



RECONSIDERACIÓN A LA 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:
Comisión de Derechos Humanos.

1. Esa Comisión considera que la prestación del servicio público de transporte en la Ciudad, le corresponde a la Administración Pública de la Ciudad de México, a través del otorgamiento de concesiones; *“tal es el caso de del Servicio de Transportes”*, esa afirmación es incorrecta ya que esta Entidad no otorga concesiones, toda vez que de conformidad con lo dispuesto por el artículo 2 de la Institución Descentralizada del Servicio Público “Servicio de Transporte Eléctricos del Distrito Federal” y 1° del Estatuto Orgánico del Servicio de Transportes Eléctricos de la Ciudad de México, el objeto de este Organismo es **administrar y operar sistemas de transportes eléctricos; la operación de otros sistemas, ya sean de gasolina o diésel, siempre que se establezcan como auxiliares de los sistemas eléctricos y el estudio, proyección, construcción y en su caso operación de nuevas líneas de transportes en el Distrito Federal.**

2. Ahora bien, en dicha reconsideración también sostiene que corresponde a este Organismo *“mantener una adecuada supervisión de las condiciones de operación del servicio de este sistema de transporte, para las personas usuarias y de aquellas que pudieran encontrarse en tránsito o circulación por la infraestructura que compone ese sistema transporte¹”*; sin embargo, como es del conocimiento de esa Comisión el hecho de tránsito fue entre un Trolebús propiedad de este Organismo y el conductor de una motocicleta, por lo que no existe una omisión en vigilar la correcta aplicación de la cobertura de póliza de seguros de una unidad, pues al existir un accidente de tránsito en donde los seguros de ambos propietarios no cuenten con los elementos necesarios para determinar la responsabilidad de sus asegurados, deben dirimir su discrepancia ante las autoridades facultadas, como lo son el Ministerio Público o el Juez Cívico.

Aunado a lo anterior, es menester precisar que de conformidad la Ley de Movilidad del Distrito Federal y el Reglamento de Tránsito del Distrito Federal, la Secretaría de Seguridad Ciudadana es la encargada de llevar a cabo el control de tránsito y la vialidad, preservando el orden público en ésta y la seguridad de sus ocupantes.

Además, esa Comisión sigue sin analizar 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 se vulneró lo dispuesto por los artículos 17 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 48 de la Constitución Política de la Ciudad de México y 3 y 4 de la Ley Orgánica de la Comisión de Derechos Humanos de la Ciudad de México que aluden a imparcialidad con la que debe actuar.

Lo anterior aunado a que el artículo 2°, fracción IV del Reglamento referido, se advierte la prioridad en la utilización del espacio vial de acuerdo a la siguiente jerarquía

“Artículo 2.- La aplicación de este reglamento estará basada en los siguientes principios rectores:

¹ I. Análisis de la Respuesta emitida por la Autoridad Recomendada, foja 3.



I.- La circulación en condiciones de seguridad vial es un derecho, por lo que todas las autoridades en el ámbito de su competencia deben adoptar medidas para garantizar la protección de la vida e integridad física de las personas, sobre todo de los usuarios vulnerables de la vía;

II. La circulación en la vía pública debe efectuarse con cortesía, por lo que los ciudadanos deben observar un trato respetuoso hacia el resto de los usuarios de la vía, así como a los agentes y personal de apoyo vial;

III. Se evitará la colocación de objetos que representen un obstáculo a la circulación de vehículos y tránsito de peatones;

IV. Se dará prioridad en la utilización del espacio vial de acuerdo a la siguiente jerarquía:

a) Peatones; en especial personas con discapacidad y movilidad limitada;

b) Ciclistas;

