



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

OFICIO CIRCULAR
NÚMERO 255

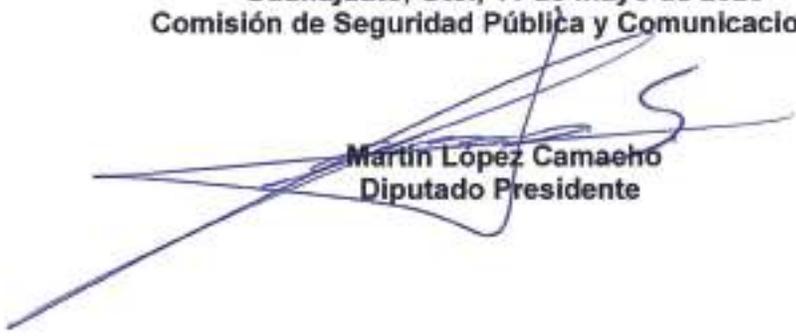
**C.C. Integrantes de los Ayuntamientos del Estado de Guanajuato
P r e s e n t e s .**

La Comisión de Seguridad Pública y Comunicaciones de esta Sexagésima Quinta Legislatura del Congreso del Estado de Guanajuato, remitimos para opinión la iniciativa suscrita por diputada y diputados integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios (ELD 490/LXV-I).

Les solicitamos atentamente hagan llegar sus propuestas y observaciones a la Secretaría General de este Congreso del Estado o bien a la dirección de correo electrónico: cseguridad@congresogto.gob.mx.

El plazo para la remisión de las opiniones es por 20 días hábiles, contados a partir del día siguiente a la recepción de la solicitud, a fin de estar en posibilidad de analizarlas antes de la formulación del dictamen correspondiente.

**Atentamente
Guanajuato, Gto., 11 de mayo de 2023
Comisión de Seguridad Pública y Comunicaciones**


**Martín López Camaeño
Diputado Presidente**

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE PROPONE LA REFORMA A LOS ARTÍCULOS 134; 196 Y 269 DE LA LEY DE MOVILIDAD DEL ESTADO DE GUANAJUATO Y SUS MUNICIPIOS, A EFECTO DE HACER VIABLE EN FORMA PRONTA EL DERECHO HUMANO A LA REPARACIÓN DE DAÑOS POR LESIONES O AL PATRIMONIO Y EL SEGURO DE VIDA A LOS USUARIOS QUE FALLEZCAN, CON MOTIVO DE SINIESTROS EN CUALQUIERA DE LAS MODALIDADES DE TRANSPORTE QUE REGULA LA LEY. ASÍ COMO LA IMPOSIBILIDAD DE REALIZAR TRÁMITES VEHICULARES A LOS CONCESIONARIOS, EN TANTO CUBRN LA INDEMNIZACIÓN CORRESPONDIENTE.

**C. DIPUTADA LAURA CRISTINA MÁRQUEZ ALCALÁ
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA
DE LA LXV LEGISLATURA DEL ESTADO DE
GUANAJUATO.
P R E S E N T E.**

GUSTAVO ADOLFO ALFARO REYES proponente y quienes suscriben, Diputada y Diputados integrantes de la LXV Legislatura del H. Congreso del Estado de Guanajuato y del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, con fundamento en lo dispuesto en la fracción II del artículo 56 de la Constitución Política para el Estado de Guanajuato, así como en el artículo 167, fracción II de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato, someto a consideración del Pleno para su aprobación, la iniciativa que **PROPONE REFORMA A LOS ARTÍCULOS 134; 196 Y 269 DE LA LEY DE MOVILIDAD DEL ESTADO DE GUANAJUATO Y SUS MUNICIPIOS, A EFECTO DE HACER VIABLE EN FORMA PRONTA EL DERECHO HUMANO A LA REPARACIÓN DE DAÑOS POR LESIONES O AL PATRIMONIO Y EL SEGURO DE VIDA A LOS USUARIOS QUE FALLEZCAN, CON MOTIVO DE SINIESTROS EN CUALQUIERA DE LAS MODALIDADES DE TRANSPORTE QUE REGULA LA LEY. ASÍ COMO LA IMPOSIBILIDAD DE REALIZAR TRÁMITES VEHICULARES A LOS**

CONCESIONARIOS, EN TANTO CUBRN LA INDEMNIZACIÓN CORRESPONDIENTE, conforme a la siguiente:

EXPOSICION DE MOTIVOS.

Ninguna duda cabe respecto a que nos estamos desarrollando en un mundo globalizado de riesgos, sobre todo en el tráfico vial, derivado del alto incremento de las flotas vehiculares en todos los tipos. Lo que se generado un incremento desmesurado en la siniestralidad de tráfico vehicular, a lo que no escapa el transporte público en toda Latinoamérica.

Lo anterior conforme a notas periodísticas y a estadísticas del Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública. Notas de los años 2020 a 2022 que se presentan a continuación y que señalan en forma textual:

“Guanajuato registra 4 mil 530 accidentes de vehículo de transporte este año

Guanajuato, Gto. 30 de julio de 2020.- *En el estado de Guanajuato se han registrado del primero de enero al 18 de julio de 2020, 4530 accidentes de transporte de vehículo, 8.5 % menos de hechos en relación con el año pasado en las mismas fechas y 185 defunciones de acuerdo con el Sistema Único de Vigilancia Epidemiológica (SUAVE).*

A partir de 2017, con el fortalecimiento de trabajo interinstitucional a través del Consejo Estatal para la Prevención de Accidentes (COEPPA), Consejos Jurisdiccionales y municipales de prevención se han disminuido el número de accidentes de tráfico y el número de defunciones por esta causa en Guanajuato, afirmó.

La Organización Panamericana para la Salud (OPS) documentó el Liderazgo de Secretaría de Salud de Guanajuato ante el trabajo interinstitucional para la disminución de la mortalidad por Hechos de tráfico, siendo Guanajuato el estado representante a nivel nacional.

El grupo etarios con las cifras más altas de mortalidad son personas de 20 a 24 años, seguidos por 15 a 20 años, 25 a 29 años y 30 a 34 años concentrándose en estos grupos el 44% de la totalidad de defunciones.

La Secretaría de Salud del Estado detalló que los municipios con mayor número de accidentes en 2019 son: León, Irapuato, Salamanca, Moroleón y San Miguel de Allende.

Los usuarios con mayor número de defunciones son peatones y conductores de motociclistas, es por ello por lo que se estableció en acuerdo a los municipios el “plan de seguridad peatonal”.

Se logró incluir mediante acuerdo de COEPRA ello a través de sesiones de revisión al reglamento y Ley de Movilidad, la inclusión de uso de casco obligatorio y reglamentario (avalado por la NOM) en todos los motociclistas en el Estado de Guanajuato, como una de las principales estrategias para la disminución de mortalidad y lesiones en estos usuarios.

El Programa de Prevención de Accidentes busca disminuir la incidencia de accidentalidad y suma 43 mil 949 personas capacitadas sobre identificación de factores de riesgo (uso de casco, cinturón de seguridad, uso de distractores, exceso de velocidad, alcohol y conducción) para prevención de accidentes viales “población meta”.

La siniestralidad vial en Guanajuato ha cobrado la vida de al menos 430 personas, colocando como el séptimo estado a nivel nacional con más homicidios culposos por accidentes de tránsito.

Ello de acuerdo a los datos del Secretariado Ejecutivo del Sistema Estatal de Seguridad Pública al corte del mes de agosto. La cantidad de carpetas de investigación que se abrieron por el delito de homicidio culposo en la modalidad de accidentes de tránsito, solo difiere de una averiguación en comparación el 2021, donde, de enero a agosto se reportaron 431¹. Tan solo en León en este año se reportaron 92 accidente viales hasta el 31 de agosto donde han estado involucradas unidades del transporte público, incluyendo camiones foráneos y suburbanos.

En Irapuato, entre julio y agosto, se registró un accidente vial cada ocho horas con trece minutos, por lo que en ambos meses se contabilizaron 181 percances que dejaron un saldo de 6 muertos y 105 lesionados, informó el Observatorio Ciudadano de Irapuato (OCI), en su reporte de accidentalidad².

Se tienen registrados 82 accidentes dentro del periodo enero-agosto, donde estuvieron involucradas unidades del transporte público, de los cuales, en 42 de los casos, resultaron responsables, que cobró la vida de dos personas y 44 más resultaron lesionadas, ante ello: “Trinidad Martínez Soto, director de Movilidad de Celaya, aseguró que ninguna de las 584 unidades dispuestas de las 13

¹ Consultable en: [Es Guanajuato séptimo estado con más muertes por accidentes de tránsito - Zona Franca](#)

² Consultable en: [Es Guanajuato séptimo estado con más muertes por accidentes de tránsito - Zona Franca](#)

empresas concesionarias, pueden prestar servicio sin la constancia de un seguro en caso de siniestro”³.

“Exigen a Tránsito no ser permisivos con unidades de transporte de personal tras accidentes mortales

Consumo de drogas y conducción en estado de ebriedad se ha encontrado en operadores de transporte de personal

En septiembre una unidad de transporte de personal sufrió un accidente en la carretera Silao a León. Murieron siete personas y varias más resultaron heridas. Familia denunciaron que se había reportado el acceso de velocidad constante y el cansancio del conductor⁴.

*Este fatal accidente no es el único, aunque sí ha sido el más mortal en el **estado de Guanajuato en 2022**. Autoridades reconocieron que han encontrado irregularidades en la prestación del servicio de transporte de personal.*

Ysmael López García, dirección de Tránsito y Transporte del Estado de Guanajuato, informó que en el estado hay 8 mil unidades de este transporte. Entre las incidencias que han encontrado es el uso de metanfetaminas, el más común, el cristal.

Situación que permanece inamovible en el año 2021 y en el 2022.

Es por eso, que se hace necesario que el estado a través del Poder Legislativo emprenda acciones necesarias, sobre todo para que las víctimas de los accidentes, con especial atención, a las que se producen por la prestación del servicio de transporte estatal de personas, servicios especiales y servicio ejecutivo o privado de personas, cuando se produzcan daños a su vida, salud y patrimonio sean resarcidos en forma integral e inmediata, dado que el derecho a la reparación del daño en un derecho humanos que no se ha contextualizado en su verdadera dimensión, y esto ha sido aprovechado por los transportistas para eludir el pago de las indemnizaciones que por derecho deben recibir las víctimas de fallecimientos, lesiones o daño a su patrimonio.

El retardo o evasión del pago a la reparación del daño o indemnización derivado de las actividades del transporte público regulado por el estado, se

³ Idem.

