

**UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE BAJA CALIFORNIA
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y POLITICAS**

MAESTRÍA EN ADMINISTRACIÓN PÚBLICA



Tesis denominada:

**LA GESTIÓN PÚBLICA COMO ESTRATEGIA GUBERNAMENTAL PARA
RESARCIR AL OFENDIDO EN SUS DAÑOS POR MOTIVO DE ACCIDENTES
DE TRÁNSITO:
CASO MEXICALI**

Que presenta:

IGNACIO MARTÍNEZ CUEVAS

Para obtener el grado de:

MAESTRO EN ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

Director de tesis:

M. C. FERNANDO GONZÁLEZ REYNOSO

MEXICALI B.C. A JUNIO DEL 2004

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN

CAPITULO 1

ANTECEDENTES

- 1.1. Planteamiento del problema**
- 1.2. Hipótesis.**
- 1.3. Objetivos de estudio.**
- 1.4. Objetivos Particulares.**
- 1.5. Delimitación del tema.**
- 1.6. Metodología.**
- 1.7. Sujetos, Material.**

CAPITULO II

ACCIÓN GUBERNAMENTAL Y LOS INDICADORES DE GESTIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN DE JUSTICIA EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO.

- 2.1 La utilidad práctica de los indicadores.**
- 2.2 El municipio y la seguridad publica.**
- 2.3 La ubicación del municipio dentro del sistema federal.**
- 2.4 El municipio y sus diversas actividades de tránsito.**
 - 2.4.1 Concepto de accidente.**
 - 2.4.2 Concepto Jurídico de accidente.**
 - 2.4.3 Importancia del informa de accidente.**
 - 2.4.4 La investigación de los accidentes.**
 - 2.4.5 Observación del lugar del hecho e inspección ocular.**
 - 2.4.6 Inicio de la inspección ocular.**
 - 2.4.7 Localización de huellas.**
 - 2.4.8 Formas de localización.**

CAPITULO III

LOS SUJETOS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO COMO ACTORES EN UN CONTEXTO JURÍDICO ADMINISTRATIVO CONDICIONANTE.

- 3.1. Aspecto social (ínteractuación de los ciudadanos)**
- 3.2. Fundamento legal del daño en propiedad ajena por culpa**
- 3.3. La administración pública.**
- 3.4. Constitución política del estado libre y soberano del estado de Baja California.**
- 3.5. Congreso del estado de Baja California.**
 - 3.5.1 Facultades del congreso.**
 - 3.5.2 Iniciativa formación de leyes y decretos.**

- 3.6. El poder ejecutivo.**
- 3.6.1 Facultades y obligaciones del gobernador.**
- 3.6.2 La jurisdicción administrativa.**
- 3.7. Poder judicial.**
- 3.7.1 Competencia del pleno del tribunal superior de justicia.**
- 3.8. Ley orgánica de la administración pública del estado de Baja California.**
- 3.8.1 Procuraduría general de justicia.**
- 3.8.2 Competencia de la procuraduría general de justicia.**
- 3.9. Los medios de comunicación y su influencia con respecto a los accidentes de tránsito en Mexicali.**
- 3.9.1 Canal 3.**
- 3.9.2 Periódico la crónica.**
- 3.9.3 El contacto de Baja California.**
- 3.9.4 La voz de la frontera.**
- 3.9.5 Periódico la reforma.**
- 3.9.6 La crónica de Baja California.**
- 3.9.7 La voz de la frontera**
- 3.9.8 La crónica de Baja California**
- 3.9.9 Revista Costco Contacto**
- 3.9.10 La crónica de Baja California**

CAPITULO IV

REFLEXIONES Y PROPUESTA DE CRITERIO PARA EL DISEÑO DE UN MODELO DE GESTIÓN PÚBLICA

ANEXOS

BIBLIOGRAFÍA

INTRODUCCIÓN

En el presente estudio de caso que aborda, la gestión pública gubernamental para resarcir al ofendido en sus daños por motivo de accidente de tránsito en el caso de Mexicali, en el capítulo primero se hace una referencia que nos remite a la tranquilidad que imperaba en los años 20's y la cual se fue modificando a tal grado, que se prevé que arriban a la ciudad de Mexicali aproximadamente 400 personas diarias con el afán de trasladarse a los Estados Unidos, pero al no ver realizados sus sueños se instalan en ésta provocando un crecimiento demográfico.

Esta realidad justifica la necesidad de estudiar la complejidad de un accidente de tránsito, con la intención de describir las causas y efectos que produce dicho accidente, planteando el problema y estableciendo hipótesis así como objetivos generales y particulares con el objeto de delinear una metodología que habrá de usarse para analizar las diversas variables por las cuales se provocan los accidentes, lo que nos arrojará a través de tablas, las frecuencias con las cuáles ocurren; delimitando las edades, los lugares más conflictivos, las causas de accidente, el monto de daños, el tipo de vehículos, así como el color de los mismos (ver anexo correspondiente a gráficas).

