A.S.**
Representante: Diego Martínez Montoya
Dirección: Av. El Dorado No. 68 C61 Oficina 529
Teléfono: 4543923 - 2659835
Página <http://etib.com.co/>
Zona: Bosa
- **ESTE ES MI BUS S.A.S.**
Representante: Daniel Murgueito Escobar
Dirección: TRANSV. 94 L N°80-53
Teléfono: 4422584
Página Web <http://esteesmibus.com/>
Zona: Calle 80 – Tintal - Zona Franca
- **ORGANIZACIÓN SUMA S.A.S.**
Representante: Carmen M. Martínez
Dirección: KR 17 No.70-31 SUR, Barrio: Las Quintas del Sur - Ciudad Bolívar
Teléfono: 3846240
Email: contacto@sumasas.com
Página Web <http://sumasas.com/>
Zona: Ciudad Bolívar
- **EGOBUS**
Representante: Daniel Barrera Nieto
Dirección: Calle 49 No. 13-33 Oficina 903
Teléfono: 285 2051 – 285 1588

Email: info@egobussas.com
 Página Web <http://egobussas.com/>
 Zona: Perdomo – Suba centro

- OPERADOR SOLIDARIO DE TRANSPORTADORES COOBUS S.A.S.**
 Representante: Mario Álvarez Ulloa
 Dirección: Carrera 31A No. 25A - 68
 Teléfono: 2691800 - 2691796 - 2691995
 Página Web: <http://www.coobussas.com/>
 Zona: Fontibón
- CONSORCIO EXPRESS S.A.S.**
 Representante: Andrés Jaramillo Botero
 Dirección: Calle 32sur No. 3C-08 Patio Portal 20 de Julio
 Teléfono: 7424711
 Zona: Usaquén - San Cristóbal

2.1.3.1 Rutas

RUTAS DE MAYOR OCUPACION EN EL COMPONENTE TRONCAL

Mañana (05:30 a 08:30)		Tarde (17:30 a 19:30)	
Ruta	Ocupación	Ruta	Ocupación
B23	100%	H20BI	100%
D20BI	100%	L7	99%
B18	98%	H17	95%
C15	98%	L10	95%
C29	97%	H15	95%
B53	97%	F19	94%
A15	97%	H54	94%
J73	97%	G52	93%
J70	97%	H20	93%
A52	97%	G22	93%
C19	96%	H4	93%
B28	95%	F32	92%
D51	95%	F23BI	92%
D50	95%	B74	92%
B12	94%	C15	92%
F29	93%	H3	92%
C17	93%	J24	91%
B72	91%	F28	91%
D3	91%	G31	91%
H20	90%	H21	90%
H70	90%	G61	90%
G71	90%	F23	90%
E25	90%	D10	90%
H50	90%	D60	90%

Fuente: Subgerencia técnica y de servicios. TMSA.

2 Servicios (rutas)

2.1 Servicios Troncales (BRT):

Tabla 4. Oferta de servicios por tipo de día

Tipo de día	Servicios por tipología de flota		
	Articulados y Biarticulados	Duales	Total
Hábil	112	10	122
Sábado	74	10	84
Domingos y Festivos	32	8	40

Fuente: Dirección técnica de BRT. Con corte a 31 de Julio de 2015.

2.2 Servicios Alimentadores

Tabla 5. Oferta de servicios de alimentación por tipo de día

Tipo de día	Servicios
Hábil	109
Sábado	99
Domingos y Festivos	93

Fuente: Dirección técnica de BRT. Con corte a 31 de Julio de 2015.

2.3 Servicios Zonales

279 servicios zonales a 31 de Julio de 2015

2.1.3.2 Afiliaciones

Se realizan a través de la tarjeta Tu llave SIPT TransMilenio, se usará como pasaje y se cargará en los puntos autorizados, también le servirá como tarjeta para transbordar a todo el sistema.

Existen varios tipos de tarjeta tu llave SITP TransMilenio, así:

- **Tarjeta Tu llave básica**



Anónima, sin los datos personales del usuario, sin descuentos por transbordos y sin viaje a crédito.

- **Tarjeta Tu llave Plus**



Personalizada con el nombre y la identificación del usuario, con descuentos por transbordo y la facilidad del viaje a crédito.

- **Tarjeta Tu llave Plus especial**



Para usuarios Adulto Mayor: personalizadas con el nombre, la identificación del usuario y foto, con descuentos por trasbordo, la facilidad del viaje a crédito, y descuentos adicionales.

Cómo se usa la tarjeta tu llave

Una tarjeta Anónima se puede personalizar, volviéndola una tarjeta Plus o una tarjeta Plus Especial para Adulto Mayor. La personalización será gratis para todas las tarjetas, solo se presenta la cédula de Ciudadanía o documento de identificación y se diligencia un formulario. Cada persona solo tendrá una tarjeta personalizada.

2.2. SISTEMA INTEGRADO

El Sistema Integrado de Transporte Público SITP es la oferta de transporte público articulada, organizada y de fácil acceso, con cobertura en toda la ciudad, que permite movilizar a los ciudadanos con mejores estándares de calidad. En su concepción el SITP implica un sistema de recaudo centralizado, con un medio de pago único (integrado). La implementación del SITP implica un nuevo esquema de rutas para toda la ciudad: Troncales, Zonales, Alimentadoras, Complementarias y Especiales. El Sistema Integrado de Transporte Masivo se estructuró en 13 zonas de operación (más la zona neutra), concesionadas por 24 años a 9 operadores. (...)”

2.2.1 Operación

Las Empresas Operadoras son las encargadas de comprar y operar los buses troncales que actualmente están en los corredores de Fase I (Calle 80, Av. Caracas, Autopista Norte y Calle 13), Fase II (Américas, NQS y Suba) y Fase III (Calle 26 y Carrera 10ª). Adicionalmente, se encargan de contratar y capacitar los conductores del Sistema. Para maximizar la eficiencia y la cobertura del TransMilenio, el Sistema de operación contiene servicios troncales y alimentadores. Los servicios son proveídos por empresas privadas, bajo rigurosas condiciones establecidas en contratos de concesión otorgados por TRANSMILENIO S.A., los componentes del sistema de operación de TransMilenio son:

Los vehículos que se utilizan en los servicios troncales del Sistema TransMilenio son especialmente diseñados para el transporte público urbano de pasajeros. Tienen una capacidad para 160 personas, mide 18 metros de largo por 2.60 de ancho y cuentan con características mecánicas avanzadas: suspensión neumática, caja de cambios automática, cuatro (4) puertas de 1.10 metros al lado izquierdo y motores de última tecnología alimentados por Diésel, los cuales superan ampliamente las normas medioambientales vigentes en Colombia. Los vehículos del Sistema TransMilenio ofrecen estándares de calidad y servicio mucho mejor que los del transporte tradicional.

Adicionalmente, en el segundo semestre de 2009 se hizo la vinculación de flota con mayor capacidad (buses biarticulados), tiene una capacidad 260 personas, mide 27.2 metros de largo por 2.60 de ancho y cuentan con características mecánicas avanzadas: suspensión neumática, caja de cambios automática, siete (7) puertas de 1.10 metros al lado izquierdo y motores de última tecnología alimentados por Diésel.

La puesta en operación de estos vehículos permite atender los corredores con mayor demanda mejorando los tiempos de atención de los usuarios en las estaciones con mayor afluencia. Entre las ventajas del bus biarticulado se encuentran: mayor capacidad de abordaje de los usuarios, mejor distribución de los usuarios dentro de la estación, menor cantidad de emisiones por pasajero transportado. Existen varios factores que hacen atractivo el uso de los autobuses biarticulados, tales como su mayor productividad laboral, la cual reduce los costos de operación por usuario reflejado en la tarifa. (<http://www.transmilenio.gov.co/es/articulos/operacion>.<http://www.transmilenio.gov.co/es/articulos/operacion#sthash.XuMNIsoN.dpuf>).

- **Entrada en operación**

Desde que TransMilenio asumió la operación de los 6.491 buses del transporte público colectivo (TPC) que tienen tarjeta de operación vigente, ha aprobado la chatarrización de 1.019 vehículos de los 1.881 que se han postulado, esto representa un avance sólo del 41 por ciento desde el 2012, cuando empezó la implementación de Sistema Integrado de Transporte (SITP).

