



RECOMENDACIÓN 04/2022

En cumplimiento al artículo 72 de la Ley Orgánica de la Comisión de Derechos Humanos de la Ciudad de México, se hace pública la no aceptación de la Recomendación 04/2022, Por los motivos siguientes:

1. Esa Comisión investigó los hechos denunciados y consideró que se *“actualizaron e identificaron fallas a la seguridad vial y/o a la atención que desde el Estado se brinda a las personas lesionadas por los hechos de tránsito, trastocando su integridad y proyecto de vida. Asumir una visión de prevención y atención a personas lesionadas por hechos de tránsito, resulta una obligación para el Estado y un compromiso con el respeto al derecho a la integridad y proyecto de vida de las víctimas”* (véase el numeral 61 de la Recomendación, foja 23).

Contrario a lo señalado por esa Comisión, no existe una falla que pueda ser imputable respecto de la seguridad vial de las supuestas víctimas, ya que si bien es cierto la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México ha consolidado un Programa Integral de Seguridad Vial, también lo es, que dicho plan claramente establece los Entes que deben intervenir en cada uno de sus puntos. Asimismo, resulta incongruente que esa Comisión determine la responsabilidad del Servicio de Transportes Eléctricos de la Ciudad de México por violación de los derechos humanos: *“derecho a movilidad (seguridad vial), derecho a la integridad y el derecho al acceso a la justicia”*, cuando éste en un hecho de tránsito dadas sus características debe contar con los mismos derechos y garantías que establece la normativa aplicable al encontrarse en un plano de igualdad frente a los particulares pues contrario a lo que se interpreta en la recomendación que nos ocupa en ese momento no actúa con el imperio del Estado, tal como se advierte de la Constitución Política de la Ciudad de México que en su artículo 13 apartado E, establece lo siguiente:

“E. Derecho a la movilidad

1. *Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad. De acuerdo a la jerarquía de movilidad, se otorgará prioridad a los peatones y conductores de vehículos no motorizados, y se fomentará una cultura de movilidad sustentable.*
2. *Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho, particularmente en el uso equitativo del espacio vial y la conformación de un sistema integrado de transporte público, impulsando el transporte de bajas emisiones contaminantes, respetando en todo momento los derechos de los usuarios más vulnerables de la vía, el cual será adecuado a las necesidades sociales y ambientales de la ciudad.”*

De lo antes transcrito se aprecia que el derecho a la movilidad, es el derecho de toda persona y de la colectividad a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad y aceptable, suficiente, accesible y segura que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el efectivo desplazamiento de todas las personas en un territorio para la satisfacción de sus necesidades y pleno desarrollo, estableciendo como prioridad a los peatones y conductores de vehículos no motorizados; de ahí que, este Organismo haya cumplido con ese derecho al ofrecer un transporte seguro, accesible, cómodo, eficiente, con calidad e igualdad; sin que pueda tenersele como responsable de la inobservancia de las normas de tránsito a cargo de otras personas que ha sido determinada por autoridad competente.



Luego entonces, no existe una correlación entre el derecho a la movilidad y la seguridad vial como lo plantea esa Comisión, ya que en estricto derecho la seguridad vial es el conjunto de políticas y sistemas orientados a la prevención de hechos de tránsito, que se encuentra debidamente establecidos en el Plan General de Desarrollo de la Ciudad de México y el Programa Integral de Seguridad Vial; y por tanto no debe ser considerado como un sustituto de las normas en materia de tránsito de vehículos que deben ser observadas obligatoriamente por todas las personas para resguardar no solo su propia seguridad sino también la de los demás.

2. Establece que en los tres casos estudiados en la recomendación 04/2022, se encontraron fallas a la seguridad vial y/o a la atención de personas lesionadas, lo cual trastoca su integridad y protección de vida, razonamiento que resulta contrario a lo establecido en el Plan General de Desarrollo de la Ciudad de México y el Programa Integral de Seguridad Vial, ya que dicha normativa señala que cuando exista un hecho de tránsito en el que deba intervenir el Ministerio Público, deberá integrarse una carpeta de investigación en la que la autoridad determinara la responsabilidad de los involucrados, así mismo establece la obligación a cargo de las personas de contar con una póliza de seguro de responsabilidad civil, lo cual se encuentra debidamente acreditado ante esa Comisión.

