



42

**REPÚBLICA DE PANAMÁ**  
**ORGANO JUDICIAL**  
**CORTE SUPREMA DE JUSTICIA**  
**SALA TERCERA CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y**  
**LABORAL**

Panamá, jueves 20 de mayo de dos mil diez (2010)

**VISTOS:**

La firma de abogados Cochez, Martínez & Asociados, actuando en nombre y representación de Lidia Esther Atencio Rojas y Luis Elías Contreras Valdés, ha interpuesto ante la Sala Tercera de la Corte Suprema de Justicia, demanda contencioso administrativa de indemnización para que se condene al Estado Panameño por medio de la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre (A.T.T.T.), por el mal funcionamiento del servicio de transporte público de pasajeros.

Como finalidad de la demanda descrita en el párrafo anterior se pretende que esta Sala Tercera, declare lo siguiente:

- Que se declare civilmente responsable a la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre (A.T.T.T.) por los daños y perjuicios causados a los señores Lidia Esther Atencio Rojas y Luis Elías Contreras Valdés producto de las lesiones personales que fueron víctimas el día 23 de octubre de 2006, a bordo del vehículo de transporte público de pasajeros 8B-06,

en razón de la prestación anormal del servicio de transporte público de pasajeros.

- Que se declare que los señores Lidia Esther Atencio Rojas y Luis Elías Contreras Valdés tienen derecho a exigir el resarcimiento de los daños corporales, ya sean físicos o psíquicos a la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre (A.T.T.T.) como consecuencia de la prestación anormal del servicios de transporte público de pasajeros.
- Que se declare que los señores Lidia Esther Atencio Rojas y Luis Elías Contreras Valdés tienen derecho a exigir el resarcimiento del daño moral a la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre (A.T.T.T.) como consecuencia de la prestación anormal del servicio de transporte público de pasajeros.
- Que se declare que los señores Lidia Esther Atencio Rojas y Luis Elías Contreras Valdés tienen derecho a recibir de parte de la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre (A.T.T.T.) la suma de DIEZ MILLONES DE BALBOAS (B/.10,000,000.00) cada uno en concepto de reparación del daño corporal y daño moral como consecuencia de la prestación anormal del servicio de transporte terrestre público de pasajeros.

## I. FUNDAMENTO DE LA DEMANDA

El apoderado legal de la parte actora fundamenta su demanda, visible a fojas 144 a la 160 del dossier, narrando lo sucedido el día 23 de octubre de 2006, día en el cual se dio el incendio del vehículo de transporte terrestre

público de pasajeros 8B-06, con matrícula única No.250620, Marca Dyna, Tipo Bus Dimex, Modelo Concord, Carrocería Rosmo, provocando la muerte de 18 personas y lesionando a otras 25, entre ellas los demandantes Lidia Esther Atencio Rojas y Luis Elías Contreras Valdés.

Que el vehículo de transporte terrestre público de pasajeros 8B-06, con matrícula No.250620, había sido autorizado por la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre (A.T.T.T.), para operar en la ruta "Mano de Piedra-Corredor Norte", mediante la expedición correspondiente del Certificado de Operación o Cupo, a través de la Resolución No.1410 de 3 de agosto de 1990.

Que por su parte, el Ingeniero Alcibíades Mayta perito de la Universidad Tecnológica de Panamá, determinó que las causas reales o más probables del incendio del vehículo de transporte terrestre público de pasajeros 8B-06 fueron entre otras que, "...el incidente no habría tenido las trágicas consecuencias que tuvo si hubiesen existido los medios de egreso aptos y debidamente identificados, los cuales habrían permitido el rápido escape de los ocupantes del bus...".

Que los señores Lidia Esther Atencio Rojas y Luis Elías Contreras Valdés tienen derecho a ser indemnizados de todas las lesiones que afectan su integridad física y psíquica, así como el daño moral, producto de la anormal prestación del servicio de transporte terrestre público de pasajeros, por parte de la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre (A.T.T.T.), al no cumplir con su obligación y deber legal de supervisar, fiscalizar e inspeccionar el estado mecánico y físico que presentaba el día

23 de octubre de 2006, el vehículo de transporte terrestre público de pasajeros 8B-06.