El Consejo de Estado dejó en firme el decreto 115 expedido por la alcaldía de Bogotá, que establece el denominado factor de calidad que permite recaudar recursos para proceder a la chatarrización de vehículos de transporte público que deben salir de circulación por ser modelos muy viejos.

El tribunal consideró que el alcalde de Bogotá, tiene las facultades para tomar decisiones que permitan mejorar la movilidad y el tránsito en la capital del país y estimó que el decreto 115 busca mejorar esa movilidad a través de la compra de los vehículos que están para chatarrizar.

La sección primera del tribunal consideró que dentro de la política de replanteamiento del transporte público en Bogotá, el factor de calidad destinado a la compra de vehículos que formen parte de la sobreoferta, “es importante y determinante”.

El magistrado Rafael Ostau de Lafont, quien fue el ponente de la decisión, explicó que el ex alcalde de Bogotá Antanas Mockus, actuó de manera adecuada, al expedir el decreto 115 de 2003, porque en este caso el factor de calidad se ajusta al concepto de la tarifa del transporte público.

El decreto 115 de 2003 establece el pago de una tasa de 17 pesos por cada pasaje en el transporte público, destinados al factor de calidad, para facilitar la compra de los vehículos de transporte con varios años de antigüedad.

CAPITULO III

POSIBLE RESPONSABILIDAD DEL ESTADO POR DAÑOS CAUSADOS A LAS VICTIMAS EN LA OPERACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO

Nuestro mayor interés en el desarrollo del presente trabajo es identificar las herramientas jurídicas con que cuentan las víctimas de los accidentes de tránsito ocasionados por el Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Capital (SITP), las cuales les permitan resarcir los daños y/o perjuicios en su patrimonio o derecho. Especialmente determinar si Bogotá D.C., es patrimonialmente responsable por vía de jurisdicción administrativa con ocasión de las acciones u omisiones generadas en desarrollo de la operación del SITP.

De acuerdo al tipo de accidente de tránsito presentado, se determina la responsabilidad que corresponde, ya sea contravencional, civil, penal o administrativa. Cada una de ellas dispone un tipo de sanción de diferente índole, serán las autoridades quienes definan la clase de amonestación recibirá en ente o persona involucrada en el hecho.

3.1 POSIBLES RESPONSABLES

La responsabilidad en un accidente de tránsito es la deuda u obligación de pagar los daños ocasionados en un accidente mediante el patrimonio propio o de un tercero. Son producidas por los hechos, actos y conductas de las personas y sus consecuencias podrán afectar el patrimonio o la libertad de una persona.

DENTRO DE UN ACCIDENTE DE TRÁNSITO LOS POSIBLES RESPONSABLES SON:

3.1.1 RESPONSABILIDAD DEL ESTADO

Como ha sido reiterado por la jurisprudencia, cuando para la prestación del servicio la Administración utilice o despliegue instrumentos o actividades peligrosas y como consecuencia de ello se cause un daño, la responsabilidad deberá estudiarse desde la óptica de la responsabilidad objetiva por riesgo. Precisamente, según esta orientación jurisprudencial, la conducción de vehículos se encuentra inmersa en dicho régimen puesto que tal actividad encierra un riesgo objetivamente apreciable. Entonces, en estos eventos, el actor debe demostrar que ha sufrido un perjuicio indemnizable y la relación de causalidad con el hecho causante del daño, mientras que la entidad demandada se desligará de la responsabilidad pretendida, demostrando la culpa exclusiva de la víctima, el hecho de un tercero o la fuerza mayor.

En el sub-judice, de los elementos probatorios destacados puede observarse que, aunque guiada por nobles intenciones, la conducta del agente estatal (conductor de sipt) fue imprudente. Bajo esta perspectiva jurídica y demostrada como se encuentra el daño antijurídico sufrido por los actores y su relación de causalidad con la conducción del vehículo oficial, deberá declararse la responsabilidad administrativa y patrimonial del Estado, pues se prueba la falla del servicio. (Sentencia 9137 del 02/04/26. Ponente: JESÚS MARIA CARRILLO BALLESTEROS. Actor: NUBIA MEZA QUIÑONES Y OTRO).

3.1.1.1 ACCIÓN U OMISIÓN DEL ESTADO

El comportamiento dañoso generador de responsabilidad puede consistir en una:

1. **Acción positiva**, que ocasiona un daño a la víctima. Implica añadir un factor a la cadena de condiciones causales que conducen al resultado dañoso.
2. **Acción omisiva**, que evita realizar algún comportamiento que hubiera impedido un daño para la víctima. Implica no haber eliminado uno de los factores de la cadena causal que ha conducido al daño.

Ambas acciones pueden generar responsabilidad:

1. Responsabilidad por una acción positiva: un conductor atropella a un peatón por exceso de velocidad.
2. Responsabilidad por una acción omisiva: No se realiza mantenimiento preventivo a los automotores, por lo que los frenos no funcionan y se causa un accidente en el que un niño pierde la vida. Existe un comportamiento omisivo de la Administración municipal que no ha evitado el resultado dañoso.

En la omisión, es especialmente importante la imputación objetiva: para imputar un daño a una omisión hay que establecer un deber de interferir en la cadena dañosa. Aunque se pueda interferir, sólo si existe un deber de auxilio, socorro o actuación, el comportamiento omisivo será generador de responsabilidad. Dentro de la omisión algunos distinguen:

1. **Omisión pura:** la falta de actuación no se liga a una previa conducta activa del sujeto (Ej: una persona que está paseando por la Barceloneta y un nadador se está ahogando y no lo rescata).
2. **Omisión impura:** la falta de actuación se relaciona con una previa actividad de quien ha omitido un comportamiento (Ej.: una empresa química produce una sustancia y, aunque se le ha requerido que instale un filtro, no lo hace y produce un daño al medio ambiente; hay un comportamiento omisivo por no haber interferido en la cadena causal y existir un previo comportamiento del mismo sujeto con el resultado dañoso).

- **TRANSMILENIO INDICA QUE HACER EN CASO DE ACCIDENTE DE TRANSITO EN EL SISTEMA**

En la página web de TransMilenio se describen las acciones a seguir por parte de una persona que tiene un accidente dónde esté involucrado un bus del Sistema TransMilenio, así:

- Identifique en lo posible el vehículo con el que ocurre el evento (Número interno, Placa del bus). En caso de que no sea posible la identificación, solicite la colaboración de otro usuario, de un agente de la Policía Nacional o registre la hora exacta y el servicio que realiza el bus.
- Informe inmediatamente al operador del bus, a un funcionario del Sistema, a la Policía de Transporte Masivo o a un funcionario de recaudo; estos dos últimos se encuentran siempre en todas las estaciones. Estas personas son responsables de activar el apoyo.
- Espere el apoyo de los vehículos de respuesta rápida o de las ambulancias.
- Suministre toda la información y documentación solicitada por el personal médico y espere la remisión al centro médico designado por la Secretaria de Salud.
- La Policía de Tránsito conocerá del caso, si determina que es un accidente de tránsito, realizará el informe Policial de Accidente de Tránsito – IPAT y le suministrará al profesional médico de la ambulancia el SOAT (Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito) del vehículo, para su atención en centro médico.
- El SOAT ampara los gastos médicos quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios, la incapacidad permanente, la muerte y los gastos funerarios, gastos de transporte y movilización de víctimas. En caso de que se excedan los valores amparados por el SOAT, la cobertura de la prestación de salud debe ser tramitada a través del FOSYGA (Lo cual es obligatorio de conformidad con la Ley).
- La Policía de Tránsito informa a qué Fiscalía fue asignado el caso y remite a esta el informe del accidente con la respectiva documentación.
- El afectado o su apoderado legalmente constituido, debe presentar a la Fiscalía asignada los documentos que evidencien las incapacidades, lesiones o secuelas producto del accidente y expedidas por el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses; en caso de no tenerla, la Fiscalía debe informar al afectado sobre el trámite a seguir.