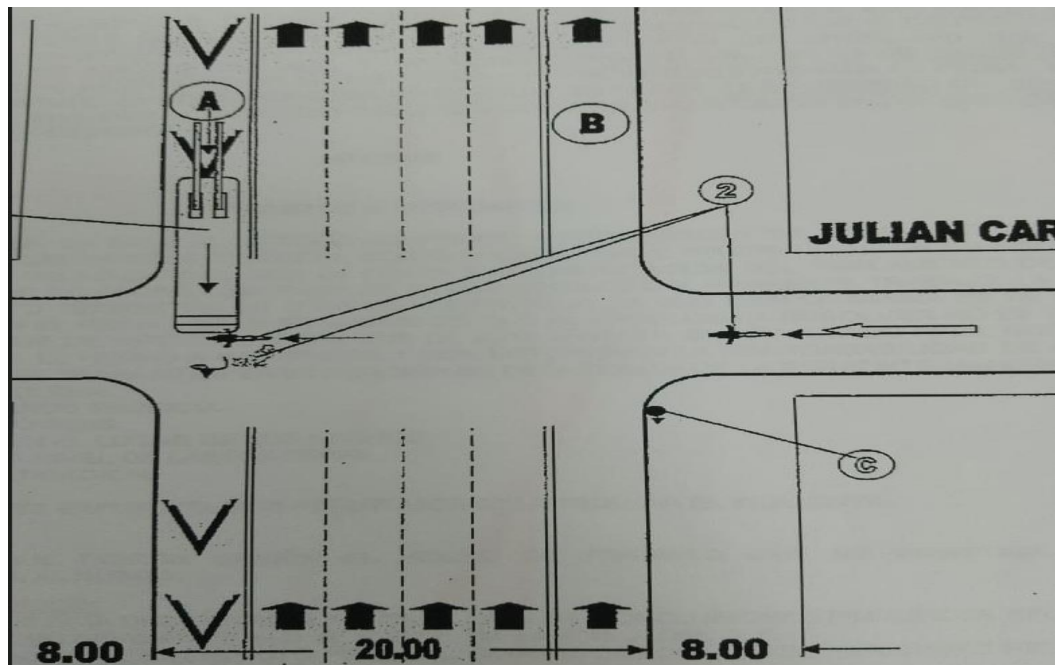
c) Usuarios del servicio de transporte público de pasajeros;

d) Prestadores del servicio de transporte público de pasajeros;

e) Prestadores del servicio de transporte de carga y distribución de mercancías; y

f) Usuarios de transporte particular automotor y motociclistas.”

Del dictamen que obra en la carpeta de investigación CI-FCH/CUH-1/UI-1 S/D/00228/02-2018, se advierte que: el trolebús circulaba por el **carril exclusivo para trolebuses, en contraflujo; con señalamiento restrictivo de tránsito terrestre que indica “prohibición vuelta a la izquierda**, como se puede advertir de las siguiente gráfica:



De los elementos referidos en los párrafos que anteceden y que son del conocimiento de esa Comisión, es dable señalar que la Comisión contaba con los elementos suficientes para resolver en un ámbito de neutralidad y resguardar los principios de bienestar general e imparcialidad y no de preferencia al pretender e insistir en una reparación integral a quien no le corresponde², toda vez que los involucrados se encontraban

² Véase los numerales 290 al 299 de la Recomendación, fojas 81 a 84. Así como el apartado II. Observaciones realizadas por la Dirección Ejecutiva de Seguimiento, fojas 5-6.



en resguardo de sus familiares quienes asumieron las responsabilidades de su estado físico, y las consecuencias que ello implicara.

3. Contrario a lo señalado en la solicitud de reconsideración de la recomendación 04/2022, al Servicio de Transportes Eléctricos no le corresponde **supervisar que las empresas concesionarias respeten lo establecido en la normatividad de la materia que nos ocupa, como lo es ofrecer las mejores condiciones de seguridad para los peatones, lo cual implica la correcta aplicación de la cobertura de la póliza de seguros de una unidad que presta el servicio de transporte público de pasajeros**³. Por ello es dable referir que el análisis e investigación de la Comisión, cuenta con sesgos, ya que este Organismo en la fecha de los hechos denunciados no contaba con empresas concesionarias; además, considera a las supuestas víctimas como peatones, cuando en realidad eran usuarios de transporte particular, en concreto motociclista, a quienes les era aplicable y de observancia obligatoria la normatividad de tránsito.