En lo que respecta al capítulo II, aquí se hace un análisis de los indicadores de gestión de la administración de justicia en el caso de los accidentes de tránsito, tomando como referencia la utilidad práctica de los indicadores, siendo éstos la eficacia, la eficiencia, la calidad, el impacto social y la continuidad, teniendo relevancia los indicadores de resultados, asimismo se hace la ubicación del municipio, dentro del sistema federal y la dirección de seguridad pública municipal, a través de sus diversas actividades de tránsito respectivas a la elaboración de un parte informativo, donde se desglosa detalladamente las diversas variables como parte iniciadora de un proceso

jurídico administrativo, que tendrá que recaer en una sentencia, como una estrategia por parte de las autoridades gubernamentales para resarcir al ofendido en su daño.

En el capítulo III a través de un mapa conceptual se describen los sujetos que intervienen como actores en un accidente de tránsito con un contexto jurídico administrativo analizando desde luego, y en primer término, a la sociedad, siendo ésta un conjunto de ciudadanos que residen en una área determinada y que por lo tanto, conviven e interactúan en las relaciones constantes y que estas en ocasiones, se ven deterioradas por accidentes de tránsito y donde se tendrá que acudir al sistema de gobierno, quien a través de sus actos administrativos, legislativos y jurisdiccionales intervienen como actores en tratar de reestablecer el orden bajo un principio de legalidad, que habrá de concluir con una convivencia y armonía en la cual el gobierno y la sociedad armonicen dichas relaciones tomándose en primer plano el marco legal de cómo está constituido el estado a través del poder ejecutivo, legislativo y judicial, así como sus atribuciones y competencias, teniendo importancia una de las autoridades dependientes del poder ejecutivo especial atención como lo es la procuraduría general de justicia del estado y por otro lado, interactuando en el ámbito inferior jerárquicamente la dirección de seguridad pública municipal representando al municipio.

En este capítulo también se hace referencia a la ley orgánica de la administración pública en lo referente a las competencias del poder ejecutivo, delegando en la procuraduría general de justicia actos para controlar la acción penal y dirigir y coordinar, las actividades propias de los ministerios públicos encargados de sustanciar los procedimientos legales que habrán de aplicarse a los casos concretos en lo que respecta a los accidentes de tránsito.

Asimismo se analizan diversas fuentes de información específicamente, periódicos locales que trataron de difundir entre la ciudadanía la concientización

de la aplicación de una ley que trajera como consecuencia la obligatoriedad del seguro contra daños a terceros, la cual logró su impacto a tal grado que con fecha 26 de marzo se subió al pleno, la iniciativa y se prevé que el pleno haga su análisis y para el mes de agosto del año en curso, Y entre en vigencia dicha ley (ver anexo propuesta de ley que establece las bases para la circulación vehicular en el estado de Baja California); en dicha iniciativa se pretende que toda la ciudadanía cuente con una póliza que debe amparar por lo menos \$150,000 pesos en daños materiales además se precisa que la póliza no debe de costar arriba de \$600.00 pesos anuales, e inclusive hay propuestas por compañías de seguros tales como GENERAL DE SEGUROS, quien ofertó una póliza en \$579.00 pesos al año, asimismo la compañía QUALITAS oferto en \$800.00 pesos, pero existen otras compañías que se seguirán integrando para que sean competitivas dichas ofertas.

En lo que respecta al capítulo IV, se hacen reflexiones y la propuesta de criterios para el diseño de gestión pública el cual tiene por objeto que el gobierno del estado de Baja California realmente implemente la estrategia de sujetar a la sociedad en el cumplimiento de sus obligaciones como conductor, y que al momento de conducir un vehículo éste se encuentre protegido, al menos con un seguro de daños a terceros, en el cual se verá reflejado la eficiencia y calidad de las compañías aseguradoras que obviamente estarán condicionadas por su actuación, coadyuvando con el gobierno como meros colaboradores en el bienestar de una colectividad y para lo cual, se sugiere que entre compañías aseguradoras se establezcan los convenios mediante los cuales se podrá disminuir de una manera muy preponderante a la administración pública, ya que los convenios que se actualicen deberán de ser en un marco de respeto mutuo por parte de dichas aseguradoras en relación, con la vigilancia de la Secretaría de Planeación y Finanzas, esto para evitar el incumplimiento de los convenios, además se propone, que en dichos convenios se establezca como punto de partida, las reglas para la determinación de la responsabilidad, las cuales invariablemente tendrán que ser aceptadas y en caso contrario, que se

establezca también, dentro del convenio, un reglamento de la comisión de arbitraje quien dirimirá los conflictos relacionados con el accidente de tránsito y por último, que se establezca un procedimiento en caso de denuncia en el cual la participación de tránsito municipal se verá únicamente como mediador de las aseguradoras evitando con esto el dispendio de recursos humanos, materiales y técnicos, y generando Un ahorro a la administración pública para utilizar dichos recursos en otras áreas propias de la administración (**ver tablas de la dirección de seguridad pública municipal** con respecto a los recursos humanos disponibles, así como bienes inmuebles (patrullas.