- La autoridad competente, invita a las partes a conciliar y cita a Audiencia de conciliación, en la cual se busca que las partes lleguen a un acuerdo; en este caso se dará por terminado el proceso.
- En el caso que no exista acuerdo, el juzgado correspondiente continúa el proceso jurídico, realizándose las investigaciones para definir la responsabilidad de carácter penal y civil.

NOTA: En caso de que no sea posible la identificación del vehículo involucrado en el accidente, la Policía de Tránsito debe elaborar el IPAT, declarando que ocurre con vehículo en fuga y la atención al afectado se realizará a través del FOSYGA.

- **PROCEDIMIENTO INDICADO PARA LA RECLAMACIÓN DE EVENTUALES DAÑOS O PERJUICIOS ESTIPULADO POR TRANSMILENIO SA.**

Para los efectos de reclamaciones de daños generados en accidentes de tránsito solo una autoridad judicial puede definir en forma definitiva quien es el responsable del daño e imponer la obligación de reparar el mismo.

La Ley le brinda a cualquier víctima o a cualquiera que se crea con derecho a reclamar un perjuicio derivado de daños presuntamente causados en accidente de tránsito el presentar una reclamación a quien sea el presunto responsable del hecho generador del mismo y en los casos de accidentes de tránsito que tengan lugar con ocasión de la prestación del servicio de transporte dentro del SITP (Buses troncales, Buses Alimentadores, Zonales, el concesionario es quien debe dar respuesta a la reclamación dentro de los términos de ley, siendo que en estos casos la propiedad del vehículo es de una sociedad privada prestadora del servicio de transporte, en principio la reclamación debe dirigirse, como ya dijimos, al concesionario y a la aseguradora del mismo (El Concesionario cuenta con póliza de responsabilidad Civil Extracontractual

que ampara los accidentes de tránsito o siniestros con ocasión de la prestación del servicio de Transporte) y en caso de que se radique en TRANSMILENIO S.A. por las razones expuestas procede a enviar la misma al concesionario y/o a la aseguradora a efectos de que se responda la reclamación y/o se asuma el riesgo a través del aseguramiento.

El concesionario debe responder la reclamación lo cual no significa que tenga la obligación legal de reconocerla por el solo hecho de que se le reclame la responsabilidad en la ocurrencia del daño. No obstante también existe la posibilidad de que el concesionario o la aseguradora se allanen a reconocer el daño o hagan una propuesta para llegar a un acuerdo con la víctima, sus dependientes o sus beneficiarios.

Transmilenio S.A. en caso de que se identifique el vehículo y las circunstancias fácticas y temporales de ocurrencias del accidente puede suministrar a quien lo solicite copia de las pólizas o cualquier información que los ciudadanos necesiten. Para los efectos de la reclamación la víctima o reclamante, debe asesorarse y solicita información sobre los requisitos de la reclamación con la aseguradora o con un abogado que bien puede contratar para el efecto o acudir a un consultorio jurídico, así como también debe acreditar las condiciones de ley para que proceda su reclamación, que entre otras serían:

1. Señalar las circunstancias de modo, tiempo y lugar en que ocurrieron los hechos.
2. Acreditar la ocurrencia del hecho y del daño.
3. Identificar el bus y el operador o concesionario propietario del mismo.
4. Presentar la reclamación dentro de los términos de ley o del aseguramiento a efectos de que no operen fenómenos como la caducidad o la prescripción, o que sea rechazada la reclamación por no reunir las condiciones de Ley.
5. Los demás que señale la Ley o En este punto adquiere especial relevancia que existe la posibilidad de que frente la ocurrencia de un presunto daño existan posibles causales de Ley eximentes de responsabilidad que pueden ser fuerza mayor, caso fortuito, hecho de un tercero,...etc. (See more at:

<http://www.transmilenio.gov.co/es/articulos/contacto#sthash.btdU4UAv.dpuf>)

3.1.2 RESPONSABILIDAD DEL CONDUCTOR

Es la persona que conduce el automóvil, en caso de accidente puede verse obligado a declarar ante las autoridades competentes y ante los afectados del hecho con el fin de responder por las consecuencias materiales e inmateriales que produjo y así reparar los daños del mismo.(<http://www.semana.com/nacion/articulo/las-preocupantes-cifras-para-el-sitp/403161-3>)

3.1.3 RESPONSABILIDAD DE LA COMPAÑÍA DE SEGUROS

De conformidad con lo establecido en el artículo 57 del Código de Procedimiento Civil el procurado en su condición de asegurado de la póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual que cobija al vehículo involucrado en el accidente de tránsito, está facultado contractualmente para formular llamamiento a la compañía de seguros, como fundamento en la aludida póliza para responder por los daños ocasionados en el accidente de tránsito.

3.1.4 RESPONSABILIDAD DE LA EMPRESA DE TRANSPORTE

La ley civil establece que los patrones son responsables indirectos por los daños causados por las personas a su servicio, en virtud del deber de vigilancia y supervisión.

3.1.5 RESPONSABILIDAD DE LA CONCESIÓN

Cuando dos o más personas en forma conjunta presentan una misma propuesta para la adjudicación, celebración y ejecución de un contrato, respondiendo solidariamente de todas y cada una de las obligaciones derivadas de la propuesta y del contrato. En consecuencia, las actuaciones, hechos y omisiones que se presenten en desarrollo de la propuesta y del contrato, afectarán a todos los miembros que lo conforman.

3.1.6 LA RESPONSABILIDAD COMPARTIDA

La doctrina y la jurisprudencia, han venido sosteniendo de manera unánimes que cuando los automotores se hallan transitando, y uno de sus conductores se pone en situación de peligro, todas las partes están bajo la presunción de culpa que determina por estar involucrados en el ejercicio de actividades peligrosas, bien sea como conductor, propietario, empresa de transporte etc, frente al daño causado. Siendo esto así, se hallan en idénticas condiciones, es decir, ambas fueron causa por culpa del daño sufrido, mientras no se demuestre otra cosa. Dicho de otra manera, se vuelve a la situación inicial o sea, que quien pretende indemnización debe demostrar los cuatro elementos dichos, incluyendo el subjetivo o culpa.

- **ACCIDENTE CON VEHÍCULO PÚBLICO, RESPONDE CONDUCTOR, DUEÑO Y EMPRESA DE TRANSPORTE**

Cuando sufra un accidente de tránsito y el presunto vehículo que lo causó es de servicio público, en la mayoría de los casos el chofer es un empleado más, por ello, debe vincular en el proceso civil o en el penal, según el caso, no sólo al chofer sino también al dueño y a la empresa de transporte, pues existe una responsabilidad solidaria entre éstos y por ende, al final el que más tenga capacidad deberá pagar los perjuicios ocasionados.

Todos los días ocurren accidentes de tránsito donde se ven perjudicados desde peatones hasta vehículos del servicio público o carga. Por lo general, son las autoridades de tránsito quienes determinan mediante un croquis quién tiene la culpa en la ocurrencia del accidente.

Cuando el accidente es provocado por la falta de un vehículo de servicio público, la responsabilidad y la culpa no solo recae en el conductor y propietario, también se hace extensiva a la empresa de transporte, pues esta debe ejercer vigilancia sobre este. (Sentencia 11001310301419910003401 del 18 de junio del 2013 de la Corte Suprema de Justicia).

Entre el conductor, el propietario y la empresa de transporte nace una solidaridad la cual implica que todos deben responder por los daños que se ocasionaron con el vehículo de servicio público. Dicha responsabilidad solidaria nace porque se viola el cuidado que se debe tener en el desarrollo de esta actividad (que ha sido considerada como peligrosa), tal y como lo explica la Corte Suprema de Justicia:

“la responsabilidad derivada de una actividad peligrosa es directa, respecto de quien cometió el hecho, pues se trata de la violación de una obligación de resultado, a cargo del demandado como inmediato responsable de la actividad, lo que da nacimiento a la culpa origen de su responsabilidad, siendo de igual naturaleza a la que ostentan los guardianes de la cosa, esto es, la persona natural o jurídica, o ambas, de las que se puede predicar que tienen sobre el bien (automotor) con el que se causó el perjuicio, un poder de mando, dirección y control efectivo e independiente, o que ejerza cautela sobre el agente.