⁴ Consultable en: [Guanajuato: Exigen a Tránsito no ser permisivos con unidades de transporte de personal ante alta accidentabilidad \(publimetro.com.mx\)](https://publimetro.com.mx)

ha convertido en la actualidad en un problema severo para víctimas o sus familiares, en el caso de fallecimientos, pues el retraso en el pago, sobre todo el seguro de vida de los usuarios o pasajeros del transporte público se da cuando se señala que se pagará hasta en tanto, la autoridad, generalmente penal determine la responsabilidad y judicialice la carpeta de investigación. Y la evasión consiste en que hay una negativa absoluta de los permisionarios a pagar, incluso el seguro de viajero o usurario o hacer valido el pago del seguro que en su caso se contrate mediante la póliza respectiva, determinando a que las víctimas o familiares afectados se vean en la necesidad de esperar las sentencias penales o agotar acciones civiles de responsabilidad ante los tribunales, lo que es tardado y complejo; acción civil que generalmente es objetiva, absorbiendo los gastos, entre tanto, las víctimas o familiares; gastos que se generan en lesionados y fallecidos, sobre todo cuando las lesiones son graves y de lenta recuperación o que dejan secuelas graves de movilidad o amputaciones, etc., y por otro lado también se absorben los gastos de los juicios penales o civiles, provocando en no pocos casos que los juicios se declare la caducidad por el desánimo y el desinterés de las víctimas debido a los largos tiempos y dificultad o imposibilidad en seguir manteniendo los gastos de abogados, generándose la impunidad en este aspecto.

Es por eso que esta Fracción Parlamentaria del Partido revolucionario Institucional, considera que esto debe ser atendido con una propuesta de reforma en la ley respectiva para obligar a que los transportistas que están regulados por el estado, en todas sus vertientes, servicio de carga, personas, especial y transporte privado o ejecutivo de personas, en principio, los que cuenten con póliza seguro de responsabilidad a terceros vigente, con la cobertura y demás características que determine su reglamentación y que se haga efectivo en forma inmediata, en el tema de indemnización del seguro de viajero o usuario, con independencia de la responsabilidad que se tenga en el evento que genere los daños a la vida, la salud o el patrimonio de las personas usuarias del transporte o bien, peatones que sean víctimas directas por la circulación de los vehículos de servicio público estatal en cualquiera de sus vertientes reguladas por la ley de movilidad estatal. Y en segundo lugar los que se amparen mediante la constitución de fideicomisos o fondos de garantía, como más adelante se abordará.

La presente propuesta incluye que se establezca como causal de revocación de los permisos o concesiones, no pagar en forma inmediata la

indemnización por fallecimiento de pasajeros o usuarios y por los daños a las personas o cosas que se generen, sin esperar largos procedimientos o juicios, puesto que el transportista podrá repetir en contra de los demás responsables que sean particulares o permisionarios que participen en el evento donde se produzcan los daños.

Por otro lado, se considera que se debe dotar a la autoridad reguladora de un mecanismo para que en tanto exista una queja contra el permisionario o concesionario por no indemnización en los casos de daños a la vida y la salud de las personas, se impida a dichos transportistas a no poder hacer altas ni bajas de unidades registradas, a efecto de evitar la indemnización o embargo por medidas judiciales que puedan hacer valer las víctimas en un futuro, es decir, con estas medidas se evita que un permisionario evada el cumplimiento de su obligación a reparar el daño o evite alguna medida cautelar que se genere en un juicio penal o civil, en el caso que se siga esa vía.

La propuesta contiene la obligación de equilibrar el cumplimiento de esta obligación a concesionarios o permisionarios, como quiera que se les denomine en la modalidad de servicio, entre quienes costean una póliza con instituciones de seguros y fianzas legalmente establecidas y quienes optan por constituir un fideicomiso o un fondo de garantía que lo permite la ley de movilidad local.

Por lo que, para sustentar la presente iniciativa, los iniciantes realizamos un esbozo de los aspectos materiales de la siniestralidad en cuanto a la mortalidad y las lesiones que se causan con el tráfico vehicular, en general, lo cual es perfectamente adaptable al ámbito de transporte público y privado regulado por la ley de movilidad en el estado de Guanajuato, asimismo hacemos referencia a los conceptos de: daño corporal; el problema de la valoración económica de la vida humana; la muerte provocada por accidente de tráfico y su aseguramiento; la responsabilidad civil objetiva conforme a los criterios de la Suprema Corte de Justicia de la Nación; el concepto de reparación integral y justa conforme a nuestro Máximo Tribunal; la reparación del daño como aspecto de la dignidad humana y; la referencia a otras legislaciones en materia de movilidad estatal. Todo ello, con la finalidad de acreditar y sensibilizar a este Poder Legislativo, por un lado, el buen entendimiento del entramado jurídico que quienes tienen derecho a la indemnización o reparación del daño deben sortear, en caso de seguir procedimientos penales o civiles y; por otro, que lo plateado ya se contempla

en otras legislaciones de movilidad en el país y en el ámbito federal en materia de autotransporte.

Es por esto que, señalamos:

Aspecto jurídico.

Para el sistema jurídico, la conducción de vehículos automotores es considerada como una actividad peligrosa o de riesgo (Santos, 1996), (Tamayo, 2008) y constituye la segunda causa de muerte violenta en países como Colombia, con altos índices de ocurrencia en el Municipio de Cali. Entonces, la accidentalidad vial no es solo un problema local, es de corte internacional y además, no es sólo de responsabilidad civil (De Ángel, 1995), sino como lo reconoce la Organización Mundial de la Salud (OMS), es una situación social problemática, pues las lesiones y muertes en accidente de tránsito son comparables a la crisis global producto del VIH o el SIDA. Esta accidentalidad produce altos costes en daños materiales y morales (Santos, 1989), (Calabresi, 1984), que obliga, al menos en teoría, al propietario o conductor a responder civil y penalmente por sus consecuencias (Montraveta, 2008), por lo cual debe reparar el daño. Así mismo, las instituciones estatales deben procurar la efectividad de la indemnización e implementar planes y programas de reducción de daños derivados de esta accidentalidad (Gómez y Pastor, 1989), (Gherssi, 1995), (Pintos, 2000)⁵.

Como lo plantea el tratadista norteamericano Calabresi, el homicidio y lesiones en accidente de tránsito tienen, principalmente, como causas de su ocurrencia, las conductas negligentes o imprudentes de los conductores (Roca, 1996), (Olano, 1985), y vinculan variables económicas y jurídicas para su reparación. Por tanto, debido a la gran masa de perjudicados, debe haber una respuesta de política pública administrativa y judicial para implementar baremos, procedimientos, techos o topes que faciliten la reparación integral de los daños, en forma pronta e igualitaria a los perjudicados (Ceballos, 2002)⁶.

⁵ Informe Mundial sobre Prevención de los Traumatismos causados por el Tránsito, Organización Mundial de la Salud 2004. Recuperado el 21 de julio de 2007, de <http://www.col.ops-oms.org/> y http://www.paho.org/Spanish/DD/PUB/resumen_informe_mundial_traumatismos.pdf

⁶ Informe Mundial sobre Prevención de los Traumatismos causados por el Tránsito, Organización Mundial de la Salud 2004. Recuperado el 21 de julio de 2007, de <http://www.col.ops-oms.org/> y http://www.paho.org/Spanish/DD/PUB/resumen_informe_mundial_traumatismos.pdf

Las lesiones o muertes causadas en accidente de tránsito, en el ordenamiento jurídico Latinoamericano se tipifican como lesiones u homicidios culposos, cuyos procesos finalizan con una sanción privativa de la libertad y un incidente de reparación para liquidar los perjuicios económicos derivados del daño, en favor de la víctima y los perjudicados, los cuales suelen ser largos y tediosos, como se ha señalado.

En cuanto a la necesidad de aportar para la formulación de políticas mediante planes y proyectos tendientes a reducir la mortalidad vial se consideran otras variables, vinculadas con características sociodemográficas, como los tipos de conductores causantes de la accidentalidad y sus condiciones de vida, así como las de las potenciales víctimas: peatones, pasajeros, etc. Estas variables deben responder, como bien señala Saavedra (2003), a la fundamentación propia de un Estado de la “procura existencial” en el que la responsabilidad debe tener un sentido social, en procura de defensa de los más débiles, como son la mayoría de las víctimas de accidentes de tránsito.

Así, por ejemplo, en Colombia se realizó un estudio de casos judicializados con esta motivación, se formuló esta investigación basada en la revisión de casos judicializados, donde se analizan todas las variables contenidas en el expediente. Algunas de las relaciones encontradas, tanto sociodemográficas como de sitio del accidente y el lugar de residencia de las víctimas y conductores, permitió identificar, incluso, patrones de ocurrencia de los accidentes que pueden servir de referencia en la implementación de medidas correctivas y preventivas de accidentalidad⁷ en otras latitudes de Latinoamérica.

Concepto de daño corporal.

No todos los bienes dañados tienen un precio establecido en el mercado y eso es, probablemente, el principal problema que presenta el daño corporal.⁸

⁷ En el artículo “Colombia, lesiones y muerte en accidente de tránsito”, se afirma que el Departamento del Valle ocupa el primer lugar en muertes totales; y Cali, Medellín y Bogotá tienen los indicadores más altos. Informe especial Accidentes de Tránsito (2005) Colombia, Lesiones y muerte en accidente de tránsito. La Revista, 76. Recuperado el 27 de mayo de 2007, de <http://www.saludcolombia.com/actual/salud76/informe.htm>

⁸ VALORACIÓN DEL DAÑO POR FALLECIMIENTO: PERJUDICADOS, PERJUICIOS INDEMNIZABLES Y FACTORES DE CORRECCIÓN. Laura Gázquez Serrano Profesora Titular Derecho Civil Facultad de Derecho Universidad de Granada

Si bien existen normas abiertas o principios generales que deben aplicarse a los diferentes supuestos, en el fondo la cuestión de quien debe soportar el daño, cual es el límite de la reparación, cuál es su extensión resarcible, quienes son los legitimados para reclamar y a quienes puede serle reclamado, son extremos de hecho que en cada caso debe determinar el juez de la causa en la mayoría de los supuestos dañosos, a menos que estemos en la previa determinación por el legislador.

Por tanto, la integridad personal, considerada como el conjunto psicofísico de la persona, incluida la propia salud mental, constituye un bien primario de la personalidad y, es por esto, que la integridad personal y la no alteración de las normales condiciones anatómico- fisiológicas del cuerpo y de la mente, deben de gozar de una tutela jurídica legal sin límites.

Es decir, podemos afirmar que daño corporal es la consecuencia de toda agresión, exógena o endógena, sobre cualquier parte de la anatomía humana e implica por definición una lesión a un derecho de la personalidad, como lo es, la vida o la salud, que puede ser tanto física como psíquica. Y precisamente el hecho de afectar a un bien de la personalidad, es por tanto, una daño no patrimonial, hace que su medida y su reducción a términos económicos sea prácticamente imposible y su valoración en la práctica constituya un problema de una considerable gravedad, pues se trata de atribuir al dolor físico o psíquico sufrido por la víctima un precio económico.

La dificultad a la hora de establecer un concepto de daño corporal se agudiza por el hecho de hallarnos ante un daño que se manifiesta de diversas maneras, pues a pesar de causar una lesión a la integridad física o psíquica, en la mayoría de los casos trasciende de estas fronteras y originará una serie de gastos, encaminados a eliminar o aliviar las dolencias de dichas lesiones.

