



# TRATAMIENTO DE LAS VÍCTIMAS DE SINIESTROS VIALES

EN LAS LEYES DE MOVILIDAD  
ARMONIZADAS



# CONTENIDO



**1**

PARTICULARIDADES DE LOS SINIESTROS DE TRÁNSITO.



**2**

LAS VÍCTIMAS Y SUS DERECHOS.



**3**

TRATAMIENTO DE LAS VÍCTIMAS DE SINIESTROS VIALES EN LAS LEYES DE MOVILIDAD ARMONIZADAS.



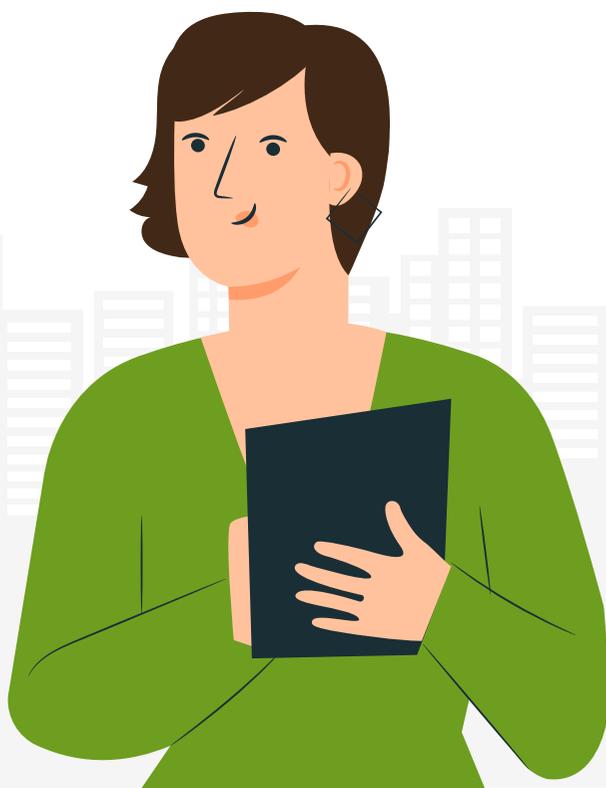
**4**

ÁREAS DE OPORTUNIDAD.



**5**

CONCLUSIONES.



# INTRODUCCIÓN



A menudo cuando escuchamos seguridad vial, nos imaginamos que es un tema en el que solo los conductores tienen responsabilidad y solo a ellos les atañen las acciones que de la seguridad vial emanen principalmente aquellos que son más de carácter administrativo, como registro vehicular, respeto a los señalamientos de tránsito y pago de impuestos vehiculares, sin embargo, la seguridad vial es mucho más, se refiere a las medidas y prácticas que se implementan para prevenir siniestros viales y proteger la vida e integridad física de las personas que utilizan las vías públicas, ya sean conductores, peatones o ciclistas, en cualquier persona que usa el espacio público. El objetivo principal de la seguridad vial es reducir los siniestros viales, las lesiones y las muertes asociadas a ellos.

**Existen diversas estrategias y medidas que se aplican para promover la seguridad vial. Algunas de ellas incluyen:**

1

**Infraestructuras seguras:** Se diseñan y mantienen carreteras y calles seguras, incluyendo la construcción de aceras, pasos de peatones, carriles para bicicletas y la instalación de señales y dispositivos de seguridad.

2

**Educación vial:** Se realizan campañas educativas para concienciar a los usuarios de las vías sobre las normas de tráfico, el respeto mutuo entre conductores y peatones, y la importancia de adoptar comportamientos seguros.

3

**Cumplimiento de las normas de tráfico:** Se promueve el cumplimiento de las leyes y regulaciones de tráfico, como los límites de velocidad, el uso del cinturón de seguridad, el respeto a los semáforos y las señales de tráfico, entre otros.

4

**Control y aplicación de las normas:** Se realizan controles de velocidad, pruebas de alcoholemia y se aplican sanciones a aquellos que incumplen las normas de tráfico, con el fin de disuadir conductas peligrosas.

5

**Mejora de la seguridad de los vehículos:** Se fomenta la implementación de tecnologías de seguridad en los vehículos, como sistemas de frenado antibloqueo (ABS), control electrónico de estabilidad (ESC), airbags y sistemas de asistencia al conductor.

6

**Planificación urbana:** Se tiene en cuenta la seguridad vial en la planificación y diseño de las ciudades, promoviendo la accesibilidad para peatones y ciclistas, y reduciendo los puntos de conflicto entre distintos modos de transporte.

7

**Investigación y análisis de los siniestros:** Se realizan estudios para identificar las causas de los accidentes y mejorar las medidas de seguridad con base en esos datos.

**La seguridad vial es responsabilidad de todos los actores involucrados en el uso de las vías públicas, incluyendo a los conductores, peatones, ciclistas, autoridades de tránsito y fabricantes de vehículos.** Es fundamental promover una cultura de seguridad vial, donde se valore y se practique el respeto a las normas de tránsito y se priorice la protección de la vida y la integridad de todas las personas en las vías públicas, en especial de aquellas que son más vulnerables.

## ¿Qué es un Siniestro Vial?

Comúnmente hablamos de accidentes viales, sin embargo, existe una gran diferencia entre accidente y siniestro vial, ésta radica principalmente en la connotación y alcance de cada término. Aunque ambos conceptos están relacionados con sucesos no deseados en el ámbito del tránsito, presentan algunas diferencias en su uso y significado.

En general, se entiende que un accidente vial implica un suceso imprevisto e involuntario que ocurre en la vía pública y que puede resultar en daños materiales y/o lesiones a las personas involucradas.

Este término se utiliza comúnmente para describir colisiones, atropellos u otros incidentes similares en los que intervienen vehículos. La palabra “accidente” sugiere que el suceso puede ocurrir de manera fortuita, sin intención o negligencia premeditada por parte de los involucrados.

Los accidentes pueden suceder en cualquier lugar y en cualquier momento y pueden tener una variedad de causas, desde descuido humano hasta fallas técnicas o naturales. **Al hablar de accidente hacemos referencia a un hecho azaroso, fortuito, involuntario; suceso imprevisto que altera la marcha normal o prevista de las cosas, especialmente el que causa daños a una persona o cosa.** <sup>1</sup>

Por otro lado, el término “siniestro vial” incluye no solo las colisiones entre vehículos, sino también incidentes ocurridos por incendios, vuelcos, derrames de sustancias peligrosas o cualquier otro incidente que cause daños considerables y/o ponga en peligro la seguridad de las personas.



Según el Observatorio Nacional de Seguridad vial (San Salvador) Siniestro vial o siniestro de tránsito: es cualquier hecho de tránsito con implicación de al menos un vehículo en movimiento, que tenga lugar en una vía pública o en una vía privada a la que la población tenga derecho de acceso. Se incluyen las colisiones entre vehículos; entre vehículos y peatones; entre vehículos y animales u obstáculos fijos. De acuerdo con lo recomendado por diferentes estudios internacionales de seguridad vial se recomienda emplear el concepto de siniestro en lugar del de “accidente vial”. Esto responde a que se pretende que el siniestro sea entendido como la consecuencia de una cadena causal de hechos y circunstancias en la que la persona siempre puede intervenir para evitar o mitigar sus consecuencias. <sup>2</sup>

**POR LO QUE, DADAS LAS CIRCUNSTANCIAS DE PRESENCIA DE LA VOLUNTAD Y EL ERROR HUMANO, PODEMOS DECIR QUE SON SINIESTROS VIALES, DEBIDO A QUE TODOS ELLOS SON PREVENIBLES.**

<sup>1</sup> Definición del Diccionario Oxford Languages disponible en <https://www.google.com/search?q=definici%C3%B3n+de+accidente&oq=definici%C3%B3n+de+accidente&aqs=chrome..69i57j0i512i9.37576085j0j15&sourceid=chrome&ie=UTF-8>

<sup>2</sup> Marcado así por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial de El Salvador disponible en <https://observatoriovial.fonmat.gob.sv/marco-institucional/>

## 1.

# PARTICULARIDADES DE LOS SINIESTROS VIALES



## a) Diversos regímenes de responsabilidad.

Un siniestro vial genera, esencialmente, tres tipos de responsabilidad: penal, civil y administrativa.

### Responsabilidad penal.

Se genera por hechos que los códigos penales tipifican como delitos. Los principales delitos que se comenten por la conducción de vehículos son: daño en los bienes, lesiones y homicidio.

Este tipo de responsabilidad se le atribuye únicamente a la persona que, al conducir un vehículo, comete un hecho que se encuentra previsto como delito. El conductor puede ser el propietario, permisionario o concesionario, o bien, puede ser una persona distinta a éstos. Si el conductor es una persona distinta al propietario, permisionario o concesionario, únicamente aquel será responsable penalmente.