3.1.6.1 LLAMAMIENTO EN GARANTÍA

Dentro de un proceso judicial, si las partes son condenadas a pagar una indemnización por cuenta del accidente de tránsito, se solicita que se condene a la compañía de seguros, a pagar dicha indemnización o rembolsar los valores que se viere precisado a pagar por cuenta de la sentencia que se profiera en este proceso, de conformidad con las condiciones bajo las cuales se expidió la póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual.

3.2 VIAS PARA OBTENER LA REPARACIÓN ADMINISTRATIVA.

3.2.1 VÍA ADMINISTRATIVA

Como ha sido reiterado por la jurisprudencia, cuando para la prestación del servicio la Administración utilice o despliegue instrumentos o actividades peligrosas y a consecuencia de ello se cause un daño, la responsabilidad deberá estudiarse desde la óptica de la responsabilidad objetiva por riesgo. Precisamente, según esta orientación

jurisprudencial, la conducción de vehículos se encuentra inmersa en dicho régimen puesto que tal actividad encierra un riesgo objetivamente apreciable. Entonces, en estos eventos, el actor debe demostrar que ha sufrido un perjuicio indemnizable y la relación de causalidad con el hecho causante del daño, mientras que la entidad demandada se desligará de la responsabilidad pretendida, demostrando la culpa exclusiva de la víctima, el hecho de un tercero o la fuerza mayor.

En el sub-judice, de los elementos probatorios destacados puede observarse que, aunque guiada por nobles intenciones, la conducta del agente estatal (conductor de sipt) fue imprudente. Bajo esta perspectiva jurídica y demostrada como se encuentra el daño antijurídico sufrido por los actores y su relación de causalidad con la conducción del vehículo oficial, deberá declararse la responsabilidad administrativa y patrimonial del Estado, pues se prueba la falla, lo que indica que entraríamos a iniciar demanda por reparación directa.

3.2.1.1 ACCIÓN DE REPARACIÓN DIRECTA

Es la Posibilidad que tiene la víctima de poder obtener el resarcimiento mismo por medio de la jurisdicción contenciosa administrativa, Esta acción tiene su fundamento en el carácter de estado social de derecho consagrado en el artículo 90 de nuestra constitución política ya que esta figura brinda las garantías institucionales a los derechos e intereses de administrado y lo que se busca con esta acción es la indemnización del daño causado al administrado o a sus bienes con ocasión del cumplimiento de la actuación de la administración.

“ARTICULO 90. El Estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le 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 daños, que haya sido consecuencia de la conducta dolosa o gravemente culposa de un agente suyo, aquél deberá repetir contra éste.”

La cual requiere de tres elementos a saber:

3.2.1.1.1 HECHO ANTIJURÍDICO

Se predica que existe daño antijurídico cuando se cause un detrimento patrimonial que carezca de título jurídico válido y que exceda el conjunto de Normas por ende cargas que normalmente debe soportar el individuo en su vida social.

Se considera que un hecho es antijurídico cuando atenta lo que dispone el orden jurídico, cuando hablamos de hechos antijurídicos hablamos de hechos típicos, no existe hecho antijurídico que no sea típico.(Buenos Aires: Editorial Abeledo-Perrot, 1988, pág. 97. 60 García De Enterría, Eduardo. Obra citada. Pág. 176 y 177. 76),, por ende un hecho antijurídico es todo aquello contrario a derecho, contrario a una norma jurídica establecida en el sistema normativo.

3.2.1.1.2 DAÑO

Se presenta esta clase de responsabilidad, cuando el Estado en el ejercicio de sus funciones y obrando dentro de su competencia y ceñido a la ley, produce con su actuación perjuicios a los administrados, perjuicios que son especiales y anormales en el sentido que implican una carga o sacrificio adicional al que los administrados normalmente deben soportar por el hecho de vivir en sociedad. Se fundamenta esta teoría del daño especial en que los asociados por el simple hecho de vivir es sociedad deben soportar las cargas que implica el funcionamiento del aparato estatal cargas que son iguales para todos los administrados, (por eso se habla de la igualdad de los ciudadanos ante la ley y las cargas públicas). Pero cuando dichas cargas ya no son iguales, cuando el equilibrio se rompe y ese principio de igualdad se pierde así sea por el obrar legítimo de la administración, es necesario restablecer el equilibrio y esto se logra a través de la indemnización de los perjuicios ocasionados.

3.2.1.1.3 NEXO DE CAUSALIDAD

Elemento básico de la responsabilidad civil. Es la relación causa efecto que debe existir entre un acto u omisión ilícita civil y el daño ocasionado por el mismo, para que surja la responsabilidad y, por tanto, el deber de indemnizar.

Como lo indica el artículo 90 de nuestra Carta Magna, el daño antijurídico debe ser causado por la acción y/o omisión de las autoridades públicas, seguidamente en el inciso uno, instituye que haya sido consecuencia una conducta dolosa o gravemente culposa de un agente suyo, por lo que a continuación determinaremos cual es el régimen jurídico aplicable

De otra parte, la ley 1437 en su artículo 140. REPARACIÓN DIRECTA. Establece: “En los términos del artículo 90 de la Constitución Política, la persona interesada podrá demandar directamente la reparación del daño antijurídico producido por la acción u omisión de los agentes del Estado.

De conformidad con el inciso anterior, el Estado responderá, entre otras, cuando la causa del daño sea un hecho, una omisión, una operación administrativa o la ocupación temporal o permanente de inmueble por causa de trabajos públicos o por cualquiera otra causa imputable a una entidad pública o a un particular que haya obrado siguiendo una expresa instrucción de la misma.”

Así mismo, puede afirmarse que la administración pública responderá por los daños causados a terceros siempre que sean consecuencia del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos.

3.2.2 VÍA CIVIL

Protege los bienes materiales e inmateriales de los afectados en el accidente de tránsito y busca el equilibrio en el patrimonio del autor del daño y la víctima. En otras palabras, busca una indemnización económica en la reparación del daño causado a

través de una demanda civil ante un juzgado. La responsabilidad civil busca amparar dos tipos de daños: los daños patrimoniales y daños extrapatrimoniales.

(<http://www.sura.com/blogs/autos/accidentes-responsabilidad-hash.gd7rSgNw.dpuf>).

3.2.2.1 RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL

Para que se configure la responsabilidad civil le corresponde a la parte actora demostrar la ocurrencia del accidente (tiempo, modo y lugar), la relación de causalidad (acción – omisión), y el presunto daño, no basta la simple afirmación desprovista de medio probatorio que la corrobore.

“... en ocasiones a pesar de existir daño no procede declarar la responsabilidad. Esto por cuanto el daño es requisito indispensable pero no suficiente para que se declare la responsabilidad. En efecto, en algunos eventos no se declara la responsabilidad, a pesar de haber existido daño. Es lo que ocurre en dos hipótesis: el daño existe pero no se puede atribuir al demandado, como cuando aparece demostrada una de las causales exonerativas; o el daño existe y es imputable, pero el imputado no tiene el deber de repararlo, porque no es un daño antijurídico y debe ser soportado por quien lo sufre...”

3.2.3 VÍA PENAL

Es la consecuencia jurídica cuando se presenta una violación de la ley, realizada por un sujeto que lleva a término actos previstos como ilícitos, lesionando o poniendo en peligro un bien material o la integridad física de las personas.

El homicidio es el delito que más preocupa a la mayoría de los conductores. Por eso, es importante aclarar que, en lo que se refiere a los accidentes de tránsito, al causar daño a una o varias personas y por violar la ley se considera un caso de responsabilidad penal. Estos son clasificados generalmente dentro de la figura de homicidio culposo, que se da principalmente por impericia, imprudencia y violación del reglamento de tránsito vigente por parte del conductor; en otras palabras, puede ser por acción u omisión. . Es opuesto al homicidio doloso, donde se demuestra que hubo premeditación por parte del victimario en el momento del hecho).

Puede tener agravantes como: el consumo previo de alcohol o drogas, fugarse del lugar del accidente de tránsito, conducir sin licencia o tenerla suspendida, sobrecarga de pasajeros o llevar en el auto niños o ancianos sin la protección necesaria exigida por la ley. (<http://www.sura.com/blogs/autos/accidentes-responsabilidad-civil.aspx#sthash.gd7rSgNw.dpuf>).