CAPITULO I

ANTECEDENTES

La ciudad de Mexicali en los años 20 era considerada una de las más tranquilas del país, a pesar de que en esta región, los climas eran y son actualmente extremosos, lo que hacía imposible la tranquilidad tratándose de comodidades, a diferencia de otras ciudades que ya tenían un gran avance en desarrollo urbano, así se vivía en una gran tranquilidad a tal grado, que los habitantes de este estado dormían con las puertas de sus casas abiertas y no había quién se atreviera a robar nada, el ambiente que imperaba era de conocidos, que se ayudaban mutuamente, las calles estaban delineadas, a pesar de lo disperso de las casas, de tal forma que los pocos vehículos que en esa época existían podían transitar con mucha seguridad y sin peligro alguno de tener accidentes de tránsito, cuando por alguna circunstancia se producía algún percance, era porque no podían trasladarse de un lugar a otro, pero por el exceso de lluvia que hacía imposible el tráfico por los lodazales que se hacían por falta de pavimentación.

Lejos se estaba de pensar en ese entonces que a partir de los 80's esto se vería transformado y la ciudad de Mexicali se vería inundada de vehículos generalmente de procedencia extranjera que vendrían a quitarle la tranquilidad a la ciudad, y hacerla peligrosa por tanta delincuencia. El exceso de población que se dejó sentir, ya que actualmente arriban a la ciudad de Mexicali aproximadamente 400 personas con el afán de quedarse a vivir en esta frontera esto sin contar la gran población flotante que a diario arriban con el sueño americano de trasladarse a estados unidos y que al verse imposibilitados y, al no lograr su objetivo comienzan a residir o radicar en la entidad trayendo como resultado de esto, la inseguridad del Estado, pero en materia de tránsito de vehículos se ha llegado a especular que en Mexicali ocurre un accidente de tránsito cada media hora, a tal grado que el año 2002 se registró un total de

2225 accidentes únicamente en esta entidad lo que provoco el interés del estudio de esta clase de problemática, por lo que me voy a referir en el Desarrollo de este Trabajo al accidente de tránsito, así como al análisis de la estructura gubernamental implantada para tratar de resarcir al ofendido en su daño por motivo de tránsito de vehículos, buscando que se genere un criterio más racional y que realmente cuando se sufra un daño por un accidente de tránsito la persona ofendida realmente tenga la certeza de que dicho daño será reparado.

Actualmente cuando un ciudadano se ve afectado por un accidente de tránsito y el parte informativo así se lo hace saber, se conforma con no pagar, y no someterse a un procedimiento de carácter penal porque esto le implica hacer gastos innecesarios, ya que su criterio es no meter dinero bueno al malo, porque por lo general cuando la persona se somete a dicho procedimiento pasan no menos de un año cuando un juez esta en la posibilidad de emitir una sentencia que según el criterio del ofendido debería ser condenar al responsable a que le pague sus daños, sin embargo, el procedimiento penal y algunos criterios jurisprudenciales hacen que el juez no condene a la reparación del daño, y es cuando el ciudadano se siente defraudado sobre cómo actúa el gobierno al no hacer justicia (según su Criterio) ya que a pesar de esperar tanto tiempo no se ve favorecido con una sentencia que lo beneficie y le repare el daño.

Esto hace que el estudio del procedimiento penal tenga alguna falla sistemática, la cual trataré de encontrar mediante el presente ensayo y obteniendo como resultado un criterio que pueda ser motivo de una recomendación a las autoridades con suficiente competencia, como para implementar una nueva estrategia para que el ofendido por motivo de accidente de tránsito se vea resarcido en su daño.

JUSTIFICACIÓN

El accidente de tránsito es considerado multifaccional, esto por lo general debido a fallas mecánicas, estados de embriaguez, negligencia y falta de precaución, entre otras, de tal forma, que el conductor que en un momento provoca un daño en otro vehículo, o la propiedad de un tercero se ve afectado en su patrimonio.

El problema del accidente de tránsito es tan complejo, que la reacción de quien sufre un accidente por lo general actúa de manera violenta en el momento en que éste se produce, consecuentemente los conductores experimentan un enojo de parte de quién se cree ofendido, y por lo general, ninguno de los que participan en una colisión se siente responsable de aquí que es necesario que intervenga una autoridad que determine, cuál de las personas es la responsable y la que tendrá como consecuencia del accidente, que cubrir los daños a las personas afectadas.