**Su finalidad consiste tanto en castigar al culpable, a través de la imposición de una pena que puede ser de carácter corporal o económico<sup>3</sup>, como en lograr la reparación del daño.<sup>4</sup>**

En el procedimiento penal ordinario, este tipo de responsabilidad se declara por una autoridad judicial luego de haberse llevado un proceso penal en contra del conductor y en el que el Tribunal adquiere la convicción más allá de toda duda razonable, de que el acusado es responsable de la comisión del hecho por el que siguió el juicio.

También existe la posibilidad de que el imputado admita la responsabilidad por el delito que se le imputa, en este caso se actualiza un procedimiento abreviado y para el dictado de la sentencia no se requiere la convicción más allá de toda duda razonable sobre la responsabilidad del acusado, pues éste ya la aceptó.

### Responsabilidad civil.

Para efectos del presente trabajo tomaremos como referencia la definición tradicional que concibe a la responsabilidad civil como la obligación<sup>5</sup> a cargo de una persona de indemnizar a otra por los daños que le ha causado como consecuencia del incumplimiento de una obligación o por la realización de un siniestro que deriva de un riesgo creado.<sup>6</sup>

<sup>3</sup> Campos Díaz Barriga, Mercedes, La responsabilidad civil por daños al medio ambiente. El caso del agua en México, México, UNAM, 2000, p. 22.

<sup>4</sup> A pesar de ser un derecho humano de fuente constitucional y convencional, regulado, además, por la Ley General de Víctimas, en la práctica, la reparación del daño en muchas ocasiones sigue siendo relegada a un segundo plano, no obstante que la fracción I del apartado A del artículo 20 Constitucional establece que el proceso penal tendrá por objeto, entre otros, que los daños causados por el delito se reparen. En este mismo sentido, la fracción V del artículo 131 del Código Nacional de Procedimientos Penales establece para el Ministerio Público la obligación de recabar los elementos necesarios que determinen el daño causado por el delito y la cuantificación del mismo para los efectos de su reparación.

<sup>5</sup> Sin que ello implique pasar por alto la definición y funciones que sobre la responsabilidad civil proporciona el moderno derecho de daños. Siendo notable al respecto la postura de Diego Papayannis, quien la concibe como el medio que regula las relaciones entre particulares.

<sup>6</sup> Azúa Reyes, Sergio T., Teoría general de las obligaciones, 5a. ed., México, Porrúa, 2007, p. 186.



La responsabilidad civil es una obligación que consiste en reparar los daños causados por un hecho ilícito, por una actividad lícita que genera riesgos o por el incumplimiento de un deber de cuidado <sup>7</sup>.

Se trata de una respuesta jurídica *ex post*, es decir, se activa una vez que el daño se ha causado y constituye el medio para repararlo, por ello, se le concibe como la segunda mejor opción puesto que la primera consiste en que el daño no se produzca. <sup>8</sup>

Los siniestros de tránsito se generan por el uso de vehículos, es decir, por una actividad lícita y permitida que, además, constituye un medio para ejercer el derecho humano a la movilidad.

En el ámbito civil, los vehículos son considerados como mecanismos peligrosos “por sí mismos o por la velocidad que desarrollan” por lo tanto, su uso introduce un riesgo en la sociedad y obliga al propietario, conductor, concesionario o permisionario a reparar los daños que se causen al hacer uso del vehículo, aunque su actuar sea lícito.

Los daños causados por siniestros de tránsito se rigen por las reglas de la responsabilidad civil objetiva o por riesgo creado, en este tipo de responsabilidad civil resulta irrelevante la culpa, negligencia o impericia del responsable, es decir, la noción de riesgo reemplaza a la de culpa.<sup>9</sup>

En el caso de la responsabilidad civil por siniestros viales, se emplea el uso de vehículos como factor objetivo de imputación y para que proceda la reparación del daño en un juicio civil sólo se requiere demostrar: el uso de un vehículo, la existencia de un daño y la existencia de un nexo causal entre el uso del vehículo y el daño causado.

**A diferencia de la responsabilidad penal, la civil se le imputa no únicamente al conductor sino también al propietario del vehículo, así como al permisionario o concesionario.**

Quien causa el daño de manera material es el conductor que no respeta las normas de tránsito, los deberes o los estándares de cuidado establecidos para la conducción o actividad para la que se utiliza el vehículo o, simplemente, por los riesgos propios de la conducción.

**Sin embargo, bajo este régimen, el propietario del vehículo, el permisionario o concesionario también son declarados responsables ya sea por incumplir las normas que regulan en riesgo que introducen en la sociedad al hacer uso de vehículos (incumplimiento de normas sobre capacitación, horas de conducción permitidas para operadores de autotransporte de carga, condiciones mecánicas de los vehículos, pesos y dimensiones permitidos, etcétera) o por culpa *in vigilando* o *in eligendo*, es decir, por no vigilar las actividades del operador o por elegirlo de manera incorrecta.**



Otro punto que distingue a la responsabilidad civil de la penal es que en la primera sí existe la posibilidad de asegurarse contra la responsabilidad que derive de los daños que se lleguen a causar <sup>10</sup>, de ahí que el contrato de seguro de automóvil resulta ser un mecanismo eficaz tanto para proteger el patrimonio del responsable como para garantizar a la víctima su derecho a la reparación del daño.

<sup>7</sup> Suprema Corte de Justicia de la Nación, Primera Sala, Amparo Directo en Revisión 1911/2020, p. 1. Disponible en: [https://www.scjn.gob.mx/sites/default/files/listas/documento\\_dos/2021-06/ADR-1911-2020-09062021.pdf](https://www.scjn.gob.mx/sites/default/files/listas/documento_dos/2021-06/ADR-1911-2020-09062021.pdf)

<sup>8</sup> Papayannis, Diego M., “Estructura y funciones de la responsabilidad civil”, en Papayannis, Diego M. (coord.), Manual de derecho de daños extracontractuales, México, Suprema Corte de Justicia de la Nación, 2022, p. 7.

<sup>9</sup> Suprema Corte de Justicia de la Nación, Primera Sala, Amparo Directo en Revisión 4555/2013, p. 21.

<sup>10</sup> El artículo 145 de la Ley Sobre el Contrato de Seguro establece que, en el seguro contra la responsabilidad, la empresa aseguradora se obliga hasta el límite de la suma asegurada a pagar la indemnización que el asegurado deba a un tercero a consecuencia de un hecho que cause un daño previsto en el contrato de seguro. El hecho de que la responsabilidad penal no sea susceptible de aseguramiento no implica, en modo alguno, que en el procedimiento penal las aseguradoras no estén obligada a reparar el daño, solo se refiere a que no son susceptibles de asegurarse como riesgos los actos u omisiones que se encuentran tipificados como delitos.

### Responsabilidad administrativa.

Se genera por infracciones a las normas de movilidad, reglamentos de tránsito, normas oficiales mexicanas, etcétera. La consecuencia de la infracción es una sanción que se impondrá según las disposiciones normativas infringidas. En relación a los siniestros viales la sanción más común suele ser la multa.

Con acierto, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial va más allá de la simple imposición de sanciones y, en lo relativo al sistema de movilidad, establece el deber de establecer, en las leyes y reglamentos de la materia, los mecanismos que permitan vigilar, regular y sancionar aquellos hechos que constituyan factores de riesgo.

**Ver más allá de la sanción e incluir mecanismos que permitan no únicamente imponer sanciones sino también vigilar y regular factores de riesgo constituye un gran avance porque permite identificar la participación, y en su caso responsabilidad, de distintos<sup>11</sup> sujetos relacionados con el derecho a la movilidad y aun cuando no se les llegue a sancionar, ayuda a identificar y regular las fuentes de riesgo a efecto de lograr la prevención y evitar que el daño se materialice.**

A través de las diversas normas sobre movilidad y circulación se regula el riesgo<sup>12</sup> que se crea al hacer uso de vehículos. A pesar de que el riesgo se encuentra regulado, cada año se produce un elevado número de muertes y lesiones.

Las normas sobre movilidad y circulación establecen los estándares de conducta y los deberes de actuación que deben observar, entre otros, los operadores de vehículos automotores.

La regulación del riesgo, en gran medida hace previsible los siniestros de tránsito y sus consecuencias, además, se tiene evidencia de que el factor humano es la principal causa de siniestros de tránsito, esto indica que rara vez se producen porque los vehículos sean mecanismos peligrosos por sí mismos, más bien, es el ser humano quien a través de su conducta de acción u omisión agrava o incrementa el riesgo y los provoca.

En el ámbito administrativo, la respuesta del Estado ante la infracción de estas normas va desde la imposición, al conductor, de una multa hasta la cancelación o suspensión de la licencia de conducir, en caso de algún permisionario o concesionario se puede cancelar o revocar el permiso o la concesión. Desafortunadamente, en la mayoría de los casos únicamente se sanciona al conductor y, por lo general, se hace a través de multa.

**Hace falta un sólido sistema de coordinación entre autoridades administrativas y judiciales en materia civil y penal para que exista una mayor eficacia en la imposición de sanciones en el ámbito administrativo, así como para identificar las fuentes de riesgo en aras de disminuir los siniestros de tránsito.**



<sup>11</sup> Recordemos que, de conformidad con la fracción IV del artículo 5° de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, los sistemas de movilidad seguros se rigen por el criterio consistente en que la integridad física de las personas es responsabilidad compartida de quienes diseñan, construyen, gestionan, operan y usan la red vial y los servicios de transporte.