Además, resulta ilógico que esa Comisión sin que exista una responsabilidad determinada por autoridad competente y en consecuencia sin que exista una obligación eficazmente probada, establezca que este Organismo no llevó a cabo la atención prehospitalaria y el seguimiento a las víctimas de los hechos de tránsito, cuando el Programa Integral de Seguridad Vial, señala que esto le corresponde a la Secretaría de Salud; Centro Regulador de Urgencia Médicas; Centro de Comando, Control, Cómputo, Comunicaciones y Contacto Ciudadano; Secretaría de Seguridad Ciudadana; Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes; Cruz Roja y la Fiscalía General de Justicia, todas de la Ciudad de México.

3. Esa Comisión también omite analizar y establecer que el Servicio de Transportes Eléctricos de la Ciudad de México, es una persona moral y que en ese sentido como cualquier otra persona es titular de derechos y deberes constitucionales, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 1º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el cual se transcribe para mayor referencia:

“Artículo 1o. En los Estados Unidos Mexicanos **todas las personas gozarán de los derechos humanos** reconocidos en esta Constitución y en los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, así como de las garantías para su protección, cuyo ejercicio no podrá restringirse ni suspenderse, salvo en los casos y bajo las condiciones que esta Constitución establece.

(...)”

El citado precepto legal no realiza distinción alguna entre las personas físicas o morales, de ahí que, esa Comisión debe considerar que también las personas morales son objeto de protección constitucional de sus derechos fundamentales, por lo que, la extensión del término “persona” hacia las personas morales, tiene implícita la obligación a cargo de todas las autoridades mexicanas de promover, respetar, proteger y garantizar sus derechos humanos, cuando no se encuentre actuando con el carácter de autoridad; esto es, que esa Comisión debe considerar que éste Organismo con su actuar jamás emitió un acto unilateral con él que haya creado, modificado o extinguido algún derecho de las supuestas víctimas, lo cual tiene



congruencia con el principio de progresividad de los derechos humanos, que establece el artículo 26 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos¹.

De ahí que si una persona jurídica o moral, es: “toda entidad que tenga existencia y responsabilidad propias, distintas a las de sus miembros o fundadores, y que sea calificada como persona jurídica según la ley del lugar de su constitución”.² Además, para el artículo 25 del Código Civil Federal las personas morales son:

“Artículo 25.- Son personas morales:

I. La Nación, los Estados y los Municipios;

II. Las demás corporaciones de carácter público reconocidas por la ley;

III. Las sociedades civiles o mercantiles;

IV. Los sindicatos, las asociaciones profesionales y las demás a que se refiere la fracción XVI del artículo 123 de la Constitución Federal;

V. Las sociedades cooperativas y mutualistas;

VI. Las asociaciones distintas de las enumeradas que se propongan fines políticos, científicos, artísticos, de recreo o cualquiera otro fin lícito, siempre que no fueren desconocidas por la ley.

VII. Las personas morales extranjeras de naturaleza privada, en los términos del artículo 2736.”³

En consecuencia, es claro que el Servicio de Transportes Eléctricos de la Ciudad de México goza de derechos humanos que también deben ser respetados y protegidos, por tratarse de una persona moral, de acuerdo a la determinación de la Suprema Corte de Justicia de la Nación emitió en la tesis jurisprudencial P./J.1/2015 (10ª.), registro digital 2008584, que a la letra expresa:

“PRINCIPIO DE INTERPRETACIÓN MÁS FAVORABLE A LA PERSONA. ES APLICABLE RESPECTO DE LAS NORMAS RELATIVAS A LOS DERECHOS HUMANOS DE LOS QUE SEAN TITULARES LAS PERSONAS MORALES. El artículo 1o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, al disponer que en los Estados Unidos Mexicanos todas las personas gozarán de los derechos humanos reconocidos en dicha Constitución y en los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, así como de las garantías para su protección, **no prevé distinción alguna, por lo que debe interpretarse en el sentido de que comprende tanto a las personas físicas, como a las morales, las que gozarán de aquellos derechos en la medida en que resulten conformes con su naturaleza y fines.** En consecuencia, el principio de interpretación más favorable a la persona, que como imperativo establece el párrafo segundo del citado precepto, es aplicable respecto de las normas relativas a los derechos humanos de los que gocen las personas morales, por lo que deberán interpretarse favoreciendo en todo tiempo la protección más amplia, a condición de que no se trate de aquellos derechos cuyo contenido material sólo pueda ser disfrutado por las personas físicas, lo que habrá de determinarse en cada caso concreto”.

Con lo antes expuesto, se denota que en la Recomendación 4/2022, esa Comisión omitió considerar que este Organismo, también se vio vulnerado en sus derechos que protegen y permiten el desarrollo de su

¹ Convención Americana sobre Derechos Humanos (Pacto de San José): Artículo 26. Desarrollo Progresivo. Los Estados Partes se comprometen a adoptar providencias, tanto a nivel interno como mediante la cooperación internacional, especialmente económica y técnica para lograr progresivamente la plena efectividad de los derechos que se derivan de las normas económicas, sociales y sobre educación, ciencia y cultura, contenidas en la Carta de la Organización de los Estados Americanos, reformada por el Protocolo de Buenos Aires, en la medida de los recursos disponibles, por vía legislativa u otros medios apropiados.

² Convención Interamericana sobre personalidad y capacidad jurídicas en el derecho internacional privado: Artículo 1º

³ Código Civil Federal (Consulta 24 de octubre de 2022). Visible en: https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/2_110121.pdf



actividad, ya que al haber establecido una supuesta vulneración a los derechos humanos de los peticionarios dándole el carácter de autoridad, aún y cuando en la carpeta de investigación CI-FCH/CUH-1/UI-1 S/D/00228/02-20118, se determinó que no existió responsabilidad alguna del Servicio de Transportes Eléctricos de la Ciudad de México, sino por el contrario, fueron las supuestas víctimas quienes sin acreditar contar con una Póliza de Seguro y al no tener la precaución necesaria inobservaron las normas de tránsito y por consecuencia se impactaron en el Trolebús propiedad de esta Entidad, causando un detrimento en su patrimonio, sin que hasta la fecha se hayan hecho responsables de los daños ocasionados, vulnerando así su derecho a la seguridad jurídica.

4. Es importante resaltar que esa Comisión al momento de establecer la presunta vulneración de derechos a cargo de esta Moral, asume una competencia que no le corresponde, ya que no cuenta con atribuciones para establecer la responsabilidad o no de este Organismo por hechos de Tránsito, toda vez que de conformidad con lo dispuesto por los artículos 239, 240, 241 y 242 del Código Penal para el Distrito Federal, se trata del delito de daño a la propiedad, el cual únicamente puede ser investigado por la Fiscalía General de Justicia de la Ciudad de México en términos del artículo 1 de la Ley Orgánica de la Fiscalía General de Justicia de la Ciudad de México.

Además, es claro que esa Comisión no contaba con los conocimientos técnicos y científicos necesarios para emitir una recomendación de esta naturaleza, toda vez que la Fiscalía General de Justicia de la Ciudad de México, es la única autoridad que cuenta con peritos en diversas materias para establecer quién es el responsable por un hecho de tránsito terrestre.

Asimismo, pasa desapercibido por esa Comisión que al emitirse el dictamen de fecha 03 de septiembre de 2018, se determinó que el conductor de la motocicleta quien cabe señalar excedía en el número permitido de pasajeros a bordo de su vehículo, fue el responsable del hecho por su inobservancia a las normas de tránsito; dictamen que fue ratificado por un perito supervisor, por lo que el formulado por el perito particular carece de valor probatorio y no debió ser tomado en consideración en la recomendación 04/2022 en su Anexo 1, atendiendo a que el mismo no fue siquiera formulado conforme a los hechos narrados en la denuncia penal.