3.2.3.1 LESIONES PERSONALES CULPOSAS

El que por haber obrado con imprudencia o negligencia, o bien con impericia en su profesión, arte o industria, o por inobservancia de los reglamentos, ordenes o disciplinas ocasione a otro algún daño en el cuerpo o en la salud, o alguna perturbación en las facultades intelectuales cometerá lesiones culposas.

3.2.3.2 HOMICIDIO CULPOSO

Consiste en causar la muerte, un ser humano a otro, obrando con culpa, o sea, sin intención o dolo, pero con negligencia. Por ejemplo, a alguien limpiando un arma se le escapa un tiro, y mata a otra persona, que estaba junto a él. Un automovilista circula rápido y no puede frenar cuando se le cruza un peatón, y le da muerte. El anestesista, que causa la muerte de un paciente al administrar mal la anestesia, por descuido.

El homicidio y las lesiones personales causadas por accidentes de tránsito se han ganado un lugar en el mundo jurídico como los ejemplos más emblemáticos de los delitos culposos, debido a que la impericia de los conductores y la violación de los reglamentos de tránsito son las situaciones que reflejan con mayor fidelidad la inobservancia del deber de cuidado, la imprudencia y el descuido castigados por la legislación penal. (Homicidio culposo | La guía de Derecho <http://derecho.laguia2000.com/derecho-penal/homicidio-culposo#ixzz3zMmno0mE>)

CONCLUSIONES

El desarrollo de la presente investigación nos permite concluir que constitucional, legal y jurisprudencialmente las víctimas de los accidentes de tránsito ocasionados por el Sistema Integrado de Transporte Público - SITP, pueden acceder al resarcimiento de los daños causados, mediante el procedimiento Administrativo, a través de la acción de reparación directa, mecanismo que obliga a que el estado repare cuando por un hecho o una omisión se ha producido un daño, daño que fue producido por el ejercicio de una actividad catalogada como peligrosa, así que podría declararse responsable al Estado colombiano en cabeza del Distrito Capital y/o la empresa de Transporte de Tercer Milenio TRANSMILENIO S.A., sociedad anónima de carácter comercial con aportes públicos quien es el ente gestor del Sistema, la entidad encargada de coordinar los diferentes actores, planear, gestionar y controlar la prestación del servicio público de transporte masivo urbano de pasajeros, y tiene la responsabilidad de la prestación eficiente y permanente del servicio.

En relación con el ejercicio de actividades peligrosas como la conducción de vehículos automotores, a partir de 1989 mediante sentencia del 19 de diciembre adoptó el régimen de falla presunta para juzgar este tipo de eventos, por considerar que “un vehículo automotor, por su peligrosidad, al ser nexo instrumental en la causación de un perjuicio, compromete de por sí la responsabilidad del ente público a quien el vehículo pertenece, en este caso propietario adscrito a un concesión operador del sistema o una empresa de transporte, vinculado a Transmilenio sociedad anónima con aportes del Distrito Capital Bogotá.

TransMilenio S.A. no asume responsabilidad al momento de un siniestro, por el contrario redirecciona dicha reclamaciones tanto a las compañías aseguradoras, concesiones, propietarios y conductores de los automotores.

Es más, cuando son llamados a conciliar no lo hacen, y prefieren que su condena sea mediante incidente de reparación integral (via penal) o sentencia judicial (via civil o administrativa).

Lo que es inaceptable, es la evasión de responsabilidad de cada uno de los actores vinculados, pero, como tal, ese no sería el problema, ya que nuestra verdadera intención es que la gente del común, conozca una ruta de gestión que le permita a las víctimas un efectivo resarcimiento de los daños causados indistintamente a quien corresponda.

Así las cosas, una vez sucedido el siniestro, tal como se indico anteriormente (Pag 54) empieza la batalla con reclamaciones por los daños y perjuicios ocasionados, recordemos que no solo al momento del siniestro usted tiene derecho a los gastos médicos quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios, la incapacidad permanente, la muerte y los gastos funerarios, gastos de transporte y movilización de víctimas, por intermedio del SOAT, que amparaba el vehículo involucrado, si en caso tal, se exceden los valores amparados por el SOAT, la cobertura de la prestación de salud debe ser tramitada a través del FOSYGA (Lo cual es obligatorio de conformidad con la Ley), todo esto aparte de las reclamaciones a la compañía de seguros, empresa de transporte, concesiones, propietarios etc.

Por ende, no cabe duda, que le corresponde al Estado como acción reparadora, indemnizar a los ciudadanos que resulten afectados con la acción, omisión, lícita o ilícita de las autoridades públicas o particulares prestadores de servicios públicos, una vez sea demostrado por el afectado la falla, el hecho, el daño antijurídico y el nexo causal entre el daño y la falla o el daño y el hecho, según el título de imputación alegado y probado, o el precisado por el Juez en virtud del principio *iura novit curia*.

Finalmente, podemos concluir que la justicia Contenciosa Administrativa es eminentemente rogada, sin embargo la jurisprudencia del Consejo de Estado, ha establecido como excepción la aplicación del principio *iura novit curia* en los procesos de Reparación Directa, el cual le permite al juez definir y precisar el régimen aplicable a un caso concreto de acuerdo a los supuestos de hecho presentados en la demanda, sin que le sea dado modificar la causa pretendi., por ello

consideramos que es la mejor herramienta jurídica para que todas las víctimas de accidentes de tránsito, especialmente con Trasmilenio S.A, inicien este trámite ante la jurisdicción contenciosa administrativa, mediante apoderado, para resarcir los daños y perjuicios ocasionados en el accidente de tránsito.

BIBLIOGRAFIA

- **AMAYA VELOSA** Homicidio c. (2001) lesiones personales en accidente de tránsito edit. Ediciones el Profesional Ltda. Bogotá.
- **BERNAL PULIDO Y FABRA ZAMORA** (2005), La filosofía de la responsabilidad civil. Estudios sobre los fundamentos filosófico-jurídicos de la responsabilidad civil extracontractual. Universidad Externado de Colombia. Bogotá.
- **CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA** (2007) informe de la auditoría realizada a Transmilenio. Bogotá.
- **CODIGO CIVIL**
- **CODIGO PENAL**
- **CONSTITUCION OLITICA DE COLOMBIA**
- **JURISPRUDENCIA CONSULTADA**
- **CORTE CONSTITUCIONAL.** sentencia c-592/93 MP. Fabio morón días.
- **CORTE CONSTITUCIONAL.** Sentencia c-141/95 M.P Antonio barrera Carbonell.
- **CORTE CONSTITUCIONAL.** Sentencia c-444/95 MP. Carlos Gaviria días.
- **CORTE CONSTITUCIONAL.** Sentencia c-563/95 MP. Carlos Gaviria Díaz.
- **CORTE CONSTITUCIONAL.** sentencia c-047/96 MP. Vladimiro Naranjo mesa.
- **CORTE CONSTITUCIONAL.** sentencia c-878/00 MP. Alfredo Beltrán sierra.

CITAS WEB

- Guía al usuario para reclamaciones de perjuicios por accidentes en estaciones y portales [See more at: http://www.transmilenio.gov.co/es/articulos/contacto#sthash.btdU4UAv.dpuf](http://www.transmilenio.gov.co/es/articulos/contacto#sthash.btdU4UAv.dpuf)
- Guía que hacer en caso de accidente de tránsito en el sistema Transmilenio <http://www.transmilenio.gov.co/es/articulos/contacto>
- Escritura Pública 1528 de 1999 Empresa de Transporte del Tercer Milenio Transmilenio S.A, ARTICULO 1°. DENOMINACION. La sociedad se denominará Empresa de Transporte del Tercer Milenio "TransMilenio S.A." y es una sociedad por acciones, constituida entre entidades públicas del orden distrital, bajo la forma de sociedad anónima de carácter comercial con aportes públicos. <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=6377>.