<sup>12</sup> El riesgo al que se expone a las personas al hacer uso de vehículos es una de las razones que justifican la obligatoriedad de los seguros vehiculares para el autotransporte de carga, pasajeros y turismo, así como para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, también justifica la imposición de coberturas y sumas aseguradas específicas como las de pasajeros y daños a terceros. En el caso de los vehículos particulares, aunque se establece la obligatoriedad del seguro, no se suelen establecer sumas aseguradas específicas o bien suelen ser muy bajas. En 2014 se publicó el Acuerdo 07/2014, por el que se expidieron las reglas para la operación del seguro con el que deben contar los propietarios de los vehículos para transitar en vías, caminos y puentes federales, que garantice a terceros los daños que puedan ocasionarse en sus bienes y personas, así como se fijaron los términos del contrato de dicho seguro, sin embargo, las sumas aseguradas establecidas fueron de \$50,000.00 (CINCUENTA MIL PESOS 00/100 M.N.) para el caso de daños en los bienes y \$100,000.00 (CIEN MIL PESOS 00/100 M.N.) cuando se trate de lesiones o muerte.

## b) Concurrencia de los diversos regímenes de responsabilidad.

Los regímenes de responsabilidad son concurrentes y no se excluyen entre sí, es decir, el hecho de que se dé inicio a un procedimiento penal no impide que, a la par, se inicie un juicio de responsabilidad civil contra el propietario del vehículo, el empleador, concesionario o permisionario o uno de cumplimiento de contrato de seguro en contra de la aseguradora del causante del daño y mucho menos releva a las autoridades administrativas de la imposición de las sanciones derivadas de la infracción a las normas de movilidad y circulación.

Aunado a que estos procedimientos pueden ir a la par por tratarse de acciones autónomas<sup>13</sup>, también existe la posibilidad de que, una vez concluido el procedimiento penal, se demande en la vía civil si es que ésta representa la opción de obtener una compensación más alta.

## c) Distinción entre uso de vehículos como actividad lícita y hecho ilícito.

Actividad lícita es aquella regulada y permitida por alguna norma, mientras que al hecho ilícito los códigos civiles lo definen como aquel hecho que es contrario a las leyes de orden público o a las buenas costumbres.

Resulta indispensable hacer la distinción del uso de vehículos como actividad lícita y que, además, constituye un medio para ejercer el derecho fundamental a la movilidad, previsto por el penúltimo párrafo del artículo 4º constitucional y los hechos ilícitos que dan origen a los siniestros viales, como es el caso del incumplimiento de las normas sobre movilidad, límites de velocidad, horas de conducción permitidas para operadores de autotransporte federal de carga, normas oficiales mexicanas sobre pesos y dimensiones de los vehículos, etcétera.

El hecho de que el uso de vehículos sea una actividad lícita no excluye que en un gran número de siniestros el origen se deba al incumplimiento de alguna norma por parte del conductor, del propietario, permisionario, concesionario o, bien, por parte de autoridades.

El Instituto Mexicano del Transporte realiza anualmente una publicación denominada **Anuario Estadístico de Colisiones en Carreteras Federales**<sup>14</sup>. Dicho documento cuenta con un apartado en el que se establecen como causas de las colisiones las siguientes:

### Factor humano



### Camino



### Vehículo



### Agentes naturales



Es importante destacar que el factor humano es la principal causa de colisiones en carreteras federales. **Dentro del factor humano, a su vez, concurren diversas causas entre las cuales se encuentran: imprudencia o intención, no guardó distancia, invadió carril, velocidad excesiva, viró indebidamente, no cedió el paso, dormitando, otros.**

<sup>13</sup> No. de Registro 22026335. Semanario Judicial de la Federación. Undécima Época. Libro 24, Abril de 2023, Tomo II, página 1092.

<sup>14</sup> Las publicaciones de 2001 a 2021 se encuentran disponibles en: <https://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/autotransporte-federal/estadistica-de-accidentes-en-carreteras-federales/>  
Fecha de consulta 04 de julio de 2023.

Esto significa que detrás de la mayoría de siniestros viales, se encuentra la conducta culpable o negligente del ser humano, no obstante, a efecto de proteger a las víctimas la responsabilidad civil ha transitado del daño injustamente causado al daño injustamente sufrido, es decir, en el primer plano se encuentra la persona que ha sufrido el daño, con independencia de que el agente responsable haya actuado lícita o ilícitamente.

Esto representa un avance para las víctimas pues, para obtener una reparación, ya no se les obliga a probar que el causante actuó con culpa, negligencia o impericia. Sin embargo, la culpa, aunque no se utilice como factor de imputación en los casos de responsabilidad civil objetiva, debe tener un papel más dinámico en esta materia a efecto de lograr una mayor prevención.

El hecho de que en la responsabilidad civil objetiva, régimen bajo el cual se rigen los siniestros de tránsito, no se requiera la culpa (imprudencia, negligencia o impericia), no significa que la conducta del agente causante sea irrelevante puesto que al determinar el monto correspondiente a la compensación por daño moral el juez debe tomar en cuenta, entre otros, el grado de responsabilidad en la causación del daño.

Al analizar el grado de responsabilidad, el juez conoce con precisión el incumplimiento de normas, deberes o estándares de actuación y por consecuencia, la manera en que el ser humano incrementa el riesgo al que expone a la sociedad al hacer uso de vehículos. Sin embargo, el grado de responsabilidad únicamente se toma en consideración para aumentar o disminuir el monto de la compensación, esto es, solo tiene efectos económicos más no preventivos (aunque se argumente que con las sentencias ejemplares se genera el ánimo de adoptar medidas preventivas) y mucho menos se utiliza para regular y gestionar el riesgo.

#### **d) Pluralidad de obligados a reparar.**

En el ámbito civil, a diferencia del penal, sí se puede declarar la responsabilidad de un tercero distinto al conductor y, por consiguiente, condenarlo a que repare el daño que se haya ocasionado por el uso de un vehículo de su propiedad, o por elegir mal o no supervisar a los empleados o dependientes que hacen uso de sus vehículos.

El propietario del vehículo es responsable solidario con el conductor, esto quiere decir que en caso de un siniestro en el que se causan daños, la víctima tiene la posibilidad de demandar tanto al conductor como al propietario o únicamente a alguno de ellos.

Adicionalmente, si se trata de un propietario responsable que cumple con las disposiciones de las Leyes de Movilidad, Reglamentos de Tránsito y cuenta con un seguro, la aseguradora será la obligada a responder por los daños causados (sólo es la obligada a responder por la responsabilidad de su asegurado, pero ella no es la responsable) únicamente hasta por el monto de la suma asegurada. Si el monto de la reparación del daño rebasa la suma asegurada, la aseguradora no está obligada a pagar el total de la reparación sino únicamente la cantidad que se haya contratado.

**Para las víctimas, esto representa una probabilidad más alta de hacer efectivo su derecho a la reparación del daño** y poder ejecutar la sentencia ya que previo a la presentación de la demanda tienen la posibilidad de realizar un análisis para poder determinar si únicamente demandan a la aseguradora, si demandan a la aseguradora y al propietario o a la aseguradora, al propietario y al conductor.



## 2.

# LAS VÍCTIMAS Y SUS DERECHOS



## a) Nociones necesarias para la comprensión de la definición de víctima.

Para este trabajo tomaremos las definiciones de víctima, daño, delito y violaciones a derechos humanos previstas el artículo 6° de la Ley General de Víctimas.

### Víctima (directa e indirecta).

El artículo 6° de la Ley General de Víctimas en su fracción XIX define a la víctima como la “Persona física que directa o indirectamente ha sufrido daño o el menoscabo de sus derechos producto de una violación de derechos humanos o de la comisión de un delito”.

Es importante destacar que dicha definición hace referencia a las personas físicas, excluyendo con ello a las personas morales. Para ser considerada víctima, la persona física debe haber sufrido un daño o menoscabo en sus derechos, pero no se trata de cualquier daño o menoscabo, sino de uno que tenga su origen en un delito o en la violación de derechos humanos.

**El daño o menoscabo de derechos se sufre de manera directa o indirecta, de ahí la distinción de víctimas directas e indirectas a la que se refieren los párrafos primero y segundo del artículo 4° de la Ley General de Víctimas que establecen:**

**Artículo 4.** Se denominarán víctimas directas aquellas personas físicas que hayan sufrido algún daño o menoscabo económico, físico, mental, emocional, o en general cualquiera puesta en peligro o lesión a sus bienes jurídicos o derechos como consecuencia de la comisión de un delito o violaciones a sus derechos humanos reconocidos en la Constitución y en los Tratados Internacionales de los que el Estado Mexicano sea Parte.