Dentro de las normas violadas y el concepto de las mismas, el demandante alega lo siguiente:

El artículo 2, numerales 8, 10, 13 y 20 de la Ley No.34 de 28 de julio de 1999.

**“Artículo 2. La Autoridad tiene todas las funciones relacionadas con la planificación, investigación, dirección, supervisión, fiscalización, operación y control del transporte terrestre en la República de Panamá y, para su cumplimiento, ejercerá las siguientes atribuciones:**

....

**8. Supervisar la actuación de concesionarios, empresas o personas, dedicadas a la prestación de servicios de transporte terrestre público de pasajeros, y sancionarlos por el incumplimiento de las disposiciones legales.**

....

**10. Velar, intervenir y tomar las medidas necesarias, para que el servicio público de transporte de pasajeros se mantenga de forma ininterrumpida y eficiente.**

....

**13. Establecer las especificaciones y características que debe reunir los vehículos que utilicen las vías públicas, tanto de uso particular, comercial, de transporte público de pasajeros y de transporte de carga.**

....

**20. Regular todo lo relacionado con el transporte terrestre público de pasajeros, de carga y particular.**

....”

Explica la demandante que la omisión administrativa de la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre (A.T.T.T.) al no ejercer las atribuciones concretas previstas, explícitamente en el artículo 2 ordinales 8, 10, 13 y 20

de la Ley No.34/1999 denotan que la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre (A.T.T.T.) incumplió sus deberes de supervisión, fiscalización, operación y control de la actuación del señor Prospero Ortega Justavino conductor del vehículo de transporte terrestre público de pasajeros 8B-06. De haber ejercido las atribuciones concretas previstas en la ley 34 se hubiese evitado el evento lesivo del 23 de octubre de 2006, cuyas consecuencias dañosas resultaron muy graves para las víctimas, entre otras, los señores Lidia Esther Atencio Rojas y Luis Elías Contreras Valdés.

Por lo tanto, de haber cumplido la Autoridad con las atribuciones explícitamente previstas en la Ley 34, de supervisar y fiscalizar el estado mecánico del vehículo antes mencionado además de establecer las características técnicas y de seguridad, y de manera específica la exigencia de una puerta de seguridad en este tipo de vehículo destinado al servicio de transporte terrestre público de pasajeros el lamentable evento dañoso del día 23 de octubre de 2006, no hubiese ocurrido.

Artículo 16 de la Ley No.34 de 28 de julio de 1999.

“Artículo 16. el director general tendrá las siguientes funciones:

...

2. Dirigir, supervisar y fiscalizar la operación y control de los servicios de transporte terrestre, de acuerdo con la ley y los reglamentos.

...”.

Indica la demandante que la autoridad por su omisión en dirigir, supervisar y fiscalizar la operación y control en el ámbito de la prestación del servicios público del transporte de pasajeros está obligada a indemnizar los daños inferidos a los señores Lidia Esther Atencio Rojas y Luis Elías

Contreras Valdés, producto de la anormal prestación de dicho servicio público.

Artículo 35 de la Ley 34 de 28 de julio de 1999, que subrogó el artículo 36 de la Ley 14 de 1993.

“Artículo 35: El artículo 36 de la Ley 14 de 1993 queda así:

Artículo 36. En caso de incumplimiento de las disposiciones legales, reglamentarias o contractuales por parte de los titulares de certificados de operación o cupos, o de sus conductores, el concesionario de la línea, ruta, piqueta o zona de trabajo respectiva, les impondrá, con el apoyo de La Autoridad si fuere necesario, las sanciones disciplinarias establecidas en su reglamento interno.

El concesionario también podrá solicitar, a la Autoridad, la imposición de multas o la cancelación del certificado de operación o cupo respectivo, según corresponda y de acuerdo con lo dispuesto en el reglamento que, a propuesta de La Autoridad, dictará el Órgano Ejecutivo.

No obstante, La Autoridad está facultada para cancelar, en cualquier momento, los certificados de operación o cupos, cuando se produzca cualquiera de las siguientes causales:

...

3. Por operarse el vehículo sin la póliza de seguro establecidas en esta Ley, y no poder responder el transportista por la indemnización de los daños y perjuicios causados a terceros por la unidad de transporte.

...”