Igualmente, y con independencia de esos gastos aparece la incapacidad, ya sea permanente o transitoria. Junto a estas manifestaciones podemos hablar de una tercera, que es la que se podría encuadrar en el ámbito de los daños morales, que son todos los sufrimientos psíquicos experimentados por la víctima como consecuencia del daño corporal sufrido, como serían el daño estético, o el perjuicio meramente moral, es decir, la pena o la tristeza.

El daño corporal, por otra parte, puede ser radical o parcial, ya que puede consistir en la muerte, o en una lesión que se prolonga en el tiempo, que

termina por curarse o que puede incluso no curarse. Es por ello que, son tres las manifestaciones del daño corporal: la lesión temporal, la lesión permanente y la muerte.

La Indemnización por Causa de Muerte y el Problema de la Valoración Económica de la Vida Humana: Sistemas Indemnizatorios.

El afirmar que el derecho a la vida es un derecho de la personalidad, es algo que trasciende del marco meramente teórico, pues va a tener una serie de consecuencias jurídicas, siendo una de las más importantes la reacción del Ordenamiento Jurídico en el supuesto que se produzca una lesión o agresión al mismo. Es decir, dándose el caso de una agresión del derecho a la vida, se articularán una serie de mecanismos tendentes a evitar que el autor del daño quede impune, a la vez que se intentará, en la medida de lo posible, borrar el perjuicio causado⁹.

La evaluación del daño corporal constituye una cuestión bastante delicada de tratar, pues nos movemos dentro de unas medidas donde el valor humano no puede más que recibir una apreciación convencional. Y es que ¿Cómo podemos traducir en dinero una vida? ¿Cómo realizar esta operación sin perjudicar a las víctimas? Se tratará de decisiones que siempre serán polémicas y controvertidas y con las que raramente se encontrará un consenso entre las partes. Cuando el daño afecta a la vida o a la integridad física, no es posible la reposición y su reparación ha de referirse necesariamente a una compensación económica. En los casos de pólizas con empresas de seguros, su valor está tasado, ahora bien, en los fideicomisos y en los fondos de garantía la autoridad administrativa debe someter a revisión estos valores para asemejarlos a los establecidos en las pólizas de seguro de daños a terceros y determinar el monto del concepto de seguro de vida del usuario o pasajero.

La víctima de una lesión corporal demanda un resarcimiento que consistirá en atribuir al dolor físico o psíquico un precio económico, pero, sin embargo, el problema es que nos hallamos ante un daño que por definición no puede ser resarcido de modo específico, de tal manera que la reparación de esta clase de daños implica por fuerza, la realización de una estimación

⁹ IDEM.

económica de estos bienes, que por definición y su propia naturaleza, son de difícil cuantificación.

Se trata, en definitiva, de atribuir un consuelo indirecto que de alguna manera compense por el sufrimiento soportado. Por ello, el valor en dinero de la vida y la integridad física es el resultado de un cierto consenso social, y la adecuada reparación ha de ser siempre entendida de un modo convencional. En definitiva, si bien la vida humana no tiene precio, sin embargo, es preciso establecer un valor al mismo.

Ahora bien, establecido y aceptado que la compensación pecuniaria es el único modo para poder indemnizar el daño corporal, somos conscientes de que no terminan aquí nuestros problemas. Tendremos que determinar cómo y cuánto valorar la salud, la vida, la integridad física de las personas, y la salud mental de las mismas. En definitiva, nos enfrentaremos a la dura tarea de establecer un precio al hombre, de poner tasa a unos valores esenciales. Y esto nos lleva a preguntarnos qué método debe de ser utilizado para desempeñar esta labor. Debemos de encontrar un criterio que nos permita llevar a cabo esta indemnización, y, atendiendo al principio de reparación íntegra, en el sentido de que el perjudicado deberá de ser indemnizado de forma total, tanto en el orden material como en el orden moral y, tanto en lo que respecta al daño emergente, como al lucro cesante, que debe de estar presente en cualquier sistema de responsabilidad civil.

Lucro cesante o daño emergente¹⁰.

La formación del concepto de lucro cesante está asociado a dos factores cercanos: el daño emergente y las dos ramas de la responsabilidad civil. En la vinculación, el primero cumple una función contrastante; el segundo, determina su principal campo de aplicación.

Con esos ingredientes, el concepto puede ser formulado mediante varias expresiones, equivalentes y breves; las más repetidas son: ganancia esperada, ganancia frustrada, pérdida de ganancia.

¹⁰ SOBRE EL LUCRO CESANTE. Revista de derecho (Concepción)
versión impresa ISSN 0303-9986 versión On-line ISSN 0718-591X
Rev. derecho (Concepc.) vol.86 no.243 Concepción jun. 2018
<http://dx.doi.org/10.4067/S0718-591X2018000100007>. DANIEL PEÑAILILLO-ARÉVALO
Prof. de Derecho Civil, Universidad de Concepción, Concepción, Chile.

Sobre esa base se puede decir que mientras el daño emergente es la pérdida sufrida el lucro cesante es la ganancia esperada que no se obtuvo debido al incumplimiento del contrato o al hecho dañino.

Como es fácil de advertir, la circunstancia fundamental de que consiste en una ganancia esperada presenta varias dificultades, sobre todo cuando la noción es enfrentada a las exigencias que han sido erigidas al rango de comunes a todo daño para que conquiste la calificación de indemnizable y, más aún, cuando se pretende llevarlo a situaciones concretas. Por lo que este concepto se dejaría para las acciones civiles que se ejerciten por víctimas o familiares y no debe ser estimado en el ámbito administrativo.

La muerte provocada por los accidentes de tráfico y su aseguramiento¹¹.

El elevado número de fallecimientos en accidente de circulación ha provocado una copiosa jurisprudencia en torno a las personas con derecho a cobrar la indemnización debida por el causante de la muerte. El hecho de tratarse de uno de los riesgos cuyo aseguramiento es obligatorio, involucra los intereses de las compañías de seguros del ramo, con lo que, a las anteriores vacilaciones doctrinales y jurisprudenciales, se añade el ingrediente de la normativa específica sobre los seguros de responsabilidad civil por daños provenientes de los accidentes de tráfico.

Convención Americana de los Derechos Humanos.

La Convención Americana sobre los Derechos Humanos establece con precisión, en su artículo 63, numeral 1, segunda parte o porción normativa, la obligación a indemnizar a las personas cuando se les ha generado consecuencias o vulneración a sus derechos, con una justa indemnización a la parte lesionada; precepto que dice en forma textual:

ARTÍCULO 63.

- 1. Cuando decida que hubo violación de un derecho o libertad protegidos en esta Convención, la Corte dispondrá que se garantice al lesionado en el goce de su derecho o libertad conculcados. Dispondrá asimismo, si ello fuera procedente, que se reparen las consecuencias de la medida o situación que ha configurado la vulneración de esos derechos y el pago de una justa indemnización a la parte lesionada.*

¹¹ Sabater Bayle, Elsa El derecho a la indemnización por muerte de las parejas estables en los accidentes de circulación Revista Chilena de Derecho Privado, núm. 10, julio, 2008, pp. 39-65 Universidad Diego Portales Santiago, Chile

De lo anterior nace el concepto de indemnización justa que en diversos criterios jurisdiccionales ha adoptado nuestra Suprema Corte de Justicia de la Nación y que consideramos debe ser trasladado a las normas jurídicas, tanto en el ámbito federal como estatal. Concepto que debe ser revisado por la autoridad administrativa y se esta actualizado, sería lo adecuado, pero en caso negativo debe ser actualizado en la reglamentación respectiva.

Responsabilidad civil objetiva, conforme a la SCJN¹²:

1. La responsabilidad civil consiste en la obligación de quien causa un daño a otro a repararlo. Este daño puede ser originado por el incumplimiento de un contrato o por la violación del deber genérico a toda persona de no dañar a otra.

2. La responsabilidad extracontractual puede ser objetiva o subjetiva. La responsabilidad subjetiva consiste en el deber de reparar un daño provocado por culpa o negligencia, mientras la responsabilidad objetiva proviene del

daño ocasionado por el uso de objetos peligrosos, aunque no se obre ilícitamente.

Criterios de la Suprema Corte

1. Para que exista la responsabilidad objetiva deben concurrir los siguientes elementos: i) el uso de mecanismos, instrumentos, aparatos o sustancias

peligrosas, ii) la existencia de un daño, y iii) la causalidad entre estos elementos.

2. En la responsabilidad civil, tanto objetiva como subjetiva, la responsabilidad del autor puede ser exonerada o disminuida cuando el daño haya sido ocasionado por la culpa o negligencia inexcusable de la víctima. Sin embargo, para poder determinar la incidencia en el daño de cada una de las partes, se deben valorar las circunstancias del caso concreto, la naturaleza de los derechos en juego, y el grado de culpabilidad de las personas involucradas.

¹² CUADERNOS DE JURISPRUDENCIA núm. 1 Derecho de Daños Centro de Estudios Constitucionales SCJN ADR 1068/2011 CT 93/2011 AD 40/2015 AD 30/2013 AD 50/2015 Responsabilidad extracontractual

3. El artículo 1100 del Código Civil del Estado de Yucatán no es discriminatorio al distinguir entre quién usa un aparato peligroso y quién no, y establecer que quien hace uso de dichos instrumentos está obligado a responder del daño que cause, aunque obre lícitamente y sin culpa. No es desigual ni discriminatorio el hecho de que se imponga responsabilidad sobre quien utiliza aparatos peligrosos sin tener que acreditarse su negligencia o culpa; pues esta responsabilidad tiene una justificación objetiva y razonable debido al riesgo que se crea con la utilización de estos aparatos, así como que esta responsabilidad no es absoluta.

La Corte señaló que "la responsabilidad civil objetiva deriva del uso de objetos peligrosos que crean un estado de riesgo para los demás, independientemente de que la conducta del agente no haya sido culposa, y de que no haya obrado ilícitamente. La responsabilidad objetiva se apoya en un elemento ajeno a la conducta, como lo es la utilización de un objeto peligroso por sí mismo."

De acuerdo con la Corte, la responsabilidad civil objetiva, o por riesgo creado, "busca eliminar la imputabilidad del hecho que causa daños a la culpa de su autor. En la responsabilidad objetiva, la noción de riesgo reemplaza a la de culpa (sic) del agente como fuente de la obligación. [...] Por ende, para que exista responsabilidad objetiva, en principio sólo es necesaria la concurrencia de los siguientes elementos: 1. El uso de mecanismos, instrumentos, aparatos o sustancias peligrosas por sí mismos, por la velocidad que desarrollen, por su naturaleza explosiva o inflamable, por la energía de la corriente eléctrica que conduzcan o por otras causas análogas; 2. La existencia de un daño; y 3. La causalidad entre el hecho descrito en el inciso 1 y el daño referido en el inciso 2."

Reparación integral o justa indemnización conforme a la SCJN:

El derecho a una "justa indemnización" o "indemnización integral" implica volver las cosas al estado en que se encontraban, el restablecimiento de la situación anterior y, de no ser posible, establecer el pago de una indemnización como compensación por los daños ocasionados al surgir el deber de reparar. El derecho a una justa indemnización es un derecho que tiene vigencia en las relaciones entre particulares. En materia civil se entiende al derecho a una reparación integral como sinónimo del derecho a una justa indemnización.