**Son víctimas indirectas los familiares o aquellas personas físicas a cargo de la víctima directa que tengan una relación inmediata con ella.**

A efecto de comprender de mejor manera la distinción entre víctimas directas e indirectas remitámonos a lo mencionado con anterioridad en el sentido de que los principales delitos que derivan de los siniestros de tránsito son: daño en los bienes, lesiones y homicidio.

**En el daño en los bienes la víctima directa es el propietario<sup>15</sup> del vehículo que resultó dañado** porque es quien directamente sufre un daño en su derecho de propiedad o un

<sup>15</sup> Aunque la Ley General de Víctimas no reconoce a las personas morales como víctimas, éstas también pueden tener tal carácter. Piénsese, por ejemplo, en una empresa propietaria de tractocamiones y remolques que es permisionaria del servicio de autotransporte federal de carga, uno de sus vehículos es colisionado por otro tractocamión y le provoca daños que causan pérdida total de la unidad. Aunque no sea una persona física sino una moral, es evidente que sí sufre un menoscabo en su patrimonio.



menoscabo en su patrimonio. Mientras que la víctima indirecta podría ser un hijo del propietario a quien éste le hubiese legado el vehículo y como consecuencia del siniestro ya no recibirá la unidad. Aunque la aseguradora del vehículo responsable le repare el daño material a través de una indemnización puede subsistir un daño inmaterial si es que el vehículo tenía un valor subjetivo por haber sido el que su padre utilizó durante muchos años.

**En el delito de lesiones la víctima directa es la persona que sufre una alteración en la salud y cualquier otro daño que deje huella material en el cuerpo humano, si esos efectos son producidos por una causa externa.** La víctima indirecta es el familiar que debe dejar de acudir al trabajo para atender a la víctima directa en su recuperación postoperatoria o que debe pagar una enfermera para que cuide a su familiar, en estos casos la víctima indirecta sufre un daño económico porque su patrimonio se ve afectado como consecuencia del delito.

**También existe la posibilidad de que la víctima indirecta sufra un daño inmaterial (moral o psicológico),** piénsese en una madre que ve a su hijo sufrir y caer en depresión porque le amputaron una pierna a consecuencia de un traumatismo provocado por un siniestro de tránsito. En este caso el daño consiste en el dolor, angustia, aflicciones y afectaciones en los sentimientos de la madre que ve sufrir a su hijo por los daños corporales que le han sido causados, así como por la frustración de su proyecto de vida.

Los daños que se producen por el homicidio son de un espectro mucho más amplio que el de las lesiones y daño en los bienes. **La vida es el bien más preciado para el ser humano, es el requisito indispensable para el ejercicio de cualquier otro derecho.**

**La víctima directa es la persona que pierde la vida, mientras que las víctimas indirectas son los familiares que también sufren un daño.** El daño es material e inmaterial. El material se constituye por los gastos que realizan los familiares para atender las consecuencias del delito (gastos funerarios, etc.), o bien, los ingresos que se dejaron de percibir por la muerte de la persona (salarios). El inmaterial se ve reflejado en el sufrimiento, dolores, angustias, aflicciones o afectaciones en los sentimientos de los familiares de quien perdió la vida.

### Daño.

En la fracción VI del artículo en mención se define al daño como la “Muerte o lesiones corporales, daños o perjuicios morales y materiales, **salvo a los bienes de propiedad de la persona responsable de los daños;** pérdidas de ingresos directamente derivadas de un interés económico; pérdidas de ingresos directamente derivadas del uso del medio ambiente incurridas como resultado de un deterioro significativo del medio ambiente, teniendo en cuenta los ahorros y los costos; costo de las medidas de restablecimiento, limitado al costo de las medidas efectivamente adoptadas o que vayan a adoptarse; y costo de las medidas preventivas, incluidas cualesquiera pérdidas o daños causados por esas medidas, en la medida en que los daños deriven o resulten”.

**El daño puede resultar algo complejo de entender, de valorar y sobre todo de cuantificar, sea por su grado de certeza, por el patrimonio que afecta o por las consecuencias presentes y futuras, materiales e inmateriales que presenta.**

**Sin embargo, para este trabajo, resulta suficiente mencionar que la definición prevista en la Ley General de Víctimas comprende en términos generales la tipología del daño (corporal, material e inmaterial).**





### Daño físico.

La Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación definió al daño físico como “cualquier deterioro o mengua de la armonía corporal, propiedad de los cuerpos que los hace funcionales para la ejecución de actividades y/o, incluso, los hace agradables a la mirada de los demás”.<sup>16</sup> Estableció, además, que el daño físico también puede tener consecuencias materiales e inmateriales de carácter económico.

**El daño físico tiene consecuencias materiales cuando repercute en las posibilidades económicas de la víctima, es decir, sobre su capacidad de continuar desarrollando una actividad productiva a través de su cuerpo,** lo que genera una pérdida de ganancias económicas para su vida. Las consecuencias inmateriales se presentan cuando la víctima acredite un menoscabo en la auto consideración que se tenga sobre la funcionalidad, estética, belleza y/o perfección de su propio cuerpo, que le provoque una afectación a sus sentimientos o aflicciones.

### Daño material.

**Se concibe como la lesión o afectación al patrimonio material. Se divide en daño emergente y lucro cesante.**

El daño emergente son todos los gastos que se realizan como consecuencia del daño (gastos funerarios, hospitalarios, de rehabilitación, medicamentos y material de curación, etcétera) una de sus principales características es que el patrimonio de la persona ya existe, pero se ve disminuido para afrontar las consecuencias del daño, piénsese, por ejemplo, en una persona que tenía ahorrados \$150,000.00, era empleado en un pequeño local comercial y el empleador no lo tenía dado de alta en el seguro social, un día al regresar de su trabajo sufre un asalto en el trayecto a su domicilio, se resiste a entregar sus pertenencias y le disparan en el pecho con un arma de fuego, afortunadamente sobrevive pero presenta una incapacidad permanente que lo imposibilita para volver a trabajar, para cubrir los gastos médicos y de hospitalización utiliza todo su ahorro y su familia incluso pide prestado. Los \$150,000.00, eran un patrimonio ya constituido que ahora ya no existe porque fue utilizado para afrontar las consecuencias del daño.

Lucro cesante son las ganancias que se dejan de percibir a consecuencia del daño. Retomemos el ejemplo del párrafo anterior, **la persona obtenía un ingreso mensual de \$7,000.00, como resultado de la incapacidad total permanente que lo imposibilita para trabajar ya no percibiría dicha cantidad. A diferencia del daño emergente, en el lucro cesante, el patrimonio aún no está constituido, esto es, las ganancias aun no forman parte del patrimonio de la persona, pero existen datos objetivos de que ingresarán a su patrimonio.**

### Daño inmaterial.

Es uno de los aspectos más complejos de valorar y cuantificar. El Código Civil para el Distrito Federal, aplicable para la Ciudad de México, en el artículo 1916 lo define como “la afectación que una persona sufre en sus sentimientos, afectos, creencias, decoro, honor, reputación, vida privada, configuración y aspectos físicos, o bien en la consideración que de sí misma tienen los demás”.

<sup>16</sup> Suprema Corte de Justicia de la Nación, Primera Sala, Amparo en Revisión 1133/2019, p. 84

## Delito.

Al igual que los códigos penales, la Ley General de Víctimas define al delito como el “**acto u omisión** que sancionan las leyes penales”. Las normas<sup>17</sup> penales establecen las conductas de acción u omisión que serán sancionadas por el Estado mediante la imposición de una pena.

Los delitos se cometen por acción o por omisión. Un delito de acción lo podemos encontrar en el artículo 130 del Código Penal para el Distrito Federal, aplicable para la Ciudad México, en donde se establece que comete el delito de lesiones la persona que cause a otro un daño o alteración en su salud. Mientras que uno de omisión lo encontramos en el artículo 157 de dicho código en donde se establece que se impondrá de quince a sesenta días multa a quien después de lesionar a una persona, culposa o fortuitamente, no le preste auxilio o no solicite la asistencia que requiere pudiendo hacerlo, esto independientemente de la pena que proceda por los delitos de lesiones u homicidio si es que las lesiones provocan la pérdida de la vida.

## Violación de derechos humanos.

La violación de derechos humanos se define como “Todo **acto u omisión** que afecte los derechos humanos reconocidos en la Constitución o en los Tratados Internacionales, **cuando el agente sea servidor público en el ejercicio de sus funciones o atribuciones o un particular que ejerza funciones públicas.** También se considera violación de derechos humanos cuando la **acción u omisión** referida sea realizada por un **particular instigado o autorizado, explícita o implícitamente por un servidor público, o cuando actúe con aquiescencia o colaboración de un servidor público.**



## b) Derechos de las víctimas.

Mencionar todos los derechos de las víctimas, su contenido y alcance resulta una labor titánica, si no es que imposible, por ello, nuestro objetivo en este apartado consiste en destacar que las víctimas tienen derechos y hacer mención de las principales normas en las cuales se encuentran previstos, así como hacer un muy un breve análisis del derecho a la reparación integral del daño.