GLOSARIO

Victima

Una víctima es toda persona que haya sufrido un daño o perjuicio en su patrimonio o en un derecho suyo, para efectos del presente trabajo es víctima toda persona que haya sufrido daño o perjuicio en su patrimonio o derecho con ocasión de acciones u omisiones generadas en desarrollo de la operación del SITP (Sistema Integrado de Transporte Público)

Acción de reparación directa

Es la Posibilidad que tiene aquel que ha sufrido un daño de poder obtener el resarcimiento por medio de la jurisdicción contenciosa administrativa. Esta acción tiene su fundamento en el carácter de estado social de derecho consagrado en nuestra constitución política ya que esta figura brinda las garantías institucionales a los derechos e intereses del administrado y lo que busca con esta acción es la indemnización del daño causado al administrado o a sus bienes con ocasión del cumplimiento de la actuación de la administración.

¿Qué es la educación vial?

La modernidad ha generado más comodidad, ha facilitado la comunicación, y ha generado muchas otras ventajas, pero también contribuyó al nacimiento de peligros antes desconocidos: los accidentes viales son uno de esos peligros, y en Bogotá, el factor humano es la causa del 90% de los accidentes.

Ante este panorama, la educación vial es fundamental para generar valores en quienes son protagonistas del tránsito: los peatones,

Conductores y pasajeros, es decir nada más y nada menos que toda la sociedad. Tenemos en perspectiva a un hombre como un ciudadano responsable,

contextualizado en el espacio público como protagonista de la vida en comunidad. Este protagonismo requiere valores aplicables en las múltiples relaciones del tránsito con la máquina, con el medio ambiente y con los demás usuarios de la vía pública, que están reguladas por normas y que se desarrollan en un espacio geográfico determinado, con autoridades jurisdiccionales responsables de proveer y mantener condiciones apropiadas para esas relaciones, contribuyendo a la disminución del riesgo. Ante esta complejidad se avizora en el horizonte una educación vial que necesariamente se aleja de la tradicional, porque los aportes de esta última se ven notablemente disminuidos frente a esta complejidad.

Vía Pública

La vía pública es un espacio construido y mantenido con los impuestos y tarifas pagados por toda la comunidad calles, avenidas, autopistas, rutas y por ese espacio transitan los ciudadanos a pie y en vehículos. Todos tenemos derecho a transitar por la vía pública y a recibir seguridad adecuada cuando transitamos por ella.

Calle

La calle es el ámbito donde están combinados los espacios para la circulación de los peatones y para la circulación y estacionamiento de los vehículos calzada.

Tránsito

El tránsito es el movimiento de circulación que los peatones los pasajeros y los vehículos realizan cuando se trasladan por la vía pública. Todos tenemos derecho a circular, pero debemos recordar que el tránsito está reglamentado y cuando nos trasladamos por la vía pública a pie o en un vehículo debemos respetar las reglamentaciones que lo regulan. De manera que el tránsito es el movimiento que efectuamos por la vía pública y que es regulado por la leyes.

Factores

Humano: El factor humano está compuesto por los conductores, peatones y pasajeros transportados ya sea en vehículos privados o de transporte público. Es decir, son todas las personas que transitan por la vía pública.

Ambiental: el factor ambiental es toda la red vial de nuestro país, urbana y suburbana: Rutas provinciales y nacionales, autopistas, caminos vecinales pavimentados o no, calles, avenidas, playas de estacionamiento público, cortadas y otros espacios de circulación. En este factor se incluyen las señales de tránsito.

Mecánico: todos los vehículos que circulan por la vía pública integran este factor, mecánico de todo tipo: de carga, de transporte de pasajeros o privados.

Factor climático

Si bien este factor no es regulado por el hombre, no puede ser ignorado, porque está siempre presente y aumenta o disminuye el riesgo en el tránsito. La lluvia, granizo, nieve, neblina, calor, frío, día nublado, soleado o ventoso, son cambios climáticos que no pueden ser dejados de lado por los otros tres factores, porque el clima aumenta o disminuye el riesgo en la circulación.

Usuario

Todas las personas que circulan por la vía pública peatones conductores o pasajeros son los usuarios de la vía pública. Pero ser usuario de la vía pública no es simplemente trasladarse por la calle, sino que esto implica que el usuario es una persona que tiene derechos y obligaciones. Tenemos derecho a circular libremente, a que se nos respete cuando nos trasladamos, y que se diseñe la red vial de tal manera que nos brinde seguridad, pero eso es sólo un aspecto de ser usuario, porque también tenemos obligaciones: tenemos la obligación de respetar a los demás usuarios, y a respetar las reglamentaciones que regulan el uso de la vía pública para evitar que se caiga en el desorden y el caos.

Las normas de tránsito regulan el uso de la vía pública para armonizar el ejercicio de los derechos de los usuarios, y para disminuir el riesgo que surge del tránsito de peatones y vehículos que comparten el mismo ambiente: la vía pública.

Riesgo

Cuando circulamos por la vía pública unimos los tres factores; es decir que la circulación provoca que los tres factores – humano, ambiental y mecánico interacciones entre sí. Es de esta interrelación que surge uno de los peligros de la vida moderna: El riesgo en el tránsito. Así que el riesgo en el tránsito se puede definir como la resultante de la interacción de los factores humano, ambiental y mecánico. Cuanto más compleja es una cosa, es más riesgosa, y es más difícil de controlar. El tránsito moderno es una cosa que aumenta su complejidad día a día, haciendo que su riesgo aumente. Acatar las normas de tránsito y una conciencia de cuidado cuando nos conducimos en la vía pública, contribuye a disminuir el riesgo.

Siniestro

Con esta palabra designamos a los accidentes. Actualmente no se considera a un accidente como un suceso casual – fatalidad inevitable – que no puede ser evitado, sino que se considera a los accidentes como sucesos imprevistos que podrían ser evitados, si se identifican las causas que confluyen para que éstos ocurran.

Accidentología Vial

Es la disciplina que se dedica a investigar y estudiar las causas, y también los efectos, de los accidentes de tránsito terrestre, y en base a estos estudios recomienda las medidas más apropiadas para evitarlos o disminuir sus consecuencias.

Peatón

El peatón es el usuario que se desplaza a pie en la vía pública, en el caso de los niños, es importante identificar las dificultades que éstos tienen cuando circulan, y partiendo de esa situación, orientarlos en su desempeño en la vía pública.

Conductor

Es el usuario que se desplaza por la vía pública al comando de un vehículo. La Ley de nuestro país considera al vehículo una cosa riesgosa, es decir que un vehículo genera riesgos cuando circula. El conductor no sólo tiene que saber manejar bien su vehículo sino que además tiene que estar habilitado para poder hacerlo.

Pasajero

Es el usuario de la vía pública que circula como persona transportada en vehículos de transporte público o en un vehículo particular. El pasajero también tiene que tener cuidado con su desempeño, ya que su conducta puede afectar la conducción del vehículo donde es transportado.

Definición de Empresas Públicas:

Son empresas creadas por el gobierno para prestar servicios públicos. Son aquellas entidades que pertenecen al Estado, tienen personalidad jurídica, patrimonio y régimen jurídico propios. Se crean mediante un decreto del Ejecutivo, para la realización de actividades mercantiles, industriales y cualquier otra actividad conforme a su denominación y forma jurídica.

En la literatura sobre empresa pública existe una amplia variedad de definiciones y acepciones de la misma. Por lo general tienden a señalar, en primer término, la propiedad parcial o total del capital por parte del Estado, en segundo, que esta participación está fundada en un fin específico.