En cuanto a la **correcta aplicación de la cobertura de la póliza de seguros** este Organismo implementó 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*,⁴ por lo que 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, como se observa en esta respuesta.

Al referido reporte le 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, motivo por el cual no fueron 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, 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.

Se reitera que 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 lesionadas⁵ 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

³ Véase apartado Análisis de la Respuesta emitida por la Autoridad Recomendada foja 3, párrafo 3, realizado por la Dirección Ejecutiva de Seguimiento.

⁴ 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

⁵ Véase el numeral 7º de la Recomendación, foja 25



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 del Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado 1° de Octubre.

4. La Comisión erróneamente señala **que el Servicio de Transportes Eléctricos, en su calidad de ente de Estado y autoridad en materia de la adecuada operación de ese sistema, está vinculado a la observancia de los derechos humanos de las personas y realizar hasta el máximo de sus posibilidades, para que los hechos como el que motiva la Recomendación sean reparados conforme a derecho en materia de derechos humanos, por no brindar una adecuada prestación del servicio de transporte de pasajeros en el sistema de movilidad;**⁶ contrario a lo que pretende sustentar esa Comisión, el Servicio de Transportes Eléctricos en su actuar se conduce en apego a toda la normatividad en el ámbito de su objeto, incluido lo referente a los derechos humanos, sin embargo olvida 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 no solo de los daños ocasionados a este Organismo, sino también de las lesiones de los involucrados, mismos 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 1° de Octubre, lo que origina que la implementación del procedimiento 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*, del que se deduce que las supuestas víctimas, en su carácter de tercero responsable no contaban con Compañía Aseguradora, por lo que personal de este Organismo con la intención de agilizar el asunto procedieron a negociar el cobro del mismo en el lugar de los hechos.

Situación que no valoró la Comisión, como tampoco consideró las declaraciones contradictorias efectuadas por los peticionarios en la carpeta de investigación CI-FCH/CUH-1/UI-1 S/D/00228/02-2018, y las imprecisiones en las que incurrieron las supuestas víctimas, aunado a las diversas comparecencias que recabó esa Comisión.

Además, con 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, esto aunado a que de los dictámenes periciales claramente se establece que el conductor de la motocicleta es responsable de los hechos de tránsito de la misma fecha. Y que en las declaraciones los peticionarios manifestaron 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 es insuficiente para establecer que le fueron violentados sus Derechos Humanos a las supuestas víctimas, cuando por el contrario es evidente del 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.

⁶ Véase la foja 3 de la solicitud de reconsideración



En ese sentido, los fundamentos, motivos y citas que realizó esa Comisión, en la recomendación 04/2022 y en la solicitud de reconsideración resultan insuficientes, confusos, imprecisos y en algunos casos inoperantes para arribar a la conclusión de que este Organismo violentó los Derechos Humanos de las supuestas víctimas.

Por lo expuesto, se afirma que aceptar la recomendación 04/2022 y la solicitud de reconsideración implicaría consentir la vulneración de los derechos de la persona moral Servicio de Transportes Eléctricos de la Ciudad de México, los cuales deben ser tratados con imparcialidad ante supuestas víctimas que pretenden sorprender a esa Comisión; y por ende, aceptar 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 de este Organismo Descentralizado, se deban cubrir los daños ocasionados al particular sin importar lo determinado por la autoridad competente y que esto constituya un daño patrimonial en detrimento de la prestación del servicio de transporte eléctrico que tiene encomendada.

Por los motivos y fundamentos antes expuestos, el Servicio de Transportes Eléctricos de la Ciudad de México **No acepta en su totalidad** la Recomendación que nos ocupa así como tampoco su reconsideración, 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.