De manera formal, México ha tenido un gran avance en lo relativo a los derechos de las víctimas, se encuentran previsto en tratados internacionales de los cuales nuestro país forma parte, en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en la Ley General de Víctimas, en las leyes de víctimas de las entidades federativas, en algunos apartados de leyes que regulan materias específicas como la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, etcétera.

Las disposiciones normativas en materia de víctimas con las que cuenta México, en términos generales, sí garantizan y prevén mecanismos, medidas y procedimientos para que éstas ejerzan sus derechos.

Adicionalmente, se cuenta con normas que permiten que quien ha sufrido un daño, haga valer su derecho a la reparación en vías distintas a la penal como es el caso de las disposiciones de los códigos civiles que establecen la responsabilidad civil como mecanismo resarcitorio, las de la Ley Sobre el Contrato de Seguro que otorgan al tercero dañado el carácter de beneficiario para efecto de exigir el cumplimiento del contrato de seguro, las de la Ley de Protección y Defensa al Usuario

<sup>17</sup> Utilizamos la palabra normas porque hay leyes que sin ser propiamente penales prevén delitos especiales, como el Código Fiscal de la Federación, la Ley General de Salud, etc.

de Servicios Financieros que establecen el derecho de presentar reclamaciones directamente en las unidades especializadas de las aseguradoras o ante la Comisión Nacional Para La Protección y Defensa de Los Usuarios de Servicios Financieros, las leyes de responsabilidad patrimonial que permiten a los particulares reclamar al Estado la reparación de los daños injustamente causados por actividad administrativa irregular, etcétera.

El problema se presenta al momento de materializar y hacer efectivos estos derechos. Las víctimas, por disposición constitucional, tienen derecho a recibir atención médica y psicológica de emergencia la cual será proporcionada por el Estado de manera gratuita. Este derecho tiene un propósito de suma importancia, pues además de salvaguardar la vida e integridad de las personas, busca no agravar el daño y, cuando sea posible, hacerlo cesar.

Este derecho a la atención médica y psicológica se encuentra ampliamente regulado en la Ley General de Víctimas en donde se establece que las víctimas tienen derecho a las medidas de ayuda, ayuda inmediata, atención y asistencia (entre otras), sin embargo, para acceder a dichas medidas, las víctimas deben estar inscritas en el Registro Nacional de Víctimas, lo cual no es algo sencillo y rápido por lo que muchas de ellas prefieren atender las consecuencias del daño por sus propios medios, endeudándose o disponiendo de su patrimonio para poder enfrentarlas. Otras tantas, ni siquiera se llegan a enterar que tienen derecho de acceder a estas medidas porque todavía existe un gran desconocimiento, incluso por los abogados, de la Ley General de Víctimas y los derechos que en ellas se consagran.

La realidad nos muestra que aun cuando los derechos de las víctimas se encuentran consagrados en una amplia gama de disposiciones normativas, las condiciones materiales que imperan entorpecen y dificultan su ejercicio.

### De acuerdo con el artículo 27 de la Ley General de Víctimas, para efecto de dicha legislación, la reparación integral comprende:



- I. La restitución, con la cual se busca devolver a la víctima a la situación anterior a la comisión del delito o a la violación de sus derechos humanos;
- II. La rehabilitación, que busca facilitar a la víctima hacer frente a los efectos sufridos por causa del hecho punible o de las violaciones de derechos humanos;
- III. La compensación, que ha de otorgarse a la víctima de forma apropiada y proporcional a la gravedad del hecho punible cometido o de la violación de derechos humanos sufrida y teniendo en cuenta las circunstancias de cada caso. Ésta se otorgará por todos los perjuicios, sufrimientos y pérdidas económicamente evaluables que sean consecuencia del delito o de la violación de derechos humanos;
- IV. La satisfacción, ésta busca reconocer y restablecer la dignidad de las víctimas;
- V. Las medidas de no repetición, buscan que el hecho punible o la violación de derechos sufrida por la víctima no vuelva a ocurrir.

Del artículo en mención se aprecia que la reparación integral no se limita únicamente a cuestiones económicas<sup>18</sup>, sino que comprende aspectos más amplios como el de la restitución que implica, siempre que sea posible, devolver a la víctima a la situación en la que se encontraba antes de sufrir el daño. La rehabilitación, por su parte, tiene como objetivo facilitar que la víctima haga frente a los daños sufridos. La compensación tiene como finalidad la cuestión económica, debe ser apropiada y proporcional a la gravedad del hecho que generó el daño, por lo que no debe enriquecer ni empobrecer a la víctima sino cubrir todas las consecuencias del daño.

## **Problemática del ejercicio de los derechos de las víctimas de siniestros viales.**

Previo al planteamiento del problema se considera oportuno resaltar que el daño que se produce en los siniestros de tránsito se origina por un hecho que la ley califica como delito (daño en los bienes, lesiones u homicidio), sin embargo, no debemos pasar por alto que los vehículos son considerados como mecanismos peligrosos por sí mismos o por la velocidad que desarrollan y su uso<sup>19</sup> es una actividad permitida y regulada por el Estado.

Hacer uso de vehículos es una actividad que introduce riesgos en la sociedad, estos riesgos son tomados por quien usa el vehículo y permitidos, regulados y gestionados por el Estado. Una vez que las medidas de regulación y gestión han fallado, lo que queda es reparar el daño. Por tratarse de una actividad socialmente relevante y económicamente preponderante, se han establecido mecanismos que, en cierta medida, permiten garantizar la reparación del daño y obtenerla de manera más ágil.

Esos mecanismos consisten, en esencia, en una pluralidad de sujetos obligados a responder por los daños causados, veamos: **a)** responsabilidad solidaria entre el conductor y el propietario, **b)** obligación de los permisionarios de autotransporte federal de carga, pasajeros y turismo, así como de concesionarios de transporte público de contar con seguro o fondo de garantía que garantice los daños que puedan causar, **c)** obligación de los propietarios de vehículos particulares de contar con seguro vehicular, **d)** responsabilidad del Estado o de los concesionarios de vías de peaje cuando el siniestro se produce por responsabilidad de la autopista o del concesionario (mal estado del camino, tramos en construcción o mantenimiento, animales u objetos en la vía, falta de señalización), **e)** seguro de usuario de vías de peaje, **f)** responsabilidad del Estado o concesionarios de servicios públicos cuando el siniestro se produce por su responsabilidad, pero en vías que no son de peaje (baches, falta de mantenimiento a las vías públicas, falta de señalización, falta de medidas de prevención en tramos en reparación o mantenimiento, etcétera).

En un siniestro de tránsito, puede presentarse alguno de los siguientes supuestos de pluralidad de sujetos obligados a responder por los daños: **a)** conductor y aseguradora, **b)** conductor, propietario y aseguradora, **c)** conductor, aseguradora del vehículo y aseguradora de la vía de peaje, **d)** conductor, propietario, aseguradora del vehículo y aseguradora de la vía de peaje, **e)** autopista o concesionario y su aseguradora, **f)** El Estado o concesionario y su aseguradora.

Una vez expresado lo anterior, es pertinente mencionar que el problema con el ejercicio de los derechos de las víctimas radica en que **aún con la existencia de distintos sujetos obligados a realizar la reparación del daño deben seguir el mismo procedimiento complicado y desgastante que las víctimas de cualquier otro hecho victimizante y enfrentarse a situaciones como las siguientes:**

<sup>18</sup> Esta es una función del derecho civil, que por cierto, además de la función meramente resarcitoria, ya cuenta con una función disuasoria que se ve materializada a través de los daños punitivos que se imponen al responsable cuanto éste muestra un desprecio por los derechos de la víctima.

<sup>19</sup> Es importante hacer una distinción entre el uso de vehículos como actividad permitida y regulada por el Estado y la infracción de disposiciones normativas que deriva en la causación de daños ya que se trata de dos aspectos diferentes. Las personas tienen el derecho a hacer uso de vehículos, lo que no tienen es el derecho a dañar a otros al usar vehículos.

## 1

**Atención médica en clínicas y hospitales públicos.**

No pretendemos denostar la labor ni el servicio que se presta en estas instituciones, la idea es dejar claro que las víctimas se encuentran en una situación de emergencia para salvaguardar su vida e integridad y la atención en alguna institución privada que forme parte de la red de hospitales con los cuales la aseguradora tiene un convenio resulta más oportuna dado que no tienen la misma demanda y carga de trabajo que las instituciones públicas.

## 2

**Condicionamiento de los pases médicos y compensación de los daños.**

Una vez que la víctima ha recibido la atención médica de emergencia, sea en instituciones públicas o privadas debe apersonarse al procedimiento penal y darle continuidad. Si requiere rehabilitación, tratamiento u otro procedimiento quirúrgico es frecuente que las aseguradoras condicionen la entrega de los pases médicos a cambio de que se celebre un acuerdo reparatorio entre la víctima y el imputado, con el cual se pone fin al procedimiento.