También es necesario señalar que esa Comisión, emite una recomendación con base en una simple presunción ineficaz, ya que de las investigaciones realizadas no existe un documento que establezca de forma contundente, la responsabilidad u omisión en la que incurrió el operador del trolebús o este Organismo, ni siquiera una interpretación de los dictámenes con la que esa Comisión pudiera arribar a la emisión de la presente recomendación, dado que de haberlo efectuado se habría percatado que el perito determinó lo siguiente:

“QUE EL REGLAMENTO DE TRÁNSITO PARA EL DISTRITO FEDERAL⁴, EN DIVERSAS PARTES DE SU ARTICULADO ESTABLECE LAS NORMAS A QUE SE SUJETARÁN LOS USUARIOS AL TRANSITAR EN LA RED VIAL QUE CONFORMAN EL DISTRITO FEDERAL Y ANALIZANDO EL EVENTO SOMETIDO A ESTUDIO, EL SUSCRITO EMITIÓ UN PUNTO DE VISTA TÉCNICO APOYÁNDOSE EN LA NORMATIVIDAD E INTERPRETACIÓN DEL REGLAMENTO DE TRÁNSITO VIGENTE PARA EL DISTRITO FEDERAL, ESTABLECIENDO ASÍ LA CAUSALIDAD DEL HECHO SOMETIDO A ESTUDIO Y EN NINGÚN MOMENTO ES FUNCIÓN DEL PERITO ESTABLECER EL ARTÍCULO NI EL DEBER DE CUIDADO ALGUNO DE LOS

⁴ Gaceta Oficial del Distrito Federal, de fecha 17 de agosto de 2015. (Consultada el 24 de octubre de 2022) Disponible en: https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/0dfe0f2c2728da104e72f26974d2ad23.pdf



CONDUCTORES HAYA INFRINGIDO Y MUCHO MENOS ES FUNCIÓN DEL SUSCRITO DETERMINAR LO CONCERNIENTE PARA ESTABLECER CUÁL FUE LA CAUSA CONCOMITANTE DEL HECHO, SINO QUE LO ANTERIOR, ES FUNCIÓN ÚNICA Y EXCLUSIVAMENTE DE LA AUTOIDAD COMPETENTE DE ACUERDO A LO ANTERIORMENTE MENCIONADO, Y QUE TODOS LOS CONDUCTORES DEBEN RESPETAR Y OBEDECER TODAS LAS NORMAS DE CONDUCCIÓN, SIENDO TODAS AQUELLAS QUE EL REGLAMENTO DE TRÁNSITO VIGENTE EN SU MOMENTO ESTABLECE AL TRANSITAR POR LA CIUDAD DE MÉXICO, ASI MISMO LE COMENTO LAS SIGUIENTES:

EN EL REGLAMENTO DE TRÁNSITO METROPOLITANO APLICABLE EN FECHA AL MOMENTO DE LOS HECHOS, PUBLICADO EN LA GACETA OFICIAL DEL DISTRITO FEDERAL EL AGOSTO DE 2015, REGLAMENTO DE TRANSITO METROPOLITANO COMENTA:

ARTÍCULO 10. PARA LA PREFERENCIAS DE PASO EN LAS INTERSECCIONES, EL CONDUCTOR SE AJUSTARÁ AL SEÑALAMIENTO RESTRICTIVO Y A LAS SIGUIENTES REGLAS:

VIII. CUANDO LOS CONDUCTORES CIRCULEN POR UNA VÍA QUE NO CUENTE CON SEMAFOROS O SE ENCUENTREN APAGADOS Y NO HAYA SEÑALAMIENTO RESTRICTIVO QUE REGULE LA PREFERENCIA DE PASO, LUEGO DE DEJAR PASAR A LOS PEATONES, SE AJUSTARÁN A LA SIGUIENTE JERARQUIA DE REGLAS:

B) TIENEN LA PREFERENCIA LOS VEHÍCULOS QUE CIRCULEN SOBRE LA VÍA DE MAYOR AMPLITUD O MAYOR VOLUMEN DE TRÁNSITO...”