La norma descrita implicaba por parte de la Autoridad la cancelación del certificado de operación o cupo al vehículo de transporte terrestre público de pasajeros 8B-06, por cuanto, dicho vehículo prestaba el servicio público el día 23 de octubre de 2006, sin la correspondiente póliza de seguro que le permitiera al propietario de la unidad de transporte responder por los daños y perjuicios causados a los señores Lidia Esther Atencio Rojas y Luis Elías Contreras Valdés.

La omisión descrita de la actividad administrativa debida por parte de la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre (A.T.T.T.) era una de las medidas que dicha autoridad debió adoptar para evitar la circulación del vehículo de transporte terrestre público de pasajeros 8B-06.

Ley No.14 de 26 de mayo de 1993.

“Artículo 58. Establécese la obligación de contratar una póliza de seguro para todos los vehículos de transporte terrestre público que circulen en el territorio nacional, con el propósito de garantizar, en caso de accidente, la indemnización por lesión, muerte y daños a personas y/o a la propiedad ajena.

Para el debido cumplimiento de los fines de este artículo, los propietarios de dichos vehículos deberán suscribir y tener en vigencia una póliza de seguro, de acuerdo con el mínimo de condiciones, coberturas y límites que determine el Ente Regulador. Para dar cumplimiento a lo establecido en este artículo, el Ente Regulador promoverá, con las compañías aseguradoras, tarifas especiales reducidas para los transportistas.”.

Manifiesta quien demanda que de haber existido un póliza de seguro tal como lo exige el artículo 58 de la ley 14, que cubriera la responsabilidad civil del conductor del vehículo de transporte terrestre público de pasajeros, 8B-06 las consecuencias económicas de las víctimas del evento dañoso ocurrido el pasado 23 de octubre de 2006, hubiese sido tal vez menos grave.

Código Civil

“Artículo 1644. El que por acción u omisión causa daño a otro, interviniendo culpa o negligencia, está obligado a reparar el daño causado.

Si la acción fuere imputable a dos o más personas, cada una de ellas será solidariamente responsables por los perjuicios causados.”.

Se puede identificar el daño a la salud de los señores Atencio Rojas y Contreras Valdés, en el perjuicio que derivó en la lesión de uno de los derechos de la personalidad –la integridad física de ambos señores-, y que será susceptible de valoración económica independiente del daño moral.

“Artículo 1644<sup>a</sup>. Dentro del daño causado se comprende tanto los morales como materiales.

Por daño moral se entiende la afectación que una persona sufre en sus sentimientos, afectos, creencias, decoro, honor, reputación, visa privada, configuración y aspectos físicos, o bien en la consideración que de sí misma tienen los demás. Cuando un hecho u omisión ilícitos produzcan un daño moral, el responsable del mismo tendrá la obligación de repararlo, mediante una indemnización en dinero con independencia de que se haya causado daño material, tanto en materia de responsabilidad contractual, como extracontractual. Si se tratare de responsabilidad contractual cláusula penal se estaría a lo dispuesto en ésta.

Igual obligación de reparar el daño moral tendrá quien incurra en responsabilidad objetiva así como el Estado, las instituciones descentralizadas del Estado y el Municipio y sus respectivos funcionarios, conforme al artículo 1645 del Código Civil.

...”

El artículo citado establece la obligación de reparar lo daños morales inferidos a los señores Lidia Esther Atencio Rojas y Luis Elías Contreras Valdés, y por la propia naturaleza de este tipo de daño moral su valoración no podrá obtenerse por medio de pruebas objetivas, por lo tanto, el monto de la indemnización quedará al libre arbitrio de la Sala Tercera.

“Artículo 1645.

...

El Estado, las instituciones descentralizadas del Estado y el Municipio son responsables cuando el daño causado por conducto del funcionario a quien propiamente corresponda la gestión practicada, dentro del ejercicio de sus funciones.

...”



Indica el demandante que no cabe la menor duda que el Director General de la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre no adoptó las medidas pertinentes y útiles previstas en las Leyes 14 de 1993 y Ley 34 de 1999, para evitar la provocación del lamentable evento dañoso ocurrido el día 23 de octubre de 2006, a bordo del vehículo de transporte terrestre público de pasajeros 8B-06.