**También es común que se condicione el pago de los daños a cambio del referido acuerdo reparatorio.**

## 3

**Concepción reduccionista del daño.**

Cuando se trata de reparar el daño, la parte obligada a hacerlo, sea por estrategia o apelando al desconocimiento de la víctima y a la mala asesoría que tiene en muchas ocasiones, concibe al daño de una manera reducida y para su valoración y cuantificación se toma en consideración sólo lo que la víctima gastó en hospitalización, atención médica y medicamentos. En el mejor de los casos, que de todos modos sigue siendo desproporcional, se remite a la Ley Federal del Trabajo que establece topes indemnizatorios por muerte o incapacidad.

**Adicionalmente, existe una renuencia a aceptar la reparación del daño moral y del lucro cesante, es decir, los responsables siguen cuestionando si la pérdida o disminución de la salud, de la movilidad, de la armonía corporal, de alguna extremidad o el padecimiento de alguna incapacidad genera sufrimiento, angustias, aflicciones o afectación en los sentimientos de las víctimas y sus familiares.**

También suele pasarse por alto, con una absoluta falta de empatía, la situación que enfrenta la víctima con posterioridad al siniestro. Para el responsable suele resultar irrelevante la situación laboral a la que se enfrentará la víctima después de haber sufrido el daño, los días que dejará de laborar, los ingresos que dejará de percibir, la atención, así como la asistencia que requerirá, por lo tanto, estos conceptos no suelen formar parte de las propuestas de convenio que realizan a la víctima los responsables y sus aseguradoras.

## 4

**Desproporcionalidad en la celebración de convenios.**

Este punto va estrechamente relacionado con lo mencionado en el número anterior y se presenta esencialmente en estos supuestos: **a)** El responsable se encuentra asesorado por su defensor, mientras que la víctima es poco frecuente que cuente con un asesor jurídico, y si lo tiene, éste no suele conocer los alcances de la reparación integral del daño, en especial lo relativo al daño extrapatrimonial, **b)** La víctima no conoce aún todas las consecuencias del daño. En caso de muerte los familiares de las víctimas se encuentran en proceso de duelo y no dimensionan la magnitud del daño, **c)** En adición a la concepción reducida que se tiene sobre el daño, el responsable busca asegurarse de que la víctima no le reclame la reparación por alguna otra vía y para eso, en los convenios se suele establecer que la víctima se da por reparada de todos los daños ocasionados por cualquier tipo de responsabilidad y que no se reserva ninguna acción para reclamar con posterioridad.



## 5

**Coberturas y sumas reducidas.**

No son pocas las ocasiones que, aunque el vehículo se encuentra asegurado, las sumas aseguradas son bajas y no alcanzan para cubrir los gastos de hospitalización o la compensación por fallecimiento. Esto suele ocurrir con frecuencia en los siniestros viales en los que se ven involucrados varios vehículos y hay varias víctimas.



## 6

**Agravación del daño.**

No obstante haber causado un daño a la víctima, ese daño se puede agravar por actos u omisiones del responsable o su aseguradora. Un ejemplo de agravación del daño se presenta en aquellos casos en los que la víctima requiere atención médica y se le condiciona la entrega del pase médico a cambio de un acuerdo reparatorio o de la celebración de un convenio en el que se dé por reparada del daño y no se reserve ninguna acción. Las víctimas que no acceden a tal condicionamiento deben cubrir los gastos por su cuenta o, bien, acudir a alguna institución pública y esperar a que haya disponibilidad de instalaciones o personal para que los servicios les sean prestados, en dichas dependencias la fecha de programación para algún procedimiento quirúrgico puede tardar meses. En estos supuestos el tiempo juega un papel de mucha importancia puesto que una atención médica oportuna puede ayudar a disminuir el grado de incapacidad o la pérdida de funcionalidad de alguna parte del cuerpo. Durante este tiempo la víctima debe afrontar por su propia cuenta todas las consecuencias del daño.

## 7

**Revictimización.**

A la víctima, que ya sufrió un daño y que no eligió ser víctima, se vuelve a causar un daño o afectación por su sola condición de víctima, es decir, se le vuelve a convertir en víctima. Esta revictimización se puede manifestar a través de múltiples actos u omisiones tanto del responsable como de algún tercero, por ejemplo: **a)** agravación del daño, **b)** condicionamiento del pase médico o de la reparación a cambio de un acuerdo reparatorio o de un convenio por medio del cual la víctima se dé por reparada y no se reserve ninguna acción, **c)** deficiencia en la asesoría jurídica que recibe, **d)** negación de la información correspondiente a la póliza y condiciones generales del contrato de seguro que le permita a la víctima realizar la reclamación ante la aseguradora o ante la CONDUSEF, **e)** colocación en un estado de insolvencia para no realizar la reparación del daño. Suele ocurrir que el responsable dilapida sus bienes para que cuando se dicte sentencia y se ordene el pago, se declare en estado de insolvencia para evitar pagar a la víctima los daños que le ha causado.



## 3.

# TRATAMIENTO DE LAS VÍCTIMAS DE SINIESTROS VIALES EN LAS LEYES DE MOVILIDAD ARMONIZADAS



Para analizar el tratamiento que las leyes de movilidad armonizadas dan a las víctimas de siniestros de tránsito nos basaremos en tres rubros fundamentales consistentes en: **a) Establecimiento de un apartado correspondiente a los derechos de las víctimas, b) Remisión a la Ley General de Víctimas o su equivalente en las entidades federativas y c) Atención médica prehospitalaria.**

La selección de estos tres apartados se debe a que en ellos se centra el cúmulo de derechos de las víctimas de siniestros de tránsito. Por lo que al analizar estos tres aspectos se tiene panorama amplio sobre la forma en que las leyes de movilidad armonizadas tratan los derechos de las víctimas.

Las leyes de movilidad de las entidades federativas, que hasta el momento se han armonizado y que contemplan estos tres rubros, dan a las víctimas de siniestros de tránsito el mismo trato que Ley General de Seguridad y Movilidad Vial, pues contemplan lo relativo a la atención médica prehospitalaria, un apartado correspondiente a los derechos de las víctimas y sus familiares, así como remiten a la Ley General de Víctimas o a las leyes locales de dicha materia, pero no van más allá en la protección de los derechos de las víctimas.<sup>20</sup>

**Otras tantas son completamente omisas en incluir dichos temas.**

La Ley General de Víctimas y las correlativas de las entidades federativas, de manera enunciativa más no limitativa, contienen parámetros mínimos sobre los derechos de las víctimas de delitos o violaciones a derechos humanos con independencia de que existan normas nacionales e internacionales que establezcan algún otro derecho de las víctimas.

**La Ley General de Seguridad y Movilidad Vial en el artículo 23 establece los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito y sus familiares en los términos siguientes.**

**Artículo 23. Derechos de las víctimas de siniestros viales y sus familiares.**

En todo proceso de carácter administrativo, penal o civil que se lleve a cabo como consecuencia de un siniestro de tránsito, las autoridades competentes deberán garantizar a las víctimas los siguientes derechos:



I.

Recibir la información, orientación y asesoría necesaria, de manera integral, para su eficaz atención y protección, a fin de que puedan tomar decisiones informadas y ejercer de manera efectiva todos sus derechos;

II.

Garantizar el respeto irrestricto a su dignidad, evitando cualquier elemento o situación que impida o dificulte salvaguardar en todo momento el ejercicio pleno de sus derechos humanos;

<sup>20</sup> Excepto Durango y Jalisco que como veremos muestran un avance en relación a la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

III.

Respetar su privacidad e intimidad, en términos de lo establecido en la Ley General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados y demás normatividad aplicable. Las autoridades competentes deberán evitar, en todo momento, la divulgación de la información contenida en los procesos administrativos, civiles y penales que pueda violentarla;

IV.

Recibir atención médica y psicológica de manera integral;

V.

Reparación integral del daño, en términos de la Ley General de Víctimas y demás disposiciones aplicables, para lo cual los procedimientos deben considerar las condiciones de vulnerabilidad que les afecten, y

VI.

Todos los demás derechos reconocidos en la Constitución, en los Tratados Internacionales en materia de derechos humanos de los que el Estado Mexicano es parte y demás instrumentos internacionales en la materia.

En los procesos penales iniciados con motivo de un siniestro de tránsito en el que se hubiere actualizado algún tipo penal, las víctimas gozarán de los derechos establecidos en la Ley General de Víctimas.