ANEXO 1.**1 CASO**

2015-00304 Administrativo Acción de reparación Directa Juzgado 32 administrativo oral del circuito de Bogotá	
HECHOS	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mi poderdante sufrió a causa de varios golpes, lesiones personales y daño consecuente médico quirúrgico al desprendérsele algunas prótesis o platinos en su clavícula por salir disparada de su silla por frenado fuerte del articulado bus de TRASMILENIO S.A, de placas VDB-558, conducido por el señor Aristides, Gómez Correa, a la altura de la avenida caracas con calle 17 sur de Bogotá, sur- norte el día 7 de marzo de 2013. 2. Dentro del informe médico dela secretaria de Movilidad de Bogotá, se diagnostica trauma tejidos blancos y trauma cervical para algunos de lo lesionados en el siniestro, igual para aquí la convocante a quien además medicina legal le diagnostica equimosis infraorbitaria en proceso de resolución y le da una incapacidad temporal de 7 días. 3. Posterior a estos primeros exámenes, diagnósticos e incapacidad, mi prohijada a tenido que acudir a más visitas médicas dentro de las cuales se han determinado otras lesiones provenientes de las sufridas en el mentado accidente o frenado brusco. 4. La Fiscalía General de la Nación sigue unas indagaciones preliminares sobre estos hechos y el mes de agosto d 2014, volvió a citar a mi poderdante para que rindiera testimonio y aportara más pruebas a la investigación. 5. Se inició trámite de conciliación ante la Procuraduría General de la Nación el 10 de octubre de 2014, para agotar requisito de procedibilidad. 6. Se citó a conciliar a TransMilenio S.A, Pero esta llamo en garantía a Seguros dl Estado S.A y MPFRE Seguros, Transmasivo S.A y Allianz S.A.

PRETENSIONES	<ol style="list-style-type: none"> 1. Estima la convocante que por causa de los daños materiales y morales sufridos por el accidente o siniestro automovilístico en u articulado de TransMilenio S.A, no ha podido viajar desde la fecha del accidente a los Estados Unidos de Norteamérica a visitar a su familia entre estos a unos hijos que siempre le proporcionaban los tiquetes aéreos y l daban unos dineros y esto le a representado una perdida de \$20.000.000.oo. 2. l valor de los daños materiales causados e su cuerpo físico, le han hecho ocasionar o causar como se ha dicho operaciones quirúrgicas y estima la suma de \$20.000.000.oo y el daño moral la suma de \$10.000.000.oo
PARTES	<p>Dte: María Inés serrano de Barrera</p> <p>Ddo: TransMilenio S.A y Otros</p>
ESTADO ACTUAL	Notificación llamado en Garantía
ACUERDOS	Ninguno
FUNDAMENTACION JURIDICA	<ol style="list-style-type: none"> 1. Art 2 y 90 de la Constitución política de Colombia. 2. Jurisprudencia que determina que no es imprescindible emitir el concepto de la violación de la prueba, hechos de la demanda, se prueba que el actor falto a la previsión de lo previsible. 3. Art 140 del C.C.A, LO.E 270 de 1996

2 CASO

2015-00563 Administrativo Acción de reparación Directa Juzgado 32 administrativo oral del circuito de Bogotá	
HECHOS	<ol style="list-style-type: none"> 1. El día jueves 18 de julio de 2013 a las 6:00pm, en la estación NQS- Calle 75, ubicada sobre la carrera 30, la demandante intento ingresar al bus articulado identificado con el número K066, Según información suministrada por un auxiliar de policía. 2. Una vez la demandante ingreso al sistema, se ubicó en el vagón donde para el servicio F32, que se dirige al portal de las Américas, una vez allí llego el mencionado servicio, este realizo su parada. 3. Al momento del ingreso, la demandante puso su pie derecho en el bus y al tratar de terminar el paso con su pie izquierdo, cayo de inmediato entre el espacio del vagón y el bus articulado, espacio que era demasiado grande, porque simplemente no debía haber cabido su cuerpo entre esas superficies. 4. La caída tuvo lugar por la negligencia del señor conductor que en ese momento maniobraba el vehículo y la falta de preocupación de hacer un mejor parqueo acercándose bien a la estación para el ingreso de los usuarios. 5. Debido al intenso dolor que aquejaba la demandante, los usuarios le solicitaron al operador del bus que la bajara en la siguiente estación, es decir la de SIMON BOLIVAR, para solicitar el sistema de ambulancia porque no podía sostenerse por sí misma, ni apoyar el pie. 6. Tras esperar más de 45 minutos, no llego la ambulancia solicitada porque según el funcionario del sistema que la solicito, manifiesta que no hay disponibilidad de ambulancias. 7. La demandante fue transportada por terceros en un carro particular al hospital San José Infantil, ubicado a unos pocos kilómetros de la mencionada estación. 8. El 23 de julio se radica en la empresa Transmilenio la reclamación respectiva para que le cubriera gastos médicos. 9. Con fecha de 2 de agosto la empresa Transmilenio, responde la reclamación, manifestando que se enviara a la empresa concesionario SOMOS K S.A. 10. El 8 de agosto de 2013 la concesionaria SOMOS K.S.A, contesta la reclamacion manifestando que para la fecha del accidente, dicho bus no cubría esa ruta. 11. La demandante al observar dicha respuesta, mediante derecho de petición solicita a TransMilenio las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual de dicho vehículo. 12. El día 1 de octubre de 2013, el subgerente jurídico de la alcaldía, reponde derecho de petición, trasladándole a la solicitante la carga de la información solicitada, ya que más que ella debe tenerla clara y precisa, pero en dicho comunicado acepta la ocurrencia del hecho.

	<ol style="list-style-type: none"> 13. El 23 de Octubre mediante un comunicado informan que será trasladada la solicitud a SOMOS K. S.A, ya que son los que tiene información de las pólizas de sus vehículos. 14. El 29 de Octubre la empresa SOMOS K S.A nuevamente responde que deben darse datos concretos ya que el día indicado ese bus no cubría la ruta. 15. El 26 de Noviembre se solicita audiencia de conciliación ante la procuraduría la cual resulta fallida.
PRETENSIONES	<ol style="list-style-type: none"> 1. Que por falla en el servicio o de la administración se condujo al accidente de la señora AZANETH SUAREZ MATALLANA, en el que presento fractura de cuello de pie derecho, al momento de ingresar a un bus articulado. 2. Que la empresa de TERCER MILENIO TRASMILENIO S.A, es administrativamente responsable de los perjuicios materiales y morales causados a la señora Demandante. 3. Condenar a TRASMILENIO S.A, como reparación del daño ocasionado, a pagar a la demandante, o quien represente sus derechos, los perjuicios de orden moral y material, subjetivos y objetivados, actuales y futuros los cuales se estima en la suma de VEINTISIETE MILLONES DE PESOS (27.000.000.00), conforme lo que resulte probado en el proceso.
PARTES	Dte: Azaneth Suarez Matallana Ddo: Alcaldía de Bta, TransMilenio S.A y Otros
ESTADO ACTUAL	Notificación llamado en Garantía
ACUERDOS	Ninguno
FUNDAMENTACION JURIDICA	<ol style="list-style-type: none"> 1. Art 2 y 90 de la Constitución política, el ente público incurrió en responsabilidad de tipo indirecto que se evidencia falla en el servicio. 2. Falta de previsibilidad de lo previsible, al no ejercer el control preventivo. 3. Falla del servicio de la administración. 4. Relación de causalidad entre la falla del ente público y el daño cierto. 5. Art 140 del C.P.A.C.A, estando el ente estatal investido de potestad para regular y proteger la vida en sociedad, al no satisfacer ni cumplir cabalmente su obligación constitucional y causa lesión o daño determinado

3 CASO

2015-197	
Tribunal administrativo de Cundinamarca- Sección Tercera	
Medio de Control de Reparación Directa	
HECHOS	<ol style="list-style-type: none"> 1. La señora Olga Patricia Hernández, y su hijo menor de edad Samuel Alejandro Hoyos, fueron lesionado el 23 de Octubre de 2012, consecuencia de sufrir un accidente en momentos en que se encontraban como pasajeros en un articulado de TRASMILENIO. Aparentemente, en una maniobra de evasión a una persona que se atraviesa la calle, el conductor del bus, por no arrollarlo, frena en seco y el bus que venía detrás lo golpea partiendo a este en dos. 2. La causa de las lesiones y del daño psicológico de la señora Olga Patricia y de su hijo menor Samuel Alejandro Hoyos, se presentó por el impacto sufrido en su cuerpo. 3. El vehículo de transporte publico TRASMILENIO, con placas SIB-383, era controlado por el señor Jaime Berto Daza. 4. El vehículo de transporte público son de propiedad y controlados por TRASMILENIO S.A, ALCALDIA MAYOR DE BOGOTA, SECRETARIA DE TRANSITO hoy SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD. 5. Las lesiones han causado profundas angustias y depresiones a sus familiares. 6. 6.etc.....
PRETENSIONES	<ol style="list-style-type: none"> 1. Que se declare que la señora Olga Patricia y su hijo fueron lesionados el día 23 de octubre de 2012, consecuencia de sufrir un accidente en momentos en que se encontraban como pasajeros en un articulado de TRASMILENIO. Aparentemente, en una maniobra de evasión a una persona que se atraviesa la calle, el conductor del bus, por no arrollarlo, frena en seco y el bus que venía detrás lo golpea partiendo a este en dos.. 2. Que se declare que los demandados son administrativamente responsables. 3. Que se declare que la actividad de conducción es una actividad peligrosa. 4. Que se condene a pagar a los demandantes la indemnización total integrada por el daño emergente, lucro cesante, perjuicios morales, y daño en relación a la vida 5. OLGA PATRICIA HERNANDEZ. Perjuicio Moral \$58.950.000 <p style="text-align: center;">Daño en relación a la vida.\$117.900.000</p> <p style="text-align: center;">SAMUEL ALEJANDRO HOYOS</p>
PRETENSIONES	