## **II. INFORME DE CONDUCTA DE LA AUTORIDAD DEL TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE**

A foja 166 a la 168, se encuentra el informe de conducta rendido por parte del Director General de la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre, emitido mediante la Nota No.986/07 DALT, en la cual expone lo siguiente:

“1. Que no existe nexo causal entre el hecho fatídico o accidente ocurrido aquel día 23 de octubre de 2006 y alguna actuación, intervención o hecho imputable a la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre, que lo vincule como causante de los efectos dañosos, ocasionados no sólo a los que actúan como demandantes en este contencioso de indemnización directa, sino al resto de los ocupantes del referido bus identificado bajo certificado de operación 8B-06.

2. Si bien doctrinal y jurisprudencialmente es posible que se verifique la denominada responsabilidad sin culpa, que aparentemente esgrimien los apoderados judiciales de la parte actora; la situación objeto de examen, en el sentido que el Estado deba responder por un hecho al margen de un elemento de razonabilidad o de la lógica que impera sea ponderado, resulta impropio, porque el Estado no debe responder directamente por las acciones u omisiones de terceros, por la deficiente o anormal prestación del servicio público, en este caso concesionado, cuando la acción dañosa (es un hecho notorio) se debió a un incendio, que hasta el presente no ha sido demostrado, que fue provocado o haya sido producto de una intención dolosa. Por ello la causa aparente es fortuita y ello excluye el principio de responsabilidad que pretende imputársele a la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre.

...

3. En lo que corresponde a la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre, la institución ha cumplido con una serie de gestiones dentro de su competencia para que el transporte público de pasajeros en las modalidades que éste es prestado a la población, cumpla con unos requisitos mínimos establecidos en la Ley y los reglamentos dictados al efecto.

4. Fuera de los casos expresamente mencionados en la ley, y de los en que así lo declare la obligación, "nadie responderá de aquellos sucesos que no hubieren podido preverse, o que, previstos, fueran inevitables". (Cfr. Art. 990 del Código Civil).

...no existe contractual ni extracontractualmente la obligación de que la Autoridad del Tránsito responda por los daños demandados, debido a que no existe un nexo causal entre el hecho ocurrido el 23 de octubre de 2006 y la acción u omisión de la Autoridad.

...

5. La parte actora aduce que el daño fue producto de una prestación anormal del servicio público a cargo de la Autoridad, por omitir los controles, vigilancia o fiscalización oportunas; sin embargo, ésta es una aseveración que está lejos de la realidad de las actuaciones de la Autoridad, que cumple su misión y atribuciones legales relacionadas con el transporte terrestre público de pasajeros, y cuya prestación directa es provista por los concesionarios o prestatarios respectivos.

6. Con todo respeto, es el criterio de este Despacho que la demanda dirigida contra la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre no es encuadrable en ninguno de los supuestos previstos en los artículos 1644, 1644 a y 1645 del Código Civil, porque no existe un nexo causal entre el hecho que irrogó los supuestos perjuicios morales y materiales reclamados por la parte actora y alguna acción u omisión ilícita en que negamos haya incurrido la institución a la que represento.

...".

### **III. CONTESTACIÓN DE LA PROCURADURÍA DE LA ADMINISTRACIÓN.**

En su Vista Número 502 de 24 de junio de 2008, la cual se observa a fojas 194 a la 209, el Procurador de la Administración solicita a los Honorables Magistrados miembros de la Sala Tercera, se sirvan declarar que el Estado panameño, por medio de la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre, no es responsable de los daños y perjuicios,

materiales y morales, ocasionados por la supuesta prestación defectuosa del servicio público adscrito a dicha institución.

Manifiesta la Procuraduría que al hacer de las pruebas incorporadas al expediente durante el sumario, el Tribunal de instancia no encontró elementos probatorios idóneos que evidenciaran algún grado de responsabilidad penal respecto a los funcionarios de la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre.

En el presente caso, manifiesta la Procuraduría, los funcionarios de la autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre efectuaron las diligencias de supervisión, vigilancia y fiscalización a las que alude la ley y el reglamento por lo que no concurren los elementos necesarios que justifiquen la demandada responsabilidad extracontractual del Estado.