**Para el cumplimiento de lo anterior las autoridades deberán emitir los protocolos de actuación necesarios, que serán de observancia obligatoria para todas las personas servidoras públicas que se relacionen con la materia.**

**Aunque estos derechos ya se encuentran previstos tanto por la Constitución como por la Ley General de Víctimas resulta fundamental que se hayan incluido en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial porque con ello se vincula a los particulares, autoridades administrativas y demás destinatarios de las normas de movilidad, pues, dicho sea de paso, aún se encuentran en un profundo desconocimiento del derecho victimal.**

Ahora, entrando propiamente al tratamiento que dan las leyes armonizadas a las víctimas de siniestros de tránsito, es preciso mencionar que aquellas que contemplan lo relativo a la atención médica prehospitalaria, que remiten a la Ley General de Víctimas o a sus correlativas de las entidades federativa y que establecen un apartado de derechos de las víctimas, **se limitan a hacer una réplica de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial sin ir más allá. En el extremo opuesto, existen leyes armonizadas que ni siquiera los contemplan.**



**CUADRO COMPARATIVO SOBRE EL PAPEL DE LAS VÍCTIMAS DE SINIESTROS VIALES EN LAS LEYES ARMONIZADAS SOBRE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**

Víctimas	LGMSV	Aguascalientes	Durango	Jalisco	Michoacán
<b>Establece Derechos de las víctimas</b>	<b>SÍ</b>	<b>SÍ</b> idéntico a la LGMSV.	<b>SÍ</b> establece el derecho de las víctimas a recibir garantías especiales y medidas de protección a grupos vulnerables expuestos a mayor riesgo de violación de sus derechos, como niñas, niños y adolescentes, mujeres, adultos mayores, personas en situación de discapacidad, migrantes, miembros de pueblos indígenas, entre otros.	<b>SÍ</b> retoma definiciones fundamentales de la LGV como las de: Víctima (con la modificación de que el daño se haya producido en un siniestro de tránsito) y reparación integral del daño (haciendo mención de las medidas de restitución, rehabilitación, compensación, satisfacción y garantías de no repetición).	<b>SÍ</b> idéntico a la LGMSV.
<b>Remite a la LGV o Ley Local de Atención a víctimas</b>	<b>SÍ</b>	<b>SÍ</b> a ambas	<b>SÍ</b> LGV	<b>SÍ</b> a ambas	<b>SÍ</b> LGV
<b>Atención médica prehospitalaria</b>	<b>SÍ</b>	<b>SÍ</b>	<b>SÍ</b>	<b>SÍ</b>	<b>SÍ</b>



Víctimas	LGMSV	Tamaulipas	Yucatán	Colima	Nayarit	Querétaro	Quintana Roo	Sinaloa
Establece Derechos de las víctimas	SÍ	No	No	No	No	No	No	No
Remite a la LGV o Ley Local de Atención a víctimas	SÍ	SÍ Ley local	SÍ a ambas	No	No	No	No remite a la LGMSV	No
Atención médica prehospitalaria	SÍ	SÍ	No	No	No	No	No	No



## **a) Establecimiento de un apartado correspondiente a los derechos de las víctimas.**

Este aspecto lo abordan Aguascalientes, Durango, Jalisco y Michoacán.

Lo omiten Colima, Nayarit, Quintana Roo, Sinaloa, Tamaulipas y Yucatán.

De los estados que sí lo abordan debe destacarse la labor de Durango y Jalisco. El primero tuvo un gran acierto al establecer un enfoque diferenciado en los derechos de las víctimas, consistente en recibir garantías especiales y medidas de protección a grupos vulnerables expuestos a mayor riesgo de violación de sus derechos, como niñas, niños y adolescentes, mujeres, adultos mayores, personas con alguna discapacidad, migrantes, miembros de pueblos indígenas, entre otros.

Jalisco, por su parte, también dio un paso importante al establecer en su glosario la definición de víctima en la cual se advierte que hace una distinción con la definición establecida por la Ley General de Víctimas pues como fuente del daño establece a los siniestros de tránsito de manera específica.

El legislador jalisciense muestra postura acorde con el paradigma de los derechos humanos. Una vez que la prevención ha fallado, no queda más que paliar las consecuencias del daño a través de su reparación. En este punto es de reconocerse que la legislación de Jalisco contempla una reparación integral del daño que consiste no únicamente en la compensación (dinero) sino en las distintas medidas de reparación a las que hace referencia la Ley General de Víctimas consistentes en la restitución, rehabilitación, satisfacción y garantías de no repetición.

Contemplar esta serie de medidas como parte de la reparación del daño es fundamental para mitigar en la mayor medida posible el daño y tratar de reestablecer la dignidad de la víctima. Además, las medidas de satisfacción y garantías de no repetición son la puerta de entrada a medidas de reparación no pecuniaria que generen en las víctimas la sensación de ver satisfecho su deseo de justicia. En estas medidas caben las disculpas públicas e incluso la posibilidad de que la víctima pueda instar o ser parte en procedimientos administrativos que tengan por objeto la cancelación o suspensión de la licencia de conducir del responsable o la cancelación o revocación de permisos o concesiones.

Otro punto importante que se debe destacar en relación a la legislación de Jalisco en el derecho que tienen las víctimas a conocer la información referente a los derechos que le deben garantizar la constancia o póliza de seguro vigente de cobertura a daños a terceros, en el caso de los vehículos motorizados particulares y unidades del transporte público concesionado implicados en el siniestro de tránsito.

El derecho a conocer la información de la póliza de seguro es de suma importancia para las víctimas ya que eso les permite acudir ante la aseguradora a solicitar pases médicos o la compensación por reparación del daño. Como ya se mencionó, no es necesario esperar a que se dicte sentencia en un procedimiento penal del causante del daño para exigir la reparación del daño a la aseguradora, ya sea de manera directa a través de su unidad especializada o mediante la CONDUSEF. Sin embargo, en muchas ocasiones esa información le es negada a las víctimas e incluso cuando se le solicita a la aseguradora a través del Ministerio Público, responde que se trata de información derivada de actos celebrados entre particulares y se niega a proporcionarla.

En este rubro, Durango y Jalisco dan cuenta de que sí es posible y necesario ir más allá de las bases mínimas que establece la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial a efecto de establecer mecanismos que brindan a las víctimas mayores herramientas para hacer eficaces sus derechos.

## b) Remisión a la Ley General de Víctimas o su equivalente en las entidades.

En relación a este apartado, Durango y Michoacán remiten a la Ley General de Víctimas, Tamaulipas remite a la ley local en materia de víctimas, Aguascalientes, Jalisco y Yucatán remiten tanto a la Ley General de Víctimas como a la ley local de la materia.

Mientras que Colima, Nayarit, Quintana Roo y Sinaloa son omisos en abordarlo.

## c) Atención médica prehospitolaria.

Aguascalientes, Durango, Jalisco, Michoacán y Tamaulipas sí contemplan este rubro.

Mientras que Yucatán, Colima, Nayarit, Quintana Roo y Sinaloa son omisos en abordarlo.

De lo anterior se advierte que, salvo Durango y Jalisco, el tratamiento que las leyes armonizadas en materia de movilidad les dan a las víctimas es el mismo que el previsto por la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, incluso menor, en aquellos casos en los cuales no se prevé lo relativo a la atención prehospitolaria, no se hace una remisión a la Ley General de Víctimas o su equivalente en la entidad federativa y no se establece un apartado de derechos.

Es importante que estos aspectos se aborden en las leyes de movilidad local, pero también resulta relevante que en lo relativo a los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito y sus familiares se establezcan medidas y mecanismos que permitan hacerlos eficaces.

**Con ello no se pretende plantear la hipótesis de que las víctimas de siniestros viales tienen más o mejores derechos que las víctimas de algún otro hecho victimizante, sino la idea de que el ejercicio de sus derechos requiere un enfoque diferencial que se justifica por las circunstancias que rodean al hecho victimizante, entre las que podemos encontrar las siguientes:**



**1**

El uso de vehículos es una actividad lícita y permitida por el Estado. Constituye un medio para ejercer el derecho humano a la movilidad previsto por el artículo cuarto constitucional.



**2**

El autotransporte federal de carga, pasajeros y turismo, así como el transporte público de pasajeros son servicios socialmente relevantes y económicamente preponderantes.



**3**

El uso de vehículos es una actividad que introduce riesgos en la sociedad. Quien genera el riesgo está obligado a reparar los daños que cause cuando éste se materialice. El Estado permite la introducción del riesgo en la sociedad, lo regula y lo gestiona.



**4**

Los vehículos son considerados mecanismos peligrosos por sí mismos o por la velocidad que desarrollan, por lo que existe la obligación de asegurarse contra la responsabilidad que derive de los daños que se causen al hacer uso de ellos.



**5**

El otorgamiento de permisos para prestar el servicio de autotransporte federal de carga, pasajeros y turismo, así el otorgamiento de las concesiones que se otorgan para prestar el servicio de transporte público está condicionado a la contratación y mantenimiento de la póliza de seguro que ampare los daños que se puedan causar a los pasajeros y a terceros.



**6**

En las vías de peaje, los usuarios, además del seguro del vehículo, están cubiertos por el seguro de la autopista.



**7**

Existencia de una pluralidad de sujetos obligados a responder por los daños causados, por ejemplo: conductor, propietario, permisionario, concesionario y aseguradora.



**8**

Lo ideal sería que el daño no ocurra, pero cuando la prevención ha fallado y éste se presenta, la reparación constituye la segunda mejor opción, por lo que debe ser oportuna, justa e integral.