De acuerdo con la Primera Sala de la Suprema Corte, el concepto de "justa indemnización" es un derecho humano que rige en las relaciones entre particulares.

En materia civil, el derecho a una justa indemnización se entiende como sinónimo del derecho a una reparación integral; en otras palabras, tiene la finalidad de replantear los alcances de procedimientos estrictamente indemnizatorios en aras de garantizar que las compensaciones tengan un efecto reparador más completo e integral. En este sentido, es un derecho fundamental de carácter sustantivo que tiene como objetivo anular todas las consecuencias del acto ilícito y restablecer la situación que debió haber existido si no se hubiera cometido; asimismo, es un derecho oponible a particulares.

La reparación del daño como derecho a la dignidad humana según la SCJN¹³.

El Máximo Tribunal en diversas resoluciones ha destacado que la reparación del daño es un derecho fundamental a la dignidad humana, destacándose lo expresado a lo largo del amparo directo en revisión, sobre este tema, lo siguiente:

"Derecho a la dignidad humana"

36. Esta Suprema Corte de Justicia de la Nación ha sustentado que la dignidad humana no se identifica ni se confunde con un precepto meramente moral, sino que se proyecta en nuestro ordenamiento como un bien jurídico circunstancial al ser humano, merecedor de la más amplia protección jurídica, reconocido actualmente en los artículos 1º, último párrafo, 2º, apartado A, fracción II, 3º, párrafo cuarto y fracción II, inciso c) y 25 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos¹⁵.

37. El Pleno de esta Suprema Corte ha sostenido que la dignidad humana funge como un principio jurídico que permea en todo el ordenamiento, pero también como un derecho fundamental que en cualquier caso debe ser respetado. Su importancia resalta al ser la base y condición para el disfrute de los demás derechos y el desarrollo integral de la personalidad¹⁶.

¹³ AMPARO DIRECTO EN REVISIÓN 1386/2020

38. *En el amparo directo 6/200817, el Pleno sostuvo que nuestro orden fundamental reconoce una superioridad de la dignidad humana, prohibiéndose cualquier conducta que la violente. Se agregó que la doctrina jurídica ha sentado que la dignidad de la persona es inherente a su esencia, a su ser. Se trata del reconocimiento de que, en el ser humano, hay una dignidad que debe ser respetada en todo caso, pues “se trata del derecho a ser considerado como ser humano, como persona, es decir, como ser de eminente dignidad”...*

42. *En ese orden de ideas, esta Primera Sala ha determinado que la protección constitucional a la integridad comprende el reproche a cualquier acto infligido en menoscabo físico, psíquico y moral de las personas y, que el ámbito de la dignidad comprende la protección no solo de la integridad física, sino de la intangibilidad mental, moral y espiritual de la persona. Se sostuvo que la dignidad humana consiste en la posibilidad de diseñar un plan vital y de determinarse según los propios deseos; así como en tener las condiciones materiales mínimas que garanticen la propia existencia. Sin embargo, este derecho también se proyecta sobre la intangibilidad de los bienes no patrimoniales, sobre la integridad física e integridad moral, y el derecho a vivir sin humillaciones.*

43. *Por su parte, la Corte Interamericana ha sustentado que los familiares de las víctimas de violaciones a sus derechos humanos pueden llegar a ser víctimas también y ha considerado violado el derecho a la integridad psíquica y moral de familiares de víctimas, con motivo del sufrimiento adicional que éstos han padecido como producto de las circunstancias particulares de las violaciones perpetradas contra sus seres queridos...*

b. Derecho a una justa indemnización o reparación integral

45. *El derecho fundamental a una justa indemnización está previsto en los artículos 1º constitucional²¹ y 63.1 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos²², el cual no solo es oponible al Estado, sino también a los particulares, dada la eficacia transversal de los derechos humanos.*

46. *Así lo reconoció esta Primera Sala en los amparos directos relacionados 30/2013 y 31/201324.*

48. *La Corte Interamericana de Derechos Humanos ha establecido que es un principio de derecho internacional que toda violación de una obligación internacional que haya producido un daño comporta el deber de repararlo adecuadamente. Por su parte, esta Primera Sala ha sostenido que una “justa indemnización” o “indemnización*

integral” implica volver las cosas al estado en que se encontraban, el restablecimiento de la situación anterior y, de no ser esto posible, establecer el pago de una indemnización como compensación por los daños ocasionados al surgir el deber de reparar.

49. Así, con la indemnización integral se alcanzan objetivos de distinta índole, entre ellos, la retribución social derivada de la satisfacción de los deseos de justicia en la víctima ante la imposición al responsable de la obligación de pagar una indemnización y la constatación de una consecuencia adversa en su contra, como consecuencia del daño que le fue causado. Además, otro de sus efectos es la imposición de una sanción al responsable (daños punitivos), con un efecto disuasivo adicional para prevenir la realización de hechos similares en el futuro.

50. Al respecto, esta Primera Sala sustentó que “...una indemnización insuficiente, provoca que las víctimas sientan que sus anhelos de justicia son ignorados o burlados por la autoridad, por lo que, se le acrecienta el daño (no reparado) y se acaba revictimizando a la víctima, violándose de esta forma el derecho a una “justa indemnización”. Por lo que, por mayoría de razón, la restricción a su derecho a reclamar una justa indemnización trasciende en mayor medida en su esfera jurídica.

51. De conformidad con lo anterior, corresponde al Estado tomar las medidas necesarias para asegurarse de que cualquier violación a los derechos fundamentales de las personas, ocasionada incluso por particulares, sea reparada integralmente por el causante del daño...”

El Seguro de Responsabilidad Civil del Automóvil¹⁴

El seguro de responsabilidad en general tiene por objeto como lo definían los conocidos BESSON y PICARJ¹⁵ “garantizar al asegurado contra los recursos ejercidos contra él por terceros, en razón del perjuicio que ha podido causarles y que compromete su responsabilidad”. Aparece en sus orígenes, como cobertura básica en las pólizas de seguro del automóvil facultativa o voluntaria, contratada por mera liberalidad del tomador, ya como propietario

¹⁴ LA RESPONSABILIDAD CIVIL AUTOMOVILISTICA, SU ASEGURAMIENTO OBLIGATORIO Y VOLUNTARIO: UN ESTUDIO EN EL DERECHO COLOMBIANO Y ESPAÑOL Tesis doctoral presentada por: Raquel Ceballos Molan. UNIVERSIDAD CARLOS III DE MADRID Departamento de Derecho Privado

¹⁵ IDEM.

o poseedor del vehículo, interesado en proteger su valor patrimonial y la totalidad de su patrimonio personal, frente a posibles “deudas de responsabilidad civil extracontractual”, determinadas en forma extrajudicial o por sentencias debidamente ejecutoriadas en la que se declarará la obligación del asegurado a indemnizar perjuicios a terceros, derivados accidente de tránsito, caso en el cual el asegurador reembolsaría el pago efectuado o pagaría el monto de la condena, hasta el límite del valor previamente determinado en la póliza, como suma asegurada.

El seguro de responsabilidad moderno, y, especialmente el seguro de responsabilidad del automóvil es un mecanismo que evita que la víctima se quede sin reparación, y que tanto el causante del daño o el obligado a responder a cualquier título, soporten: mente el peso de la indemnización, transfiriendo ésta obligación al asegurador, un tercero que garantiza, la reparación del daño, colocando al tercero perjudicado en una situación de mayor seguridad por la solvencia patrimonial, el asegurador, quien por regla general, gracias a este cambio, se supone, se indemniza más rápidamente, por estar dotado el perjudicado en general de una acción directa contra el asegurado.

Ahora bien, las aseguradoras, en México, establecen un contrato con el asegurado, en el que se establecen las condiciones y alcances del contrato de seguro o póliza, es decir, los conceptos que abarca y las cantidades a pagar, por lo que ello las obliga a pagar sólo el daño material, y el cálculo material de costo de la vida humana de una persona, y cuando se trata de daños materiales o lesiones de larga duración, hasta agotar el monto de la suma asegurada, pues la diferencia, el afectado podrá reclamarla en la vía jurisdiccional por responsabilidad civil objetiva- o subjetiva, según la estrategia de litigio conforme a la ocurrencia de los hechos, principalmente, cuando se reúnen los requisitos de las mismas establecidas en la legislación civil, es decir, sin culpa de la víctima; sin embargo, el daño moral queda exento de indemnizarse en forma directa a través de la póliza de seguro. Lo que debe, en su caso, ser reclamado mediante acciones jurisdiccionales.

Lo anterior lo ha señalado la Suprema Corte de Justicia de la Nación en sus diversas resoluciones y, a guisa de ejemplo, nos permitimos transcribir lo que

al respecto se señaló la Primera Sala, en la Tesis de Amparo Directo en Revisión 1324/2021¹⁶, y que la letra señaló:

*“...b) Por otra parte, respecto a los argumentos expuestos por Quálitas se calificaron de inoperantes y sustancialmente fundados y suficientes para conceder el amparo, al considerar que: Todos los argumentos relacionados con el tópico de responsabilidad civil objetiva ya habían sido analizados en la diversa ejecutoria dictada por el referido Tribunal Colegiado de Circuito del conocimiento en la sentencia de tres de octubre de dos mil dieciocho en el juicio de amparo ***** en el que se concedió el amparo. Y en relación con el tema de daño moral que fue materia de estudio en la referida ejecutoria (*****), pero sólo para efectos de cuantificación, no así para deslindar responsabilidades, lo que es una cuestión novedosa en la litis constitucional, de ahí **que le asiste la razón a la quejosa al manifestar que solamente estaba obligada a resarcir el daño material por responsabilidad material civil, no así por el concepto de daño moral.** Se concluyó que solamente*

se encontraba obligada en términos de lo expresamente pactado en el contrato de seguro y de las cláusulas contenidas en las condiciones generales, por lo que no se encontraba obligada al pago de una indemnización por concepto de daño moral, al encontrarse expresamente excluido, en términos de lo dispuesto por la cláusula tercera, numeral doce de las condiciones generales a la póliza de seguro. (F. 43, 76 y 91)...”

De todo lo antes señalado, podemos desprender que, en devenir de nuestros días, estamos en un mundo globalizado donde hay una cantidad importante de riesgos, sobre todo en el tráfico viario, por lo que es adecuado que los automotores que circulan por las calles y vías de comunicación cuenten con seguro de responsabilidad civil para hacer frente a posibles daños a la vida, la salud o el patrimonio de terceros. Que es común que en los accidentes viales, las personas que tienen derecho a ser resarcidos del daño en su persona o patrimonio, en no pocas ocasiones tienen que acudir a las instancias jurisdiccionales a reclamar este derecho, con las consecuentes molestias, tardanza, tortuosidad y gastos que esto genera, por lo que una de

¹⁶ Con registro digital: 30906

las vías más rápidas para reaar los daños en todos los sentidos es la vía directa ante las empresas de seguros, siempre y cuando quien causa el daño este asegurado, y que la obligación de pagar se determinara en monto y demás determinaciones en base al contrato celebrado y hasta el límite contratado.