La complejidad del accidente de tránsito se condiciona a la interpretación de quién es el responsable, sujeto a la aplicación del reglamento de tránsito interpretado por una persona que en ocasiones, desconoce la aplicación de la norma jurídica y provoca con esto inconformidad por parte de quien se siente agraviado, lo que implica inclusive, que se establezca un departamento de servicios periciales dentro de la comandancia de policía y tránsito municipal.

No obstante esto en una segunda instancia, se ha creado una agencia del ministerio público especializada en el delito de daño en propiedad ajena y lesiones por culpa. Quien se encargará de dirimir el conflicto dentro de una averiguación previa, y en caso de que no se logrará esto, tenemos una instancia

superior que es el juez de primera instancia, quien a través de un proceso penal y dependiendo de las pruebas aportadas por los conductores de los vehículos tendrá que emitir una sentencia de carácter condenatorio o absolutorio, dependiendo de la forma en que él haya observado, las diversas pruebas.

Por otra parte, existe un recurso de apelación en caso de no estar conformes con la resolución emitida por el juez, lo que trae como consecuencia la participación de tres magistrados quienes analizarían nuevamente el asunto planteado, respecto de cuál de los conductores es el responsable.

Aunado a esto, estamos hablando de un periodo de tiempo de aproximadamente un año y medio, lo que provoca que las personas que han tenido un daño en su patrimonio (por falta del vehículo que la mayoría de los casos se quedan depositados en los corralones), tengan que abandonar el asunto en las instancias legales, como son el ministerio público y en muy raras ocasiones en los juzgados, operando de manera indubitable la prescripción, esto es, la pérdida del derecho por el transcurso de tiempo y a consecuencia de esto, ya no es recuperable el daño sufrido en el patrimonio de cualquiera de las partes, y es por eso, que con frecuencia, se aplica el principio de que más vale “un mal arreglo que un buen pleito”.

El intentar describir las causas y los efectos que produce un accidente de tránsito es tan apasionante, como el desarrollo de una historia. Algunos estudiosos del tema de los accidentes de tránsito (Flores, 1996), señalan que en las grandes ciudades como la de México, la complejidad de los accidentes es todavía más constante. Pero que para Baja California y específicamente para Mexicali, donde ya se ha legislado a través del Código penal y de procedimientos penales, así como los reglamentos de tránsito municipal y demás material jurídico, sólo que considero que es importante empezar a analizar con la información y la práctica de las agencias del ministerio público y

diversas compañías de seguros para tratar de identificar las diversas causas y efectos que producen los accidentes de tránsito.

Las diversas corporaciones policíacas han considerado que en Mexicali se produce un accidente cada media hora, (Azcarate, 2002) de los cuales, un 40% de estos se resuelven a través de un arreglo entre las partes en la calle sin que tenga que intervenir tránsito municipal y el resto se turna a las diversas instancias señaladas con anterioridad y en muy pocos casos, se arreglan con el juez calificador y la mayoría de ellos se resuelven en el ministerio público, una vez que ya se ha perdido cuando menos 2 o 3 semanas y un de acuerdo a un dictamen pericial que establece quién tiene la culpa y aun sin estar totalmente de acuerdo al inculpado cubre los daños a la persona ofendida negociando pago.

Solamente en los casos donde intervienen las compañías aseguradoras en que ven que se puede consignar a la persona que les compró el seguro cubren daños, esto también a través de la negociación.

Aquí tendremos que considerar que la mayoría de la gente que no cuenta con recursos para cubrir los daños ocasionados por un accidente tiene el siguiente criterio: que mientras no se niegue a pagar no lo pueden privar de la libertad y esperan que el Juez los condene a la reparación y nada más, no se niega a pagar, pero lo único con que cuenta es su salario mínimo, y no toman en consideración que se puede iniciar una responsabilidad objetiva a través del juzgado civil, pero en fin, en el desarrollo del presente trabajo pienso ampliar toda esta información con datos precisos en el área de Mexicali, zona centro, así como sus diversos conceptos.

1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

¿Cuál es la estrategia gubernamental para resarcir al ofendido en sus daños por motivo de accidentes de tránsito en Mexicali?

¿Por qué se genera tanta inconformidad con las acciones que toma el gobierno para que a un ciudadano se le reparen sus daños por accidente de tránsito?

1.2. PLANTEAMIENTO DE LAS HIPÓTESIS.

H1: No existe una estrategia gubernamental para resarcir al ofendido en sus daños por motivo de accidentes de tránsito en Mexicali.

H2: Si existe una estrategia gubernamental para resarcir al ofendido en sus daños por motivo de accidentes de tránsito en Mexicali.