De lo antes transcrito, se advierte que las supuestas víctimas transgredieron el Reglamento de Tránsito del Distrito Federal, vigente en el momento del hecho de tránsito; por lo que es dable afirmar que con ello la Comisión contaba con el elementos suficientes para resolver en un ámbito de neutralidad y resguardar los principios de bienestar general, ya que si bien, puede y debe intervenir en los diferentes ámbitos de la vida civil, con el objeto de proteger y fomentar un equilibrio o una mejor calidad de vida para todos los ciudadanos, estas actividades no deben tener el carácter de prestacional, como pretende la Comisión en el asunto que nos ocupa, al pretender que exista una reparación de daño a quien no le corresponde⁵.

5. Contrario a lo señalado en la recomendación 04/2022, el Servicio de Transportes Eléctricos implemento y cumplió con el procedimiento de “Atención a las afectaciones en la operación y/o bienes del servicio” del *Manual Administrativo del Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal*,⁶ en consecuencia el operador del trolebús reportó que al encontrarse realizando su recorrido una motocicleta marca Yamaha, modelo 2015, color negra, le hizo un corte de circulación ocasionando una colisión, reporte al que correspondió el Parte de Accidente 2041/17 de fecha 17 de agosto de 2017 y aunado a que las partes involucradas asumieron la responsabilidad cada uno de sus daños como se advierte del Convenio de Atención a Siniestros de fecha 17 de agosto de 2017, a las 19:20 horas, lo que motivo fundadamente que no fueran trasladados a la Agencia del Ministerio Público correspondiente.

Cabe señalar que el procedimiento referido señalaba que: “9. En caso de que el Tercero Responsable no cuente con los servicios de Compañía Aseguradora, los abogados de la Subgerencia de lo Contencioso,

⁵ Véase los numerales 290 al 299 de la Recomendación, fojas 81 a 84.

⁶ Gaceta Oficial del Distrito Federal, de fecha 30 de diciembre de 2015. (Consultada el 20 de octubre de 2022) Disponible en https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/004a1c873f29b1dfd01af6580fbf1c38.pdf



como representante legal del Organismo tendrán la prerrogativa de negociar el cobro del mismo en el lugar de los hechos a través del Supervisor con el objeto de agilizar la solución del asunto”; de ahí que el personal de la Subgerencia de Control de Tráfico y Supervisión de Operativa de la Dirección de Transportación, ya sea de Supervisión Operativa y/o Auditoría de Pasaje que acudía a los lugares de los hechos, estaban facultados para suscribir acuerdos o convenios a nombre de este Organismo, coadyuvando con su representante legal.

No obstante lo anterior, este Organismo se vio imposibilitado para continuar con el referido procedimiento, toda vez que como se ha manifestado, los involucrados en el hecho de tránsito asumieron la responsabilidad de sus daños; sin embargo, esa Comisión jamás entró al estudio del convenio en comento, sino por el contrario desde el momento que la Comisión propuso una posible conciliación se limitó de manera parcial a realizar suposiciones en *el sentido de que no se aplicaron los protocolos correspondientes y no se dio seguimiento a la condición de salud de las personas lesionadas*⁷ y omitió considerar que las personas que se encontraban a bordo de la motocicleta marca Yamaha, color negra, placas de circulación 7B-5-CL, quedaron a cargo y resguardo de sus familiares quienes asumieron la responsabilidad de los daños ocasionados y las lesiones de los involucrados, por lo que fueron atendidos en el lugar del hecho de tránsito a bordo de la unidad SAMU No. 393, AM-20-24, y trasladados al hospital de Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado “1º de Octubre.