Que aun cuando siempre existirá la posibilidad de que el monto de las pólizas no alcance a cubrir la totalidad de los daños causados, si es importante que su cubra la parte respectiva, en daño material o de valoración de la vida humana, y por el resto siempre existirá la posibilidad de que los afectados o sus familiares acudan a la instancia jurisdiccional a demandar las percepciones faltantes; que el derecho a ser reparado del daño mediante la indemnización justa e integra es un derecho humano, por lo que toda autoridad en el ámbito de su competencia tiene la obligación de protegerlo y garantizar su vigencia, conforme a lo establecido en el párrafo tercero del artículo 1º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, pues así lo ha determinado la Convención Americana sobre Derechos Humanos y la Suprema Corte de Justicia de la Nación a través de los diversos criterios y resoluciones a los que se ha hecho referencia en la presente iniciativa.

Así, en el Estado de Guanajuato, la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, en su artículo 59 señala lo siguiente:

“Artículo 59. Los vehículos de los servicios público y especial de transporte son aquellos que están destinados al transporte de personas y de carga, en sus distintas modalidades, que operan en virtud de concesiones o permisos otorgados en los términos de Ley.

Por su parte, en el artículo 122 de la citada ley de movilidad, se establece la clasificación del servicio público de transporte, de personas y de carga, en la forma siguiente:

“Artículo 122. El servicio público de transporte se divide en:

I. De personas, este servicio se clasifica en las siguientes modalidades:

- a) Urbano;*
- b) Suburbano;*
- c) Intermunicipal;*

- d) *Turístico;*
 - e) *De alquiler sin ruta fija «Taxi»; y*
 - f) *Transporte de personas con discapacidad o movilidad reducida.*
- II. De carga, este servicio se clasifica en las siguientes modalidades:*
- a) *En general;*
 - b) *Materiales para construcción; y*
 - c) *De grúas.”*

En tanto, el artículo 123, de precitada ley se hace la clasificación del transporte especial, en la forma que sigue:

“Artículo 123. *El servicio especial de transporte se presta bajo las siguientes modalidades:*

- I. Escolar;*
- II. De personal;*
- III. Derogada. (P.O. 03 JUNIO DE 2022);*
- IV. Accesorio;*
- V. Comercial;*
- VI. Emergencia; y*
- VII. Funerario.”*

Asimismo, la ley de movilidad del estado regula lo que se conoce como transporte privado mediante Plataforma Tecnológica, o ejecutivo de personas, en su numeral 212 bis, y preceptos siguientes, estableciendo:

“Servicio de Transporte Privado mediante Plataforma Tecnológica

Registro de vehículos del servicio de transporte privado

Artículo 212 bis.- Para el registro de vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte privado, además de cumplir los requisitos señalados en el artículo 70 de la presente ley, los propietarios de los vehículos a registrar o cualquier persona a quien le otorguen carta poder...”

Por lo anterior, los iniciantes consideramos que los servicios de transporte a los que se refiere y que regula la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, en sus artículos 59, 122, 123 y 212 bis y subsiguientes en el Capítulo V-A, son los servicios que deben contar obligatoriamente con una póliza de seguro que garantice la reparación del daño a las víctimas o sus familiares cuando intervengan y causen siniestros, con independencia de su responsabilidad penal, dado que conforme a la responsabilidad civil objetiva, por el uso de los mecanismos peligrosos como son los vehículos de motor, deben responder de los daños en la vida (seguro de usuario o viajero), la salud o el patrimonio de las personas terceras o pasajeros que viajen abordo o cuando participen en eventos de atropellamiento de peatones, estando o no en servicio, por el sólo hechos de transitar.

Se hace especial énfasis en la presente propuesta, en que cuenten con pólizas de seguro contratadas con aseguradoras que estén reconocidas por la institución reconocida por la autoridad federal reguladora en materia de seguros y fianzas, pues no obstante que el actual artículo 134 de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, refiere expresamente esta situación, la misma debe mantenerse dado que es la forma más segura en que se cubren las indemnizaciones por siniestros causados con motivo de hechos de tráfico vehicular.

Dicho precepto en la actualidad reza:

Artículo 134. *La prestación de los servicios público y especial de transporte obliga a su titular a resarcir los daños de manera efectiva a los usuarios del servicio, al operador, a terceros, sus bienes y en su caso la carga, de cualquier riesgo que puedan sufrir con motivo de la prestación de los mismos. En el caso del servicio público de transporte de personas, la cobertura protegerá a la totalidad de los usuarios.*

Bajo ninguna circunstancia podrá un vehículo de servicio concesionado o permissionado transitar ni realizar el servicio si carece de seguro que ampare las condiciones señaladas en el párrafo anterior.

(REFORMADO, P.O. 21 DE SEPTIEMBRE DE 2018)

El concesionario o permissionario podrá cumplir con esta disposición mediante un contrato de seguro, cuya póliza sea emitida por institución reconocida por la autoridad federal reguladora en materia de seguros y fianzas, o bien mediante fideicomiso o constitución de un fondo de garantía, autorizado por la unidad administrativa de transporte o la autoridad municipal competente, en los términos que establezca el reglamento que derive de la presente Ley.”

Sin embargo, es una realidad que existen empresas de transporte estatal que no utilizan la póliza de seguro, sino que para garantizar los daños utilizan los fideicomisos, lo que supone que deben mantener en todo momento una determinada cantidad de dinero depositado para control del fiduciario y tener capacidad de responder a eventos de siniestralidad; sin embargo, mantener los fideicomisos con fondos suficientes no es usual por parte del transportista, el que sin lugar a dudas no en pocas ocasiones busca la forma de evadir o retrasar el cumplimiento de este requisito, por lo que consideramos que se debe establecer en la ley que en caso de los fideicomisos, el concesionario o permisionario deberá aportar a la autoridad administrativa de movilidad, en forma semestral, los estados de cuenta mensuales de dicho fideicomiso, expedidos por la institución de banca múltiple, con la que se constituya el fideicomiso referido, para garantizar y controlar que el mismo siempre se mantenga con capacidad de responder a los eventos de accidentabilidad generados.

Ahora bien, por lo que se refiere a los fondos de garantía, lamentablemente, es una realidad que los permisionarios que utilizan esta forma de garantía, éstos generalmente carecen de fondos, pues se ha hecho costumbre hacer depósitos cuando es necesario acreditar ante la autoridad reguladora en materia de transporte que se cuenta en el fondo de garantía con suficientes recursos, por ello, se ha hecho costumbre que sólo en estos casos proceden a “fondarlos” y, pasada la revisión de la autoridad, de forma inmediata “vacían” la cuenta del fondo de garantía, aclarando que no todas las empresas o personas físicas permisionarios o concesionarios realizan esta conducta, habrá quienes por honestidad si mantienen sus fondos de garantía con suficiencia económica, pues es una gran ventaja contar con recursos para responder a siniestros. Por lo que, para evitar esta problemática que repercute y afecta a los usuarios del transporte y a la sociedad en general, es que los iniciantes consideramos necesario que se debe adicionar en la ley, que en el caso de fondos de garantía, el permisionario o concesionarios, también en forma semestral, deberá aportar los estados de cuenta mensual íntegros de su fondo de garantía a efecto de contar con la certeza de que dicho fondo en todo momento cuenta con recurso para el caso de pago de siniestros e indemnizaciones de reparación del daño y el seguro de vida de los usuarios o pasajeros, para que se haga en forma inmediata, con independencia de la responsabilidad penal, para efecto de que estén en equilibrio e igualdad de condiciones con los permisionarios o concesionarios que cuentan con pólizas de seguro, y en el caso de los fondos de garantía, se “garantice” la pronta reparación del daño a víctimas o sus familias cuando se causen daños en la vida, integridad física o patrimonio de las personas y, de paso abatir en la medida de los posible la impunidad de los transportistas

regulados por la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios al retraso o evasión del pago de daños e indemnizaciones justas e íntegras, para dar vigencia al derecho humano de la dignidad de las personas que son víctimas en los siniestros donde intervienen vehículos del transporte público, especial y privado que regula la referida ley. Lo anterior a efecto de que, con independencia de los daños a terceros en forma específica, se pague el seguro de vida de los pasajeros del transporte de personas, al que todo pasajero tiene derecho, así como del conductor, tal como se contempla en las pólizas de seguro de responsabilidad civil que se contratan con aseguradoras.

En tal sentido será en el reglamento respectivo, donde en forma específica se continúen regulando los requisitos y características de las pólizas de seguro de responsabilidad civil; los requisitos y características de los fideicomisos y la forma en que deberán acreditar semestralmente los estados financieros mensuales, al igual que en lo relativo a los fondos de garantía, para que la Unidad Administrativa competente tenga el control y la certeza del cumplimiento y se regulen las cantidades en forma separada de los daños a terceros y del seguro de vida de los pasajeros de transporte público de personas y del servicio de transporte privado de personas a través del uso de plataformas, así como la existencia permanente de los recursos con los que los permisionarios o concesionarios harán frente a los siniestros, dado que en la actualidad no existe equidad en este tema, pues los transportistas estatales que hacen uso de las pólizas de seguro con aseguradoras debidamente reguladas, son inspeccionados en forma constante sobre la vigencia, montos y características de la póliza e incluso deben aportarse la factura sobre el pago del seguro correspondiente a efecto de garantizar que está vigente, todo ello, en beneficio de los usuarios y cualquier personas que se vea involucrada en un siniestro con vehículos de transporte en sus diversas modalidades reguladas por la ley de movilidad del estado.

Además de lo anterior, quienes somos iniciantes, consideramos que se debe establecer como causa de revocación de concesión o permiso, en su caso, cuando no se pague de inmediato el seguro de viajero o usuario en caso de fallecimiento, con independencia de la responsabilidad penal que se pueda determinar.