Si bien la doctrina y la jurisprudencia han señalado que la responsabilidad de la administración pública por los daños ocasionados por el mal funcionamiento de los servicios públicos es directa, por lo cual no se necesita que se determine que un funcionario con su conducta culpable haya ocasionado materialmente el daño, lo cierto es que en el presente proceso los informes de los técnicos al respecto de que generó el incendio del bus, 8B-06, dejan claro que no hubo falla en la prestación del servicio público de transporte colectivo.

#### **IV. DECISIÓN DE LA SALA**

Surtidos los tramites procesales concernientes a este tipo de demanda indemnizatoria, procede el Tribunal a resolver la litis planteada, bajo los criterios que procederemos a desarrollar.

Tenemos en esta oportunidad que conocer del proceso generado por causa del fatal y trágico suceso dado el día 23 de octubre de 2006, cuando se incendió el vehículo de transporte terrestre público de pasajeros 8B-06, provocando la muerte de 18 personas y lesionando a otras 25, entre ellas los demandantes Lidia Esther Atencio Rojas y Luis Elías Contreras Valdés, representados legalmente por la firma Cochez, Martínez & Asociados.

En ese orden de ideas, es competencia de la Sala Tercera de la Corte Suprema, conocer de las demandas de indemnización contra el Estado cuando del mal o deficiente funcionamiento de un servicio público adscrito al Estado se presenta un daño patrimonial, material o moral, a un particular. Así lo dispone, el numeral 10 del artículo 97 del Código Judicial.

“Artículo 97. A la Sala Tercera le están atribuidos los procesos que se originen por actos, omisiones, prestaciones defectuosas o deficientes de los servidores públicos, resoluciones, órdenes o disposiciones que ejecuten, adopten, expiden o en que incurran en ejercicio de sus funciones o pretextando ejercerlas, los funcionarios públicos o autoridades nacionales, provinciales, municipales y de las entidades públicas o autoridades nacionales, provinciales, municipales y de las entidades públicas autónomas o semiautónomas.

En consecuencia, la Sala Tercera conocerá en materia administrativa de lo siguiente:

...

**10. De las indemnizaciones de que sean responsables directos el Estado y las restantes entidades públicas por el mal funcionamiento de los servicios públicos a ellos adscritos.**

...”

Al respecto de la responsabilidad directa del Estado, Agustín Gordillo puntualiza que la misma surge de que un órgano suyo comete un daño en ejercicio aparente de sus funciones.

Con relación a la conducta, señala el referido autor, que la misma debe ser dañosa, pero ya no se enuncia que deba ser culposa. Siendo que el daño puede ser producido por una omisión administrativa en lugar de un acto o hecho concreto ordenado por una norma.

En ese sentido, la responsabilidad patrimonial del Estado abarca todas las vertientes de la función administrativa, (actos, hechos, omisiones e inactividad), trátense de actividades ilegales o ilícitas, las cuales podemos llamar anormales, y las actividades legales o lícitas las cuales podemos llamar normales, cuando éstas generan daños.

Expuesto lo anterior, advierte la Sala Tercera de lo Contencioso Administrativo, que el Estado es demandable por la indemnización de daños y perjuicios producidos por el mal funcionamiento de los servicios públicos adscritos.

Estos daños y perjuicios son demandables a través de la demanda de indemnización, también denominada de reparación directa.

Al respecto de la demanda de indemnización, el profesor Heriberto Araúz, en su obra Derecho Procesal Administrativo señala lo siguiente:

“ ...

Esta demanda, a diferencia de lo que ocurre con los otros procesos contenciosos administrativos, se puede interponer no sólo contra actos administrativos, sino contra hechos y operaciones de la administración, cuando se pretende reparar los daños y perjuicios causados.

... ”

Este proceso tiene como finalidad obtener una sentencia condenatoria dirigida a reparar los daños y perjuicios tanto materiales como morales causados por un acto, hecho u operación de la administración.

En el derecho comparado, como es el caso de Colombia, recibe el nombre de acción de reparación de daños y perjuicios, y también se le conoce como acción indemnizatoria, porque

eso es lo que al fin y al cabo persigue. Recibe el nombre de directa, porque se presenta directamente ante la SCA sin necesidad de agotar la vía gubernativa.

...”.