6. Aunado a lo anterior, cabe mencionar que el anexo 1 de la recomendación 04/2022, únicamente contiene diversas comparecencias de las supuestas víctimas ante diversas autoridades, de las cuales se desprende que:

- Aparentemente cuentan con lesiones ocasionadas por los hechos de tránsito del día 17 de agosto de 2017.
- Su familiar supuestamente fue obligada a firmar el convenio bajo coacción.
- El operador del trolebús había admitido su culpa y luego se retractó.

Sin embargo, el análisis realizado por esa Comisión resulta deficiente, toda vez que de haber efectuado correctamente se habría percatado que:

- Las declaraciones efectuadas por los peticionarios en la carpeta de investigación CI-FCH/CUH-1/UI-1 S/D/00228/02-20118, son diversas a las de las comparecencias que recabó esa Comisión.
- Los documentos, entrevistas, comparecencias y valoraciones, no arriban a la Conclusión de que este Organismo haya sido responsable de los hechos de tránsito del día 17 de agosto de 2017.
- Los dictámenes periciales claramente establecen que el conductor de la motocicleta es responsable de los hechos de tránsito del día 17 de agosto de 2017.
- En las declaraciones de los peticionarios manifiestan la existencia de un semáforo, pero los dictámenes establecen que no había dicho semáforo, por lo que, los principios de buena fe y pro víctima, no pueden ser tomados en consideración, al existir un documento contundente para dudar de su versión.

Luego entonces, se denota que el análisis efectuado por esa Comisión a los documentos, entrevistas comparecencias y valoraciones, es insuficiente para establecer que le fueron violentados sus Derechos

⁷ Véase el numeral 7º de la Recomendación, foja 25



Humanos a las supuestas víctimas, cuando por el contrario cuenta con un dictamen emitido por un especialista en la materia que determina la responsabilidad de uno de los peticionarios, lo que trajo como consecuencia un menoscabo en la salud física y mental de su acompañante que estrictamente debe ser su responsabilidad por no observar como estaba obligado, las normas de tránsito para resguardar la seguridad de sus acompañantes que indebidamente excedían el número permitido para un vehículo de esa naturaleza.

7. En ese sentido, los fundamentos, motivos y citas que realizó esa Comisión, en la recomendación 04/2022 resultan insuficientes y en algunos casos inoperantes para arribar a la conclusión de que este Organismo violento los Derechos Humanos de las supuestas víctimas, ya que fundamenta su actuar en Leyes, acuerdos y resoluciones que no son acordes a los hechos que fueron manifestados por los peticionarios.
8. Por lo expuesto, se afirma que aceptar la recomendación 04/2022, implicaría consentir la vulneración de los derechos de la persona moral Servicio de Transportes Eléctricos de la Ciudad de México, los cuales deben ser respetados y protegidos de manera imparcial y objetiva por esa Comisión; es decir, que de soslayarse los derechos de este Organismo para satisfacer una pretensión infundada pero aceptada por esa Comisión, daría pauta para que en lo subsecuente se deba reconocer que en todos hechos de tránsito en los que se vea involucrado una unidad del transporte público que opere alguno de los Organismos Descentralizados de la Administración Pública de la Ciudad de México ya sea de forma directa o por un concesionario, se deban cubrir los daños ocasionados al particular sin importar lo determinado por la autoridad competente y que esto constituya un daño patrimonial al no existir una responsabilidad eficazmente demostrada.

Por los motivos y fundamentos antes expuestos, el Servicio de Transportes Eléctricos de la Ciudad de México No acepta la Recomendación que nos ocupa, por carecer de sustento jurídico, ya que no es suficiente invocar los preceptos legales que se pretenden aplicar pues resulta indispensable que la autoridad cualquiera que sea esta, sustente de manera exhaustiva y congruente su aplicación sin dejar de analizar en su conjunto, todos los elementos de prueba que le sean presentados, pues de no ser así, con ello permitiría que se configure el acto de vulnerar y lesionar los derechos humanos de éste Organismo.