	<p>Perjuicio Moral \$58.950.000</p> <p>Daño en relación a la vida \$117.900.000.</p> <p>6. Que el valor de las condenas se actualice con base del índice del consumidor IPC</p>
PARTES	<p>Dte Olga Patricia Hernández Gutiérrez y otros</p> <p>Ddo: Trasmilenio S.A Y Liberty Seguros y otros</p>
ESTADO ACTUAL	<p>Enviado al juzgado 33 administrativo de oralidad del circuito judicial de Bogotá por competencia</p>
ACUERDOS	<p>Ninguno</p>
FUNDAMENTACION JURIDICA	<ol style="list-style-type: none"> 1. La responsabilidad de los demandados en las lesiones causadas a la señora OLGA PATRICIA HERNANDEZ GUTIERREZ y su hijo menor de edad SAMUEL ALEJANDRO HOYOS y su deber de indemnizar los perjuicios causados a la parte que reclama, conforme la responsabilidad común por los delitos y las culpas, la obligación de indemnizar y la presunción de la culpa en actividades peligrosas, contemplada en los art 2341 y normas subsiguientes del título XXXIV. 2. Del código penal, las normas penales que regulan el monto de reparación por los daños civiles causados. 3. Del código de procedimiento Civil, las normas que regulan el proceso ordinario de mayor cuantía, Art 398 y subsiguientes; y las normas que regulan la materia probatoria en el proceso. 4. El art 16 de la ley 446 de 1998, que regula el principio de la reparación integra por los daños causados. 5. La acción directa que tiene la víctima contra el asegurador consagrada en el art 1133 del Código de comercio.

CASO 4

2014-713 CIVIL, Responsabilidad Civil Extracontractual Juzgado 6 Civil Municipal de Descongestión.	
HECHOS	<ol style="list-style-type: none"> 1. accidente de tránsito que ocurrió en la Avenida Carrera 80 con Calle 36 Sur de esta Ciudad, entre los vehículo de placas BMC-300 y SID-436. 2. El conductor del vehículo de placas SID-436 para el día de los hechos, era el señor Luis Alberto Arévalo 3. El señor Luis Alberto Arévalo Para el día de los hechos se encontraba con grado 2 de alcoholemia. 4. Como consecuencia del accidente de tránsito, medicina legal en su informe Definitivo le dictamina al señor Jonathan Gamboa 90 días de incapacidad con secuelas de carácter permanente.
PRETENSIONES	Que se condene a pagar una indemnización por cuenta del accidente de tránsito, en la suma de \$350.000.000 millones de pesos por las lesiones sufridas
PARTES	Demandante: Jonathan gamboa Demandados: Luis Alberto Arévalo, Jesús Evelio Ariza y transportes carros del sur., trasmilenio S.A
ESTADO ACTUAL	Notificación llamado en garantía Axa Colpatria Seguros S.A
ACUERDOS	Ninguno actualmente
FUNDAMENTACION JURIDICA	<ol style="list-style-type: none"> 1. Invoco como fundamento legal los artículos 54 a 57 del Código de Procedimiento Civil y demás normas concordantes y pertinentes. 2. De conformidad con lo dispuesto en el Numeral 2° del Artículo 10 de la Ley 446 de 1998, solicito la ratificación de todos los documentos aportados

ANEXO 2

A continuación los 9 operadores del SITP, las zonas que operan e información de contacto

Logo	Operador
	<p style="text-align: center;">TRANSPORTE ZONAL INTEGRADO S.A.S.- TRANZIT S.A.S.</p> <hr style="border-top: 1px dashed red;"/> <p>Representante: Edna Piedad Cubillos Caicedo</p> <p>Dirección: Calle 6 Sur No.15A- 24 Piso 4</p> <p>Teléfono: 7455700 Ext: 1103 - 1119</p> <p>Página Web: http://www.tranzit.com.co</p> <p>Email: contactenos@tranzit.com.co</p> <p>Zona: Usme</p>
	<p style="text-align: center;">GMÓVIL S.A.S.</p> <hr style="border-top: 1px dashed red;"/> <p>Representante: Juan Fernando Cajiao</p> <p>Dirección: Calle 24D # 86-53</p> <p>Teléfono: 6795900 Ext. 226</p> <p>Página Web: http://www.gmovilsas.com.co</p> <p>Email: contacto@gmovilsas.com</p> <p>Zona: Engativá</p>
	<p style="text-align: center;">MASIVO CAPITAL S.A.S.</p> <hr style="border-top: 1px dashed red;"/> <p>Representante: Helbert Ramiro Rivera B.</p> <p>Dirección: Avenida calle 26 N°59-51 Torre 3 oficina 504 Ciudadela Empresarial Sarmiento Angulo</p> <p>Teléfono: 2205060 Ext: 1101 - 1106</p> <p>Email: empleo@masivocapital.com</p> <p>Página Web: http://masivocapital.com/</p> <p>Zona: Kennedy - Suba Oriental</p>

Logo	Operador
	<p>EMPRESA DE TRANSPORTE INTEGRADO DE BOGOTÁ - S.A.S. ETIB S.A.S.</p> <hr/> <p>Representante: Diego Martínez Montoya Dirección: Av. El Dorado No. 68 C61 Oficina 529 Teléfono: 4543923 - 2659835 Página http://etib.com.co/ Zona: Bosa</p>
	<p>ESTE ES MI BUS S.A.S.</p> <hr/> <p>Representante: Daniel Murgueito Escobar Dirección: TRANSV. 94 L N°80-53 Teléfono: 4422584 Página Web http://esteesmibus.com/ Zona: Calle 80 – Tintal - Zona Franca</p>
	<p>ORGANIZACIÓN SUMA S.A.S.</p> <hr/> <p>Representante: Carmen M. Martínez Dirección: KR 17 No.70-31 SUR, Barrio: Las Quintas del Sur - Ciudad Bolívar Teléfono: 3846240 Email: contacto@sumasas.com Página Web http://sumasas.com/ Zona: Ciudad Bolívar</p>
	<p>EGOBUS</p> <hr/> <p>Representante: Daniel Barrera Nieto Dirección: Calle 49 No. 13-33 Oficina 903 Teléfono: 285 2051 – 285 1588 Email: info@egobussas.com Página Web http://egobussas.com/ Zona: Perdomo – Suba centro</p>

Logo	Operador
	<p style="text-align: center;">OPERADOR SOLIDARIO DE TRANSPORTADORES COOBUS S.A.S.</p> <hr/> <p style="text-align: center;">Representante: Mario Álvarez Ulloa Dirección: Carrera 31A No. 25A - 68 Teléfono: 2691800 - 2691796 - 2691995 Página Web: http://www.coobussas.com/ Zona: Fontibón</p>
	<p style="text-align: center;">CONSORCIO EXPRESS S.A.S.</p> <hr/> <p style="text-align: center;">Representante: Andrés Jaramillo Botero Dirección: Calle 32sur No. 3C-08 Patio Portal 20 de Julio Teléfono: 7424711 Página Web: http://www.consorcioexpress.co/ Zona: Usaquén - San Cristóbal</p>