Sobre este tema, la ley de Movilidad del Estado de Jalisco en su artículo 183, fracción IV, establece:

Artículo 183. *Se sancionará a los conductores o propietarios de vehículos que cometan las siguientes infracciones:*

IV. *No disponer de un seguro que cubra daños a terceros. Dicha sanción quedará condonada, si el infractor presenta dentro de los veinte días hábiles siguientes la constancia o póliza de seguro contra daños a terceros a la Secretaría o dependencia del Ejecutivo del Estado que señale el reglamento de esta ley*

Los vehículos de transporte público colectivo y masivo, y los de transporte especializado en las modalidades contempladas en esta ley, para que puedan prestar dicho servicio, además del seguro de daños a terceros, deben contar con un seguro de vida para los pasajeros y que además garantice las posibles lesiones que puedan sufrir los usuarios en los casos de los que transporten pasajeros, considerando las reglas y consideraciones de calidad en el servicio;

En tanto, el numeral 115, en sus fracciones IV y V de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, señala sobre este tema, que será causa de revocación de las concesiones, en los términos siguientes:

Artículo 115.- *Son causas de revocación de las concesiones*

IV. *No contar con póliza de seguro vigente, en los términos previstos en la presente ley, para indemnizar los daños que con motivo de la prestación del servicio se causen a los usuarios o terceros en su persona y/o propiedad;*

V. *No cubrir las indemnizaciones por daños que se originen a la Administración Pública, a los usuarios o terceros, con motivo de la prestación del servicio de transporte público*

Por su parte, el numeral 196 de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, no contempla como causal de revocación la circunstancia de no cubrir las indemnizaciones de daños a terceros, ni el seguro de vida de los pasajeros o de viajero, al citar en forma textual:

“Artículo 196. *Las concesiones que se otorguen para la prestación del servicio público de transporte podrán revocarse cuando:*

I. *Se altere la naturaleza del servicio concesionado;*

II. *De forma reiterada, en los términos de los reglamentos respectivos, no cumpla con las condiciones del servicio en lo relativo a rutas,*

III. *itinerarios, horarios y demás características de la prestación del mismo;*

IV. No se preste el servicio con la eficiencia, uniformidad y regularidad requeridos, no obstante los requerimientos de las autoridades;

V. El concesionario no se ajuste a lo que las autoridades de movilidad estatal o municipal, determinen de conformidad con esta Ley y su reglamento;

VI. Se suspenda el servicio no existiendo motivos de caso fortuito o fuerza mayor;

VII. No se conserven las capacidades legal, técnica, material y financiera requeridas para la prestación del servicio;

VIII. El concesionario no tome las medidas que procedan, para evitar la reincidencia del operador en la comisión de infracciones de tránsito o de transporte;

IX. El concesionario cometa un delito que ponga en riesgo la prestación del servicio para el interés público;

X. No se observen las tarifas autorizadas para cada tipo de servicio;

XI. Cumplida una sanción de suspensión de derechos de concesión, persista la causal que le dio origen;

XII. Acumule tres suspensiones de los derechos derivados de la concesión o de los vehículos, en un periodo de tres años calendario;

XIII. El concesionario preste el servicio con un número mayor o con vehículos diferentes a los que ampare la concesión respectiva;

XIV. Los vehículos concesionados se utilicen con fines distintos a los autorizados, violenten el orden público o participen en bloqueos de la vía pública;

XV. Por no realizar el refrendo anual de la concesión ni cumplir con las demás obligaciones fiscales derivadas de la misma;

XVI. Por el incumplimiento de la obligación establecida en la fracción VI del artículo 184 de la presente Ley;

XVII. Por no obtener calificación óptima en las evaluaciones técnicas que practique la autoridad competente;

(REFORMADA, P.O. 21 DE SEPTIEMBRE DE 2018)

XVIII. *Por cualquier otra causa grave a juicio de la unidad administrativa de transporte o de la autoridad municipal correspondiente, que afecte la eficiencia, continuidad, regularidad y uniformidad requeridos en la prestación del servicio y las condiciones de las concesiones; y*

XIX. *Las demás que se establezcan en la presente Ley, el reglamento que de ella derive y el título concesión.”*

Ahora bien, como complemento a lo señalado en la presente propuesta, la misma Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, en su artículo 269 establece un mecanismo de acciones de prevención, sobre la imposibilidad de efectuar trámites, pero sólo ante la presencia de adeudos en el pago de multas, sin que se haga referencia a alguna medida preventiva que se deba tomar cuando los concesionarios o permisionarios no realicen el pago de los daños generados, ni el seguro de vida de los pasajeros en el caso del transporte de personas. Dicho artículo refiere:

Imposibilidad de efectuar trámites con adeudos de multas

Artículo 269. *La Secretaría de Finanzas, Inversión y Administración y La Secretaría de Seguridad Pública en su caso, no darán curso a ningún trámite relativo al registro vehicular, o para reposición de licencias o placas, al propietario del vehículo o conductor que no cubra previamente las multas en que haya incurrido.*

Ante ello, los iniciantes también consideramos oportuno incluir en dicho precepto que, en el caso de existir queja en contra de los concesionarios por no haber realizado la reparación del daño o el pago de seguro de vida de los pasajeros o conductor, se realicen medidas preventivas de bloqueo, suspensión o imposibilidad de realizar trámites de altas y bajas de vehículos, cuando se produzca un siniestro en el que intervenga un vehículo de cualquiera de los servicios de transporte que regula la ley de movilidad del estado, esto, con la finalidad de evitar que se escondan, enajenen, donen, etc., el vehículo participante en el evento o bien, otros que formen el parque vehicular para evitar medidas cautelares, como el embargo, para evadir o retrasar el pago del daño y las indemnizaciones respectivas.

Por todo lo anterior, en primer término, se propone la reforma al artículo 134 y la adición del un cuarto párrafo a la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, para quedar como sigue:

Artículo 134. *La prestación de los servicios público y especial de transporte obliga a su titular a resarcir los daños de manera efectiva a*

los usuarios del servicio, al operador, a terceros, sus bienes y en su caso la carga, de cualquier riesgo **o daño** que puedan sufrir con motivo de la prestación de los mismos. En el caso del servicio público de transporte de personas, la cobertura protegerá **las lesiones, daños y el seguro de vida en caso de fallecimiento** a la totalidad de los usuarios.

Bajo ninguna circunstancia podrá un vehículo de servicio concesionado o permisionado transitar ni realizar el servicio si carece de seguro que ampare las condiciones señaladas en el párrafo anterior.

(REFORMADO, P.O. 21 DE SEPTIEMBRE DE 2018)

El concesionario o permisionario podrá cumplir con esta disposición mediante un contrato de seguro, cuya póliza sea emitida por institución reconocida por la autoridad federal reguladora en materia de seguros y fianzas, o bien mediante fideicomiso o constitución de un fondo de garantía, **que serán permanentes y con recursos suficientes para cubrir siniestros** autorizado por la unidad administrativa de transporte o la autoridad municipal competente, en los términos que establezca el reglamento que derive de la presente Ley.

En el caso de fideicomisos y de fondos garantía, los reglamentos respectivos establecerán los montos mínimos de constitución tomando en consideración el parque vehicular y deberá contemplar el pago de daños a terceros y el seguro de vida de usuarios para el caso de fallecimiento. Para lo cual, el concesionario deberá presentar en forma semestral a la unidad administrativa, la información fidedigna y emitida por instituciones de banca múltiple desglosada en los seis meses que correspondan”.

Por otro lado, se propone la reforma a la fracción XVIII del artículo 196 de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, y el recorrido del contenido de esta fracción a una nueva fracción XIX, para quedar como sigue:

“Artículo 196. Las concesiones que se otorguen para la prestación del servicio público de transporte podrán revocarse cuando:

I. Se altere la naturaleza del servicio concesionado;

II. De forma reiterada, en los términos de los reglamentos respectivos, no cumpla con las condiciones del servicio en lo relativo a rutas, itinerarios, horarios y demás características de la prestación del mismo;

III. No se preste el servicio con la eficiencia, uniformidad y regularidad requeridos, no obstante los requerimientos de las autoridades;

IV. *El concesionario no se ajuste a lo que las autoridades de movilidad estatal o municipal, determinen de conformidad con esta Ley y su reglamento;*

V. *Se suspenda el servicio no existiendo motivos de caso fortuito o fuerza mayor;*

VI. *No se conserven las capacidades legal, técnica, material y financiera requeridas para la prestación del servicio;*

VII. *El concesionario no tome las medidas que procedan, para evitar la reincidencia del operador en la comisión de infracciones de tránsito o de transporte;*

VIII. *El concesionario cometa un delito que ponga en riesgo la prestación del servicio para el interés público;*

IX. *No se observen las tarifas autorizadas para cada tipo de servicio;*

X. *Cumplida una sanción de suspensión de derechos de concesión, persista la causal que le dio origen;*

XI. *Acumule tres suspensiones de los derechos derivados de la concesión o de los vehículos, en un periodo de tres años calendario;*

XII. *El concesionario preste el servicio con un número mayor o con vehículos diferentes a los que ampare la concesión respectiva;*

XIII. *Los vehículos concesionados se utilicen con fines distintos a los autorizados, violenten el orden público o participen en bloqueos de la vía pública;*

XIV. *Por no realizar el refrendo anual de la concesión ni cumplir con las demás obligaciones fiscales derivadas de la misma;*

XV. *Por el incumplimiento de la obligación establecida en la fracción VI del artículo 184 de la presente Ley;*

XVI. *Por no obtener calificación óptima en las evaluaciones técnicas que practique la autoridad competente;*

(REFORMADA, P.O. 21 DE SEPTIEMBRE DE 2018)

XVII. *Por cualquier otra causa grave a juicio de la unidad administrativa de transporte o de la autoridad municipal correspondiente, que afecte la eficiencia, continuidad, regularidad y uniformidad requeridos en la prestación del servicio y las condiciones de las concesiones;*

XVIII. Por no cubrir en forma inmediata las indemnizaciones por lesiones o daños que se originen a los usuarios o terceros, así como no cubrir el seguro de vida de los pasajeros o conductor con motivo de la prestación del servicio de transporte público; y

XIX. Las demás que se establezcan en la presente Ley, el reglamento que de ella derive y el título concesión.”

Y finalmente, se propone reforma al artículo 269, adicionando un segundo párrafo de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, para quedar como sigue:

Artículo 269. *La Secretaría de Finanzas, Inversión y Administración y La Secretaría de Seguridad Pública en su caso, no darán curso a ningún trámite relativo al registro vehicular, o para reposición de licencias o placas, al propietario del vehículo o conductor que no cubra previamente las multas en que haya incurrido.*

Quando se interponga queja en contra del concesionario de transporte público o privado mediante plataformas tecnológicas, por no cubrir en forma pronta los daños por lesiones o el seguro de vida de los usuarios o peatones atropellados, en caso de fallecimiento, las instituciones señaladas en el párrafo anterior, así como la Secretaría de Gobierno, no darán curso a ningún trámite de registro vehicular relacionado con dicho concesionario hasta en tanto acredite fehacientemente con las constancias respectivas que lo ha cubierto.”

De ser aprobada, la presente iniciativa, tendrá los siguientes impactos, de conformidad con el artículo 209 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato:

- I. Impacto jurídico:** Con la presente iniciativa se perfecciona el cumplimiento del derecho humano a una indemnización justa e íntegra con motivo de siniestros causados por vehículos de transporte público en sus diversas modalidades reguladas por la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, para que se cubran en forma pronta, a los afectados, los daños causados a terceros y el seguro de vida a los usuarios del transporte público de personas y privado mediante el uso de plataformas tecnológicas, así como a los conductores.

Asimismo, se adiciona la obligación a la unidad administrativa de la Secretaría de Gobierno, para que vigilen que los fideicomisos y los fondos de garantía constituidos por los concesionarios, tengan carácter permanente, para que cuenten con recursos para hacer frente al pago de daños y seguros de vida de pasajeros o usuarios en los casos de fallecimiento, y que verifiquen que se demuestre en forma semestral mediante la documentación fidedigna esta situación.

Finalmente se establece la medida de prevención para que en caso de que exista queja ante la unidad administrativa en contra de concesionario por no pagar los daños por lesiones o el seguro de vida de los usuarios, en forma pronta, se le impida realizar cualquier trámite de altas o bajas vehicular o cualquier otro que pretenda realizar, ya sea del vehículo participante o de cualquier otro cuando exista flotilla.