1.3. OBJETIVO DE ESTUDIO

OBJETIVO GENERAL

- Identificar las principales causas de accidentes en la ciudad de Mexicali
- Proponer que todos los automovilistas cuenten al menos con un seguro de daños a terceros.
- Que se implemente una política pública que tienda a cubrir los daños a los ofendidos cuando por motivo de accidente de tránsito se deteriore su patrimonio.

OBJETIVOS PARTICULARES

- Saber cuántos accidentes se arreglan con el juez calificador y cuantos con el ministerio público.
- Conocer cuál es la cantidad de automóviles que tienen por lo menos alguna clase de seguro.
- Identificar las causas por lo que los conductores no cuentan con un seguro.
- Entrevistar a las compañías aseguradoras para conocer la negativa de la sociedad para adquirir un seguro.

DELIMITACIÓN DEL TEMA

- a) Motivos por los que se provocan los accidentes de tránsito
- b) Acciones gubernamentales implantadas respecto al accidente de tránsito en Mexicali

METODOLOGÍA

SUJETOS.

MATERIAL.

PROCEDIMIENTOS.

La metodología propuesta, consiste en llevar a cabo un análisis detallado de los registros de los accidentes de tránsito que se consignan en el ministerio público, esta información equivale al trabajo de encuesta o de entrevista por lo que los casos o expedientes que se revisarán corresponden al último año(2002)

SUJETOS.

El marco poblacional de la investigación está compuesto por todos los accidentes de tránsito que se llevaron a cabo en el año 2002.

De esta población, se extraerá el tamaño de muestra requerido, para la selección del tamaño de la muestra se llevará a cabo por medio del procedimiento de muestreo aleatorio simple, la ventaja de utilizar este muestreo, consiste en que las unidades de análisis o de observación seleccionadas, tienen la misma probabilidad respecto de la selección. Una primera aproximación de 380 encuestas.

MATERIAL.

Se utilizó en el acopio de información, el parte informativo de tránsito municipal. De este se desprende una serie de variables que son sujeto de análisis, éste se divide en grandes categorías, como son: Datos generales del accidente, causas de los accidentes, involucrados en el accidente daños y montos de los accidentes

CAPÍTULO II

ACCIÓN GUBERNAMENTAL Y LOS INDICADORES DE GESTIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN DE JUSTICIA DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

En la Administración pública es necesario llevar acabo la medición de sus acciones, y poder determinar su efectividad y oportunidad, en el trabajo del estudio de caso, que sirve para elaborar la estrategia gubernamental tendiente a resarcir al ofendido en su daño por motivo de un accidente de tránsito en Mexicali es necesario hacer algunas reflexiones sobre este tema tales como. En primer término habrá que definir qué se entiende por indicador. Cuál es su cometido, en que radica su utilidad y que es lo que se puede medir.

La SECODAM “señala que”, los indicadores son parámetros utilizados para medir el logro de los objetivos de los programas gubernamentales o actividades institucionales a través de los cuales las dependencias o entidades dan cumplimiento a su misión”

Los indicadores deben ser entendidos como la expresión de los efectos de diversas acciones conectadas y no como un conjunto de medidas derivadas de los resultados obtenidos en opinión de Cohen y Franco: “operacionalmente, el indicador que permite medir el alcance de una meta, pero la relación entre indicador meta es de carácter probabilística y no de implicación lógica, por lo cual resulta conveniente incrementar el número de indicadores de una meta, para aumentar así, la probabilidad de lograr una medición adecuada(Mejía, Lira, José y Medina, Alejandro, “el control en la implantación de la política pública” Plaza y Valdés de México 93: 153)

En la materia que nos ocupa es importante establecer estos indicadores ya que si bien es cierto, que por un lado las autoridades dicen que han logrado avanzar en el rezago de las actas que se integran en los Ministerios Públicos, la

sociedad no lo cree así, ya que no ve con prontitud que las actas se encuentren integradas y mucho menos, que les hayan cubierto los daños que han sufrido con motivo del accidente de tránsito

La utilidad práctica de los indicadores

Es importante considerar a los indicadores como una herramienta de ayuda a la toma de decisiones, y no caer en el error de considerar al indicador como resultado mismo, en este sentido, se considera que los indicadores son una aproximación parcial a un fenómeno, cuya variación es parte de un método, los indicadores son considerados como una herramienta para facilitar la administración, por tanto, tienen como propósito central el autocontrol.

En general, un indicador es la traducción cifrada de una medida que puede presentar la forma de un parámetro alfabético, que puede consistir en una breve calificación del servicio, se utilizan indicadores del rendimiento para evaluar los resultados de una actividad en términos de volumen de la prestación, eficiencia y eficacia. Reflejan las dimensiones particulares de la rentabilidad de forma que permiten su comparación en el tiempo y en el espacio, esto es, entre servicios similares, y arrojan información sobre su evolución en el tiempo.