Galindo Vacha señala que por medio de la demanda de reparación directa se podrá intentar el reconocimiento de los perjuicios causados en actividades extracontractuales y de la correspondiente indemnización, cuando quien los hubiere generado fuere una entidad. Esta pretensión goza, por lo tanto, de un carácter netamente indemnizatorio, en virtud de que lo que se busca es un resarcimiento del daño, esto es colocar al damnificado en la misma situación en que se encontraba antes de la actuación o actividad dañosa.

De lo que antecede, tenemos por una parte que el demandante ha argumentado que debe condenarse al Estado, a través de la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre, puesto que no ejerció sus funciones de planificación, investigación, dirección, supervisión, fiscalización, operación y control del transporte terrestre en la República de Panamá, lo cual permitió que se produjera la muerte de 18 personas y lesiones a otras 25, entre ellos los demandantes Lidia Esther Atencio y Luis Elías Contreras, al incendiarse el bus 8B-06, que no contaba con las exigencias de seguridad, ni póliza de seguro vigente.

Por su parte, la autoridad demandada ha señalado que no existe nexo causal entre el hecho fatídico o accidente ocurrido aquel día 23 de octubre de 2006 y alguna actuación, intervención o hecho imputable a ella, que lo vincule como causante de los efectos dañosos.

En tanto, la Procuraduría de la Administración, quien de conformidad con lo pactado en el numeral 2 del artículo 5 de la Ley 38 de 2000, tiene el deber de representar los intereses de la administración en las demandas de indemnización, señala que la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre efectuó las diligencias de supervisión, vigilancia y fiscalización a las que alude la ley y el reglamento por lo que en el presente proceso no concurren los elementos necesarios que justifiquen la demandada de responsabilidad extracontractual.

Expuesto lo anterior, debe proceder esta Sala a un análisis de los elementos propios del presente juicio.

Para arribar a tal conclusión reviste de máxima importancia las experticias realizadas con vista a determinar qué produjo el incendio del Bus 8B-06.

Dentro de las conclusiones de los técnicos y especialistas en incendios, escena del delito y mecánica automotriz se precisó que el sistema de aire acondicionado **mantén alteraciones, faltando fusibles y "puenteada", produciendo un corto circuito por recalentamiento de los cables e incendiándose el sistema eléctrico del aire acondicionado.**

El informe de la oficina de seguridad del cuerpo de bomberos concluye que el incendio se produjo en el cableado eléctrico del sistema del acondicionador de aire, producto del recalentamiento en la bobina de un compresor de aire **el cual no poseía un adecuado sistema de protección (fusibles), los cuales habían sido reemplazados por conductores de cobre (puente) de alta resistencia ocasionando que el sistema eléctrico no interrumpiera el fluido eléctrico, irradiando el calor e inflamando las**

mangueras que conducían el gas refrigerante altamente inflamable, facilitando la rápida propagación del incendio.

Se estableció que las ventanas del bus siniestrado presentaban topes que impedían su apertura, topes los cuales fueron instalado por parte del dueño del bus Ariel Ortega, como medida de seguridad, a sabiendas de que el bus confrontaba problemas con el aire acondicionado, lo cual impidió que las personas pudieran salir por estas de una manera rápida, lo que de haber sido posible pudo haber evitado en gran manera la trágica consecuencia del hecho fatídico del 23 de octubre de 2006.

Por su parte, el conductor Próspero Ortega a pesar de advertir la presencia de humo en el vehículo no ordenó o permitió el desalojo del mismo, sino que procedió a levantar la tapa del motor, quedando de inmediato obstaculizada la puerta de salida por las llamas, lo cual redujo las posibilidades de escape de los pasajeros. Además, los pasajeros advertían al conductor del calor y del humo que veían salir y le pedían que detuviera la marcha del vehículo, pero este se rehusó a hacerlo hasta llegar a la parada, donde con los pasajeros a bordo, procedió a levantar la tapa del motor, todo ello con el fin de poder cobrar el pasaje a las personas que viajaban en el bus.

En el proceso penal se estableció que el detonante del siniestro fue el reemplazo del gas refrigerante que utilizaba el bus 8B-06, logrando someter las mangueras a altas presiones, de la mano del mal mantenimiento a que estaba sometido el autobús. (Ingeniero Alcibíades Mayta, foja 3384-3390).