## 4.

# ÁREAS DE OPORTUNIDAD



Vistas las razones por las cuales se justifica un enfoque diferencial para el ejercicio de los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito y sus familiares, **es pertinente hacer notar que para conseguir que las víctimas logren afrontar y, en su caso, superar de la manera más rápida posible las consecuencias del daño, así como para que vean materializado su deseo de justicia resulta necesario que las leyes de movilidad aborden las siguientes áreas de oportunidad.**



Establecimiento de medidas y procedimientos que permitan a las víctimas acudir a instancias administrativas, competencia de las autoridades encargadas de regular la movilidad, a solicitar la reparación del daño, cuando el responsable sea un concesionario de transporte público. En el caso del auto transporte federal de carga, pasajeros y turismo fortalecer los ya existentes.



Analizar si, de acuerdo con la doctrina actual de la Suprema Corte de Justicia de la Nación sobre reparación integral del daño, las sumas aseguradas obligatorias en un contrato de seguro resultan suficientes para garantizar a las víctimas la reparación del daño, para poder determinar si se requiere exigir como requisito para ser permisionario o concesionario, e incluso para los vehículos particulares, la contratación de sumas aseguradas más elevadas.



Establecimiento de mecanismos que permitan a las víctimas instar o comparecer en los procedimientos administrativos ante las autoridades encargadas de regular la movilidad y que tengan como finalidad la imposición de sanciones consistentes en la cancelación o suspensión de la licencia de conducir, permiso o concesión, como parte del derecho a la justicia y a la verdad.

## 5. CONCLUSIONES



### Primera.

El uso de vehículos es una actividad socialmente relevante y económicamente preponderante que, además, constituye un medio para el ejercicio del derecho humano a la movilidad, sin embargo es un riesgo para el que conduce y se debe considerar como tal con la condición de que quien conduzca un vehículo debe contar con los medios para hacer frente en caso de presencia de siniestro.



### Segunda.

Contar con un seguro obligatorio de responsabilidad civil es un buen instrumento para que la víctima obtenga una reparación, una vez que ha sufrido un daño, con el fin de que la víctima no se vea en la insolvencia por falta de recursos para afrontar el daño o el responsable deje a la víctima en abandono por falta de un mecanismo para reparar el daño.



### Tercera.

La reparación del daño, cualquiera que sea el procedimiento a través del cual se obtenga (procedimiento penal, administrativo o civil) será siempre una respuesta que se presenta cuando el daño ya se ha causado, es decir, cuando los mecanismos y medidas preventivas han fallado. Por eso se considera como la segunda mejor opción, puesto que la primera consiste en que el daño no ocurra.



### Cuarta.

Cuando hablamos de víctimas de siniestros de tránsito nos ubicamos en el supuesto de que las medidas preventivas han fallado y alguna persona ha sufrido daños ocasionados en un evento en que, por lo menos, participó un vehículo.



### Quinta.

Quien sufre el daño de manera directa, así como sus familiares, adquiere la calidad de víctima y todos los derechos que de ello deriven.



### Sexta.

México cuenta con un sistema normativo muy amplio en materia de derechos de las víctimas, sin embargo, algunas situaciones como condiciones materiales, conflictos de interés, falta de personal en las dependencias públicas, falta de capacitación e incluso el desconocimiento del derecho victimal, tanto por las autoridades como por los particulares, son factores que impiden o dificultan el ejercicio efectivo de los derechos de las víctimas.





### **Séptima.**

Las víctimas de siniestros viales, merecen ser contempladas de manera específica dado que, han sufrido un daño originado por una actividad lícita, permitida y regulada por el Estado (ya que el uso de vehículos es una actividad lícita). Además, se trata de supuestos en los que, por lo general, existe una pluralidad de sujetos obligados a reparar el daño (conductor, propietario, permisionario, concesionario y aseguradora).



### **Octava.**

La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial sentó las bases mínimas a partir de las cuales las entidades federativas debían partir para armonizar sus leyes. De modo que, nada impide a las entidades federativas ir más allá de las bases que sentó el legislador federal y establecer más derechos de las víctimas, así como mecanismos para hacerlos efectivos.



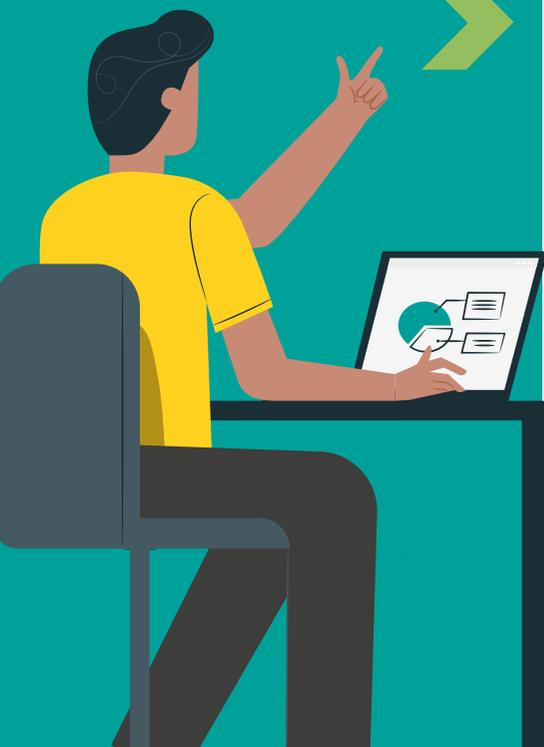
### **Novena.**

Es indispensable que como mínimo las leyes de movilidad de las entidades federativas incluyan los tres rubros a los que hemos hecho referencia porque de esa manera se vincula a todos los sujetos relacionados con el derecho humano a la movilidad, sean autoridades, usuarios de la vía u otros particulares, se brindan herramientas que permitan a las víctimas hacer efectivos sus derechos y se da un paso importante en materia de derecho victimal.



### **Décima.**

Además de los tres rubros que hemos mencionado, nada impide e incluso resulta necesario que las leyes locales vayan más allá de las bases sentadas por la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, tal como lo han hecho Durango y Jalisco. Las víctimas de siniestros de tránsito requieren de medidas y mecanismos que les permitan afrontar y superar las consecuencias del daño en el menor tiempo posible y las leyes locales de movilidad tienen el deber de proporcionárselos.



## Elaboran:

### **Pablo Maximiliano Guzmán Méndez**

Doctorando en Derecho en la Facultad de Estudios Superiores Aragón de la Universidad Nacional Autónoma de México.

### **Fernando Huitrón García**

Doctorando en Derecho en la Facultad de Estudios Superiores Aragón de la Universidad Nacional Autónoma de México.

### **Mtra. Blanca Estela Rodríguez Jaramillo**

Coordinadora de Proyectos en México Previene AC

## Fuentes.

### A). Bibliografía.

1. AZÚA REYES, Sergio T., Teoría general de las obligaciones, 5a. ed., México, Porrúa, 2007.
2. CAMPOS DÍAZ BARRIGA, Mercedes, La responsabilidad civil por daños al medio ambiente. El caso del agua en México, México, UNAM, 2000.
3. PAPAYANNIS, Diego M., "Estructura y funciones de la responsabilidad civil", en Papayannis, Diego M. (coord.), Manual de derecho de daños extracontractuales, México, Suprema Corte de Justicia de la Nación, 2022.

### B). Internet.

1. ACUERDO 07/2014, por el que se expiden las Reglas para la operación del seguro con el que deberán contar los propietarios de los vehículos para transitar en vías, caminos y puentes federales, que garantice a terceros los daños que pudieren ocasionarse en sus bienes y personas, así como se fijan los términos del contrato de dicho seguro. Disponible en [https://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5338448&fecha=27/03/2014#gsc.tab=0](https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5338448&fecha=27/03/2014#gsc.tab=0) Consultado el 24 de agosto de 2023 a las 16:00 horas.
2. Diccionario Oxford Languages disponible en <https://www.google.com/search?q=definici%C3%B3n+de+accidente&oq=definici%C3%B3n+de+accidente&aqs=chrome..69i57j0i512l9.37576085j0j15&sourceid=chrome&ie=UTF-8> Consultado el 20 de agosto de 2023 a las 10:30 horas.
3. Estadística de Accidentes en Carreteras Federales disponibles en: <https://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/autotransporte-federal/estadistica-de-accidentes-en-carreteras-federales/> Consultadas el 04 de julio de 2023 a las 22:00 horas.
4. Observatorio Nacional de Seguridad Vial de El Salvador disponible en <https://observatoriovial.fonat.gob.sv/marco-institucional/> Consultado el 20 de agosto de 2023 a las 11:30 horas.

### C). Sentencias.

1. Suprema Corte de Justicia de la Nación, Primera Sala, Amparo Directo en Revisión 1911/2020.
2. Suprema Corte de Justicia de la Nación, Primera Sala, Amparo Directo en Revisión 4555/2013,

### D). Jurisprudencia.

1. No. de Registro 2026335. Semanario Judicial de la Federación. Undécima Época. Libro 24, Abril de 2023, Tomo II, página 1092.





@MEXICOPREVIENEAC