Por lo tanto, los indicadores de control que se deberán tomar en consideración serán los siguientes:

LOS INDICADORES DE GESTIÓN

- indicadores de calidad
- indicadores de eficiencia
- indicador de capacidad
- indicadores de impacto social
- indicadores de continuidad

El establecer un juicio cierto sobre el grado de calidad de cualquier servicio sin disponer de un sistema de información, que aporte un caudal de información precisa y regular sobre su estado y evolución.

La definición de calidad de un servicio representa en este sentido, la medida en que la naturaleza del producto y la prestación responden a las expectativas de los usuarios. Así los criterios que pueden utilizarse para medir la calidad de un servicio serán variados, y algunos de ellos combinados, en función de las expectativas de los ciudadanos y la naturaleza del servicio (en ocasiones, la rapidez; en otras la cortesía, la competencia en el trabajo o el estado de Las instalaciones en otras) ***López y Gaeda criterios de evaluación PP.92.***

De aquí, que se tome este indicador, para que en el trabajo de estudio de casos, se pueda medir el grado de calidad que implementan los servidores públicos inmiscuidos en la esfera Gubernamental con su respectiva responsabilidad

CALIDAD en las acciones Gubernamentales específicamente en las dependencias que intervienen en tratar de resarcir al ofendido en su daño, siendo estas Tránsito Municipal, Ministerio Público, Juzgados de Primera Instancia y Tribunal Superior de Justicia se comienza por describir lo que se considera una actividad Gubernamental Municipal, esto es, considerar que en el momento en que una persona sufre un deterioro en su patrimonio por un accidente de tránsito la acción de tránsito municipal debe ser de una calidad tal que en el momento en que el oficial de tránsito realice su trabajo, no quede duda de que a quién él consideró como responsable realmente lo es, sin embargo, en el momento en que una persona siente que el oficial lo inculpó, lo primero que hace es inconformarse con lo que él considera una injusticia, ya que se siente ofendido y No Responsable y en el momento en que llega el reporte ante el juez calificador, en raras excepciones el responsable acepta su culpa, no obstante si el trabajo que realizó el oficial fue de calidad, este se confirmara,

con las demás actuaciones, en las diversas acciones gubernamentales que realiza el Ministerio Público y con posterioridad en el juez de primera instancia, cuando tomando en consideración el reporte de tránsito municipal, condena a quien aparece en su informe de tránsito tal y como, lo hizo el oficial de tránsito porque realmente su trabajo presentó una calidad que no permitió que ninguna autoridad lo invalidara, sin embargo hay ocasiones en que las partes ofendidas solicitan se hagan peritajes tratando de cambiar el contenido de los partes informativos, y no en pocas ocasiones se logra desvirtuar la verdad que aparece en el parte, y fue cambiando el criterio de las personas que deben emitir una sentencia en estos casos queda demostrado que la acción gubernamental a través de tránsito municipal no fue de calidad, amén de que en las otras instancias se pueda dar corrupción pero que se puede destruir con otros criterios, en una segunda instancia como puede ser a través de un recurso de apelación y que es analizado ya de forma colegiada por tres magistrados y es en esta instancia donde difícilmente se pueda dar la corrupción, aunque no se descarta tampoco por eso es que la calidad como indicador de buen servicio de las actividades gubernamentales es preciso tenerla en cuenta.

En lo que respecta al Ministerio Público su actuación también es de trascendencia, ya que es una de las actividades Gubernamentales mediante las cuales se puede establecer la presunta responsabilidad, y por otro lado, se establece que una persona realmente fue lesionada en su patrimonio, aquí la acción del ministerio público es la integración de la averiguación previa, y la calidad en la integración depende de que las diversas acciones se hayan realizado con calidad, el juez que es la otra instancia debe conocerla y determinarla así efectivamente, la actuación del Ministerio Público estuvo apegada a Derecho, y como consecuencia es de calidad, tendrá que emitir un dictámen estableciendo que el acta estuvo bien integrada, emitiendo una sentencia, reconociendo y condenando a quién el ministerio público consideró probable responsable, como tal.

De la misma forma, la acción gubernamental del juzgado tendrá que ser evaluada por el tribunal de la suprema corte de justicia, cuando a través de su sentencia confirma la emitida por el juez de primera instancia, por considerár que emitió su juicio a apegado a la normatividad aplicable y que obviamente realizó una acción de gobierno, de calidad, aunque también habremos de decir que no en pocas ocasiones el tribunal revoca las sentencias de los juzgados de primera instancia manifestando con esto que estas sentencias no fueron hechas con la calidad requerida, es justo mencionar, que las diversas instancias que se suscitan en nivel jerárquico no pueden ser rebatidas por el órgano inferior de que se trate.