- II. **Impacto administrativo:** No se aprecia impacto administrativo
- III. **Impacto presupuestario:** No se aprecia impacto presupuestario.
- IV. **Impacto social:** Con la presente iniciativa se pretende hacer viable en forma inmediata el derecho humano a la reparación del daño o indemnización de los concesionarios a usuarios o terceros cuando se genere un siniestro en vehículos de transporte público, en cualquiera de las modalidades reguladas por la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, a efecto de evitar el retraso o evasión del cumplimiento de dicha obligación, para remediar en la medida de lo posible el que la víctima o sus familiares tengan que recurrir a las acciones jurisdiccionales, que son tardadas, tortuosas, costosas y en ocasiones ineficaces.

Por lo anteriormente expuesto, someto a la consideración de este H. Congreso del Estado de Guanajuato el siguiente:

DECRETO.

PRIMERO: Se reforma el artículo 134 y la adición de un cuarto párrafo a la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, para quedar como sigue:

***Artículo 134.** La prestación de los servicios público y especial de transporte obliga a su titular a resarcir los daños de manera efectiva a los usuarios del servicio, al operador, a terceros, sus bienes y en su*

caso la carga, de cualquier riesgo **o daño** que puedan sufrir con motivo de la prestación de los mismos. En el caso del servicio público de transporte de personas, la cobertura protegerá **las lesiones, daños y el seguro de vida en caso de fallecimiento** a la totalidad de los usuarios.

Bajo ninguna circunstancia podrá un vehículo de servicio concesionado o permisionado transitar ni realizar el servicio si carece de seguro que ampare las condiciones señaladas en el párrafo anterior.

(REFORMADO, P.O. 21 DE SEPTIEMBRE DE 2018)

El concesionario o permisionario podrá cumplir con esta disposición mediante un contrato de seguro, cuya póliza sea emitida por institución reconocida por la autoridad federal reguladora en materia de seguros y fianzas, o bien mediante fideicomiso o constitución de un fondo de garantía, **que serán permanentes y con recursos suficientes para cubrir siniestros** autorizado por la unidad administrativa de transporte o la autoridad municipal competente, en los términos que establezca el reglamento que derive de la presente Ley.

En el caso de fideicomisos y de fondos garantía, los reglamentos respectivos establecerán los montos mínimos de constitución tomando en consideración el parque vehicular y deberá contemplar el pago de daños a terceros y el seguro de vida de usuarios para el caso de fallecimiento. Para lo cual, el concesionario deberá presentar en forma semestral a la unidad administrativa, la información fidedigna y emitida por instituciones de banca múltiple desglosada en los seis meses que correspondan”.

SEGUNDO: Se reforma la fracción XVIII del artículo 196 de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, y el recorrido del contenido de esta fracción a una nueva fracción XIX, para quedar como sigue:

“Artículo 196. Las concesiones que se otorguen para la prestación del servicio público de transporte podrán revocarse cuando:

...

- XVIII. Por no cubrir en forma inmediata las indemnizaciones por lesiones o daños que se originen a los usuarios o terceros, así como no cubrir el seguro de vida de los pasajeros o conductor con motivo de la prestación del servicio de transporte público; y**
- XIX. Las demás que se establezcan en la presente Ley, el reglamento que de ella derive y el título concesión.”**

TERCERO: Se reforma el artículo 269, adicionando un segundo párrafo a la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, para quedar como sigue:

Artículo 269. *La Secretaría de Finanzas, Inversión y Administración y La Secretaría de Seguridad Pública en su caso, no darán curso a ningún trámite relativo al registro vehicular, o para reposición de licencias o placas, al propietario del vehículo o conductor que no cubra previamente las multas en que haya incurrido.*

Quando se interponga queja en contra del concesionario de transporte público o privado mediante plataformas tecnológicas, por no cubrir en forma pronta los daños por lesiones o el seguro de vida de los usuarios o peatones atropellados, en caso de fallecimiento, las instituciones señaladas en el párrafo anterior, así como la Secretaría de Gobierno, no darán curso a ningún trámite de registro vehicular relacionado con dicho concesionario hasta en tanto acredite fehacientemente con las constancias respectivas que lo ha cubierto.”

TRANSITORIOS.

Artículo Primero: El Titular del Ejecutivo del estado, realizará las modificaciones a los reglamentos respectivos, para establecer los montos mínimos de los fideicomisos y fondos de garantía, y que acrediten en forma semestral, que mantienen los montos que determine la unidad administrativa a efecto de hacer frente a la reparación del daño a usuarios o terceros y el monto y pago del seguro de vida a los usuarios en caso de fallecimiento.

Artículo Segundo: El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado de Guanajuato.

**Guanajuato, Gto., a 25 de abril de 2023.
Diputadas y Diputados integrantes del Grupo
Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional.**

DIP. GUSTAVO ADOLFO ALFARO REYES.

DIP. RUTH NOEMÍ TISCAREÑO AGOITIA.

DIP. ALEJANDRO ARIAS ÁVILA.

AUTORIDAD
CERTIFICADORA

e.congresogto.gob.mx

Información Notificación Electrónica

Folio:	35998
Asunto:	Se presenta iniciativa
Descripción:	Iniciativa de reforma al artículo 134, 196 y 269 de la Ley de movilidad del estado de Guanajuato y sus Municipios.
Destinatarios:	SECRETARIA GENERAL - Buzón Secretaría General, Congreso del Estado de Guanajuato JORGE OCTAVIO SOPEÑA QUIROZ - Director General Parlamentario, Congreso del estado de Guanajuato UNIDAD DE CORRESPONDENCIA - Unidad de Correspondencia, Congreso del Estado de Guanajuato RUTH NOEMI TISCAREÑO AGOITIA - Diputados de la LXV Legislatura, H Congreso del Estado de Guanajuato ALEJANDRO ARIAS AVILA - Diputados de la LXV Legislatura, H Congreso del Estado de Guanajuato
Archivo Firmado:	File_1831_20230426025243171_0.pdf
Autoridad Certificadora:	AUTORIDAD CERTIFICADORA DEL PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE GUANAJUATO

Evidencia Criptográfica
Hoja de Firmantes

FIRMA

Nombre Firmante:	KARINA CECILIA VILLALOBOS ANAYA	Validez:	Vigente
No. Serie:	50.4c.45.47.30.31.00.00.00.06.85	Revocación:	No Revocado
Fecha (UTC/CDMX):	26/04/2023 02:27:03 p. m. - 26/04/2023 08:27:03 a. m.	Estatus:	Válida
Algoritmo:	RSA - SHA256		
Cadena de Firma:	98-97-4a-49-30-09-d5-07-3c-96-93-65-3e-5b-17-a2-37-14-67-54-03-b6-67-b6-84-41-51-fc-d2-62-6f-db-ab-3f-19-9b-58-de-ae-c9-93-33-55-47-d9-b0-f3-a6-42-bb-6b-89-ed-a9-1d-78-a2-ad-d9-5d-5c-b2-38-7e-5d-51-ca-f4-8b-37-af-40-ec-89-ca-b0-0f-1f-f3-2b-db-d1-0a-7a-48-a5-74-ed-77-c6-af-40-3d-48-3e-3e-32-29-91-4a-03-91-26-ec-f3-b9-06-5f-bd-d8-fb-93-21-47-d9-1f-89-89-33-07-0b-9e-ce-4c-89-08-1c-40-68-b4-58-1c-fd-f0-8c-ac-6e-6b-06-15-9f-cb-ba-f3-37-c5-05-7c-2f-e3-31-1f-a9-61-cd-c7-7c-5e-c5-16-a3-87-f0-fa-06-99-e9-e3-40-3f-78-3d-c8-be-a7-50-21-43-d0-9d-39-c4-f9-79-99-e3-ed-63-9e-fb-82-a9-0f-5d-ca-ef-8d-69-73-cd-10-fd-5d-43-c9-db-92-56-3d-f1-9d-5f-45-88-3e-04-30-9d-7c-45-01-b3-80-7a-61-a3-7e-65-8c-92-ce-2d-f1-2a-ff-d5-f7-f2-04-0e-0b-e6-3b-01-8e-d8-bd-0e-9d-c6-87-e5-a7-e1-d7-3e		

OCSP

Fecha (UTC/CDMX):	26/04/2023 02:29:31 p. m. - 26/04/2023 08:29:31 a. m.
Nombre Respondedor:	Servicio OCSP de la AC del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato
Emisor Respondedor:	AUTORIDAD CERTIFICADORA DEL PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE GUANAJUATO
Número de Serie:	50.4c.45.47.30.31.30.35

TSP

Fecha (UTC/CDMX):	26/04/2023 02:29:43 p. m. - 26/04/2023 08:29:43 a. m.
Nombre Emisor de Respuesta TSP:	Advantage Security PSC Estampado de Tiempo 1
Emisor Certificado TSP:	Autoridad Certificadora Raiz Segunda de Secretaria de Economía
Identificador de Respuesta TSP:	638180945831396226
Datos Estampillados:	VbiWrKogwAyACCIbGzXMEYGg/LU=

CONSTANCIA NOM 151

Índice:	298767869
Fecha (UTC/CDMX):	26/04/2023 02:28:45 p. m. - 26/04/2023 08:28:45 a. m.
Nombre del Emisor:	Advantage Security PSC NOM151
Número de Serie:	2c

• Firma Electrónica Certificada •
Autoridad Certificadora del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato

FIRMA

Nombre Firmante:	RITA GONZALEZ GUTIERREZ	Validez:	Vigente
No. Serie:	50.4c.45.47.30.31.00.00.00.06.e3	Revocación:	No Revocado
Fecha (UTC/CDMX):	26/04/2023 02:02:21 p. m. - 26/04/2023 08:02:21 a. m.	Estatus:	Válida
Algoritmo:	RSA - SHA256		
Cadena de Firma:	0f-c1-03-0b-74-52-dc-9d-b1-ab-a9-6e-68-67-86-3e-13-ab-39-f5-08-d9-9c-03-40-44-a7-19-08-19-db-b9-47-08-7c-c4-48-e8-82-60-d4-ff-c9-ac-2e-4a-0c-f6-4e-f3-47-28-a9-85-cf-69-8e-24-7d-20-03-7b-07-6c-6f-9f-ae-d9-d3-f6-d1-df-fe-5b-92-d1-05-2f-da-09-fd-37-4a-95-6d-29-93-f3-83-41-25-53-93-c6-e7-55-55-dc-4e-6d-c9-0a-42-f1-d8-bf-33-ee-da-bc-08-a4-22-32-9c-02-e0-25-f3-57-f8-ea-af-c8-ef-ea-18-bf-8b-5c-ba-8b-dd-ac-85-f8-66-64-17-26-2c-3d-a4-e3-0d-9b-d1-97-8a-84-8c-c0-d1-b4-41-98-e5-b1-ba-62-11-99-90-34-08-a9-a2-60-0b-4b-75-20-40-67-ff-a3-4a-89-aa-61-bc-2c-c8-8a-46-63-3b-06-58-de-d7-24-5f-3f-70-8c-41-51-f3-6e-6f-0b-94-99-4a-6b-a0-14-9b-f7-88-de-bc-8d-26-f4-c6-60-b2-34-df-06-1c-a1-2a-28-f6-19-0e-08-85-28-c6-20-1d-4d-6d-06-c7-0c-01-0e-12-a1-f9-e7-c5-7d-2b-43-58-ad-17-6a-0a-f5		