El Tribunal Superior de Justicia, la calidad en las acciones de este órgano colegiado se ve representado al momento de emitir sus resoluciones generalmente confirmando la calidad de las acciones de las instancias inferiores o en su defecto, reprobando dichas acciones cuando revoca las sentencias emitidas por el de menor jerarquía, su actuación es de calidad más difícil de medir cuando, beneficia a alguna de las partes ya que, esto pone en duda la calidad de quien emitió dicha resolución, sin embargo, me queda claro que es una de las instancias mas sólidas que fundamenta con abundancia, sus resoluciones no dando ni dejando duda de la calidad de su actuación, es muy difícil que a través del juicio de amparo, se revoque o deje sin efecto la sentencias emitidas por el de menor rango, generalmente los abogados que conocemos los Criterios del Tribunal no agotamos el recurso de apelación, si no que únicamente interponemos el amparo, precisamente por que sabemos que los criterios en estas instancias son similares, y preferimos agotar la ultima instancia que no admite recurso alguno, me refiero al juicio de amparo. Por eso establezco que la acción del tribunal es de calidad.

EFICIENCIA este indicador es de vital importancia, ya que la Administración Publica debe ser eficiente en la Prestación de los servicios y en materia de impartición de justicia se requiere dar el cien por ciento para que los

beneficiarios puedan legitimar las acciones gubernamentales estando contentos con las acciones que les benefician y sólo la eficiencia puede generar esta confianza en los Gobiernos. Por lo tanto en el análisis específico y en forma personal, creo que el gobierno actual y los anteriores han hecho lo posible por dotar de los recursos necesarios para que los trabajadores que integran el gobierno en la procuración de justicia sea eficiente e inclusive, me atrevo a decir, que los cambios generados en el personal es congruente con su profesión hacen que haya avanzado considerablemente, en lo concerniente a los órganos tales como policía de tránsito municipal, (ver tabla de la conformación del personal del DSPM), ministerio público Y juzgados de primera instancia quienes con sus actuaciones tratan de resarcir al ofendido en su daño básicamente en la integración de las actas de averiguación previa y los expedientes en segunda instancia, sin embargo la corrupción que se encuentra inmersa en esta área de gobierno hace la Ineficiencia Además de que el dotar a personas de cursos, de especialización no hacen más eficientes al personal en la Prestación de los servicios ya que generalmente se capacita pero no en la actividad que esta desarrollando y por lo tanto le interesa tener cursos pero para obtener el bono y el ascenso y una vez que se logra este objetivo se olvida del servicio, y una vez que ha logrado el ascenso busca de manera inmediata imponer su criterio y además de esto es necesario reconocer que la norma jurídica le marca el desarrollo y el procedimiento que debe implementar y someterse al avance de los demás trabajadores que en cierto momento hacen mas lento el desarrollo de la integración de las actas aunado a esto el sindicalismo que en cierto momento trunca la efectividad de los procedimientos, no dejo de observar que este indicador se ha mejorado mucho con ciertos funcionarios que Se Encuentran motivados y exigiendo de sus subalternos una cantidad de trabajo pero que en ciertos casos es temporal hasta que la propia dependencia los hace que entren al burocratismo y frenan su ímpetu de eficiencia minado como ya se dijo por factores en ocasiones internos y en otras ocasiones por factores externo tales, como la presión de algunos abogados que con el afán de que las averiguaciones previas no avancen nunca les dan seguimiento a sus actas y les solicitan a los

funcionarios que escondan dichas actas por lo que el funcionario no encuentra en el archivo dicho expediente, dándose con esto que las actas cuando se quieren reiniciar ya han prescrito dando como resultado que el ofendido se quede sin recuperar su daño.

CAPACIDAD. El indicador de la capacidad también es de tomarse en cuenta ya que los funcionarios que en este momento prestan sus servicios en las diversas dependencias, analizadas, esta debidamente probada, desde el momento en que son contratados se les requiere cierta preparación acorde con la actividad que desarrollaran por lo que cuando hacen trabajo que no es eficiente y de calidad estaremos pensando que es por otra cosa pero no por la capacidad sino que pueden afectar factores externos o inclusive internos presionados por otras autoridades gubernamentales pero conociendo que en determinado momento, sus acciones no van a ser eficientes por que dejan que las averiguaciones previas, los partes informativos y los expedientes que se les hayan asignado y que por causa de su falta de preparación hagan o dejen de hacer acciones que se tornen en estados deficientes. Como por ejemplo una acción de esta naturaleza de las diversas autoridades involucradas en un proceso. Traería como consecuencia que se liberara a personas que deberán de cubrir sus deudas con la sociedad caso de manejar en estado de ebriedad pero que el delito de daño en propiedad ajena no se puede integrar por no estar reunidos los elementos del tipo, tales como la querrela de la parte ofendida, y que el ministerio publico no pueda consignar y se vea precisado a liberar al indiciado para no violar las garantías de un ciudadano, que aunque infractor la constitución lo protege, y esto dice lejos de que su capacidad se aplique negativamente la persona o funcionario esta actuando con capacidad, responsabilidad y eficiente, ya que protege los derechos de la libertad y aunque se vea precisado para no resarcir al ofendido en su daño.