OCSP

TSP

CONSTANCIA NOM 151

Fecha (UTC/CDMX):	26/04/2023 02:04:49 p. m. - 26/04/2023 08:04:49 a. m.	Fecha (UTC/CDMX):	26/04/2023 02:05:09 p. m. - 26/04/2023 08:05:09 a. m.	Índice:	298767514
Nombre Respondedor:	Servicio OSCP de la AC del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato	Nombre Emisor de Respuesta TSP:	Advantage Security PSC Estampado de Tiempo 1	Fecha (UTC/CDMX):	26/04/2023 02:04:11 p. m. - 26/04/2023 08:04:11 a. m.
Emisor Respondedor:	AUTORIDAD CERTIFICADORA DEL PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE GUANAJUATO	Emisor Certificado TSP:	Autoridad Certificadora Raiz Segunda de Secretaria de Economia	Nombre del Emisor:	Advantage Security PSC NOM151
Número de Serie:	50.4c.45.47.30.31.30.35	Identificador de Respuesta TSP:	638180931093419619	Número de Serie:	2c
		Datos Estampillados:	USgK/SuuA8tc+M606SWU+ISrCPk=		

• Firma Electrónica Certificada •
 Autoridad Certificadora del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato

FIRMA

Nombre Firmante:	GUSTAVO ADOLFO ALFARO REYES	Validez:	Vigente
No. Serie:	50.4c.45.47.30.31.00.00.00.05.42	Revocación:	No Revocado
Fecha (UTC/CDMX):	26/04/2023 08:53:08 a. m. - 26/04/2023 02:53:08 a. m.	Estatus:	Válida
Algoritmo:	RSA - SHA256		
Cadena de Firma:	25-ca-b9-20-f9-8d-5a-50-56-49-77-ae-87-7c-21-04-fe-0c-dd-2f-1c-f4-c7-0d-1e-f5-f1-e7-4c-1d-dd-0e-f4-32-4b-39-24-01-43-f6-28-7d-f0-d7-54-01-29-a8-65-0f-34-f0-c7-7f-a9-2e-b1-f1-97-cf-e8-52-8e-25-4c-7d-6f-0b-42-fe-89-01-20-ee-26-06-31-c1-2c-9e-81-86-5d-ea-38-82-e7-25-4b-df-9c-c3-a8-1f-b7-65-29-2e-2f-df-a7-77-0f-40-bd-b8-9d-c0-30-0c-18-52-fe-c5-94-97-ac-63-7b-f8-3a-b3-5e-e4-e3-c7-9b-3d-fa-28-99-d3-4d-2c-47-f9-d2-12-39-4c-1d-dd-9f-29-33-1d-bf-08-7f-e8-41-dd-c5-c9-68-dc-3b-ec-d2-21-bd-a4-1b-a1-7a-33-53-1d-50-5f-a5-6a-81-aa-a4-36-c6-1b-09-cd-24-0e-58-55-c9-7b-f9-2e-6e-3d-11-56-30-a1-a3-1c-92-72-12-38-c2-df-67-72-54-17-fe-05-ea-05-35-8f-89-f2-9e-63-b5-1b-68-1a-b3-61-dd-e4-df-f3-4d-e9-8a-74-89-f5-22-0a-b6-26-53-2f-b4-6e-73-21-d1-e1-2f-83-b8-0f-15-13-96-1a-04-74-5c-a5		

OSCP

Fecha (UTC/CDMX):	26/04/2023 08:55:39 a. m. - 26/04/2023 02:55:39 a. m.
Nombre Respondedor:	Servicio OSCP de la AC del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato
Emisor Respondedor:	AUTORIDAD CERTIFICADORA DEL PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE GUANAJUATO
Número de Serie:	50.4c.45.47.30.31.30.35

TSP

Fecha (UTC/CDMX):	26/04/2023 08:55:52 a. m. - 26/04/2023 02:55:52 a. m.
Nombre Emisor de Respuesta TSP:	Advantage Security PSC Estampado de Tiempo 1
Emisor Certificado TSP:	Autoridad Certificadora Raiz Segunda de Secretaria de Economia
Identificador de Respuesta TSP:	638180745524887124
Datos Estampillados:	R3Br4dKVdmwf8eEKIVoKlcV94Pc=

CONSTANCIA NOM 151

Índice:	298762989
Fecha (UTC/CDMX):	26/04/2023 08:54:55 a. m. - 26/04/2023 02:54:55 a. m.
Nombre del Emisor:	Advantage Security PSC NOM151
Número de Serie:	2c

• Firma Electrónica Certificada •
 Autoridad Certificadora del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato

FIRMA

Nombre Firmante:	ALEJANDRO ARIAS AVILA	Validez:	Vigente
No. Serie:	50.4c.45.47.30.31.00.00.00.05.41	Revocación:	No Revocado
Fecha (UTC/CDMX):	26/04/2023 03:20:07 p. m. - 26/04/2023 09:20:07 a. m.	Estatus:	Válida
Algoritmo:	RSA - SHA256		
Cadena de Firma:	91-0e-10-27-b4-c5-b6-b2-d4-f1-0b-6a-80-3f-77-f9-3d-30-17-b4-7e-e8-b0-d7-14-23-54-c7-56-95-8e-64-31-59-0f-e4-32-64-c7-9c-e4-39-6a-79-db-22-4d-61-22-64-b6-ba-e6-e2-c2-b8-12-a9-cb-9f-28-28-65-b1-c6-0f-c9-23-28-86-9e-1a-21-2d-d7-a0-87-90-e5-e3-6c-bb-74-c6-96-2a-57-f5-ac-9f-cf-a4-37-d1-4f-83-96-9b-a0-5f-70-e0-1b-75-cd-c5-43-92-03-1e-54-59-bc-2a-fc-f3-73-b2-37-28-1e-33-15-e8-25-55-c0-cf-ec-77-ef-1b-73-06-78-45-64-61-19-30-fa-4b-0e-dd-a7-dc-52-86-a5-1d-31-bb-e2-34-6f-0a-a0-33-18-2f-6d-95-3b-85-fe-73-5f-0b-11-f2-4b-bd-92-93-f0-cd-e8-b6-a5-3a-2d-80-6f-c5-75-03-ac-0f-6c-36-a8-22-0b-ae-8d-10-3a-b7-0d-32-23-65-d1-a2-b8-59-ed-d7-ae-91-aa-c0-5a-fe-2d-13-6b-c5-4a-e1-ee-42-03-79-36-6b-12-66-7b-89-05-ee-17-70-e1-49-fc-29-ef-b5-28-d4-57-d1-14-57-bd-2b-fc-eb-b2-90-2f-eb-38-c2		

OSCP

Fecha (UTC/CDMX):	26/04/2023 03:22:34 p. m. - 26/04/2023 09:22:34 a. m.
Nombre Respondedor:	Servicio OSCP de la AC del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato
Emisor Respondedor:	AUTORIDAD CERTIFICADORA DEL PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE GUANAJUATO
Número de Serie:	50.4c.45.47.30.31.30.35

TSP

Fecha (UTC/CDMX):	26/04/2023 03:22:47 p. m. - 26/04/2023 09:22:47 a. m.
Nombre Emisor de Respuesta TSP:	Advantage Security PSC Estampado de Tiempo 1
Emisor Certificado TSP:	Autoridad Certificadora Raiz Segunda de Secretaria de Economia
Identificador de Respuesta TSP:	638180977670631068
Datos Estampillados:	Ozmc+oDL4zW8muT2pK+qES0oQp g=

CONSTANCIA NOM 151

Índice:	298769278
Fecha (UTC/CDMX):	26/04/2023 03:21:48 p. m. - 26/04/2023 09:21:48 a. m.
Nombre del Emisor:	Advantage Security PSC NOM151
Número de Serie:	2c

FIRMA

Nombre Firmante:	RUTH NOEMI TISCAREÑO AGOITIA	Validez:	Vigente
No. Serie:	50.4c.45.47.30.31.00.00.00.05.40	Revocación:	No Revocado
Fecha (UTC/CDMX):	26/04/2023 11:55:26 a. m. - 26/04/2023 05:55:26 a. m.	Estatus:	Válida
Algoritmo:	RSA - SHA256		
Cadena de Firma:	36-b7-4b-ef-cf-fc-74-4f-37-50-4d-e0-ad-73-c8-82-e8-dd-a8-af-ae-18-22-af-9c-a0-74-96-ce-53-e1-f7-40-63-c5-0b-9a-2f-9b-bd-ba-0f-5a-c0-ff-55-cb-fd-f1-36-cb-b4-e6-90-7f-e6-ed-4b-c6-e1-0b-9a-be-c7-6f-81-3a-86-30-04-2c-eb-10-f6-a6-16-13-3c-2b-ba-4d-30-18-02-7e-7a-22-ea-35-7e-00-0e-26-bf-0b-3f-2e-15-d5-94-86-a2-49-25-f5-44-5d-97-a7-1d-58-cd-03-77-a5-70-44-bf-d2-56-f8-a2-d9-e4-9d-c4-49-95-29-77-d7-77-fa-29-9b-72-7f-66-dc-42-1d-4b-3e-45-bb-be-65-96-df-31-4b-6e-b4-70-29-71-2d-ed-4d-61-90-2c-53-65-70-f5-50-fa-b7-1b-e4-b3-b7-87-7f-a9-94-da-19-12-26-dc-ac-53-99-e8-49-a6-3f-b2-48-86-05-3e-25-b0-88-d1-b6-21-e7-13-ea-66-e9-b3-7f-0f-9d-02-02-82-50-79-b5-b4-ce-6d-3c-27-12-cf-20-7e-b4-fb-cb-ca-e0-78-84-dc-39-27-8a-a2-a9-21-69-e8-08-65-4e-0f-a9-2f-be-38-35-5e-05-f0-d7-02-6a		

OCSP

Fecha (UTC/CDMX):	26/04/2023 11:57:56 a. m. - 26/04/2023 05:57:56 a. m.
Nombre Responder:	Servicio OCSP de la AC del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato
Emisor Responder:	AUTORIDAD CERTIFICADORA DEL PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE GUANAJUATO
Número de Serie:	50.4c.45.47.30.31.30.35

TSP

Fecha (UTC/CDMX):	26/04/2023 11:58:09 a. m. - 26/04/2023 05:58:09 a. m.
Nombre Emisor de Respuesta TSP:	Advantage Security PSC Estampado de Tiempo 1
Emisor Certificado TSP:	Autoridad Certificadora Raiz Segunda de Secretaria de Economia
Identificador de Respuesta TSP:	638180854896349372
Datos Estampillados:	4IM1gdVRNudDXGaFzsg4vXfgrbA=

CONSTANCIA NOM 151

Índice:	298765565
Fecha (UTC/CDMX):	26/04/2023 11:57:12 a. m. - 26/04/2023 05:57:12 a. m.
Nombre del Emisor:	Advantage Security PSC NOM151
Número de Serie:	2c