CONTINUIDAD implementar este indicador establece que realmente la estrategia gubernamental esta pensando que la sociedad, esta al pendiente de sus acciones y que la continuidad de los programas que realmente son benéficos deberán de continuar y no abandonar estos nomás, por que hay cambio de Gobierno y piensan los nuevos funcionarios que no deben repetir los programas de las administraciones anteriores no digo que no se deba adecuar ni modernizar pero que no se abandonen los caminos recorridos y que la sociedad avala a través de los éxitos alcanzados y recordado por la ciudadanía, con esto quiero dejar en claro que las nuevas administraciones siempre están pensando en ser mas eficientes con indicadores que se puedan medir pero no únicamente los copladems que únicamente se encargan de copiar los planes establecidos con anterioridad dejando en manos de los funcionarios de nuevo ingreso la creación de nuevos programas que según ellos requiere en estos momentos la sociedad y en el Momento que estas personas integran a todas las funciones gubernamentales tratando de imponer sus criterios cambiando los manuales de organización y de funciones en lo que respecta a tratar de resarcir al ofendido en su daño casi es imperceptible los cambios generados por los nuevos funcionarios ya que de antemano las acciones se encuentran en la norma jurídica y los programas nuevos que se implantan generalmente son benéficos como el caso de profesionalizar al personal en las tareas propias de su actuación, aunque existe una rotación continua de personal integrada a los nuevos programas y solamente cuando estos no funcionan desaparecen como llegaron alas dependencias generalmente en los inicios de administraciones, por eso es de consecuencias reales establecerla continuidad como factor de medición de la función gubernamental ya que no son únicamente las autoridades las que evalúan su funcionalidad sino también por abogados y Personas que Han sido ofendidos por un accidente de transito que dice que con la discontinuidad de los programas establecidos lo único que se ha logrado es retrasar el proceso y la eficiencia de las acciones gubernamentales en el caso que nos ocupa.

EN EL CASO DE INDICADORES DE RESULTADOS

En el presente indicador se miden los resultados esperados por las diversas autoridades involucradas en tratar de resarcir al ofendido en su daño, como son Tránsito Municipal, Ministerio Público, Juzgados de primera Instancia y el Tribunal Superior de justicia, se da a nivel interno muy eficiente ya que los resultados siempre se dan en relación a la meta programada, con los fondos asignados, así vemos que los informes de gobierno generalmente, se maneja que se ha abatido el rezago en los Ministerios Públicos con respecto a la integración de las averiguaciones previas e inclusive dan números que al verlos a simple vista nos impactan pero si analizamos los indicadores de si fue lo que se planeo nos damos cuenta que no, se especifico si se trataba de actuaciones de inicio o de acciones terminadas en su totalidad o si simple y sencillamente se trato de personas atendidas, que en un sondeo con estas personas establecen que no fue satisfecha su pretensión, luego entonces los resultados parecen satisfactorios, pero a nivel interno y no nivel externo, ya que la ciudadanía por ningún concepto habla de eficiencia, calidad y resultados de las acciones gubernamentales.

EL MUNICIPIO Y LA SEGURIDAD PÚBLICA

El municipio es una de las figuras de organización política más antigua del mundo, suelen estudiarse antecedentes en el derecho romano y en el derecho español medieval, como precursores del actual municipio mexicano, se le considera la forma elemental de estructurar políticamente a la sociedad.

En el congreso constituyente de Querétaro (1916-1917), el municipio es objeto de gran discusión tanto por que se aducía que regularlo iba en contra de la autonomía de los estados, como por que se pretendió señalar claramente las fuentes de ingresos fiscales. La tradición federalista de dejar que las legislaturas locales normaran la actividad municipal pugnaba con la idea de la revolución de 1910, en el sentido de crear el llamado municipio libre, finalmente se supero la costumbre constitucional de no proteger al municipio y el Art., 115 fijo las tibias medidas que, con algunas importantes reformas, han llegado a la actualidad, para el seguimiento de dicho Art., 115, fue determinante la situación que vivió el municipio durante el gobierno de Porfirio Díaz, en la cual los funcionarios intermedios entre el, Gobernador y los ayuntamientos creaban casi siempre un clima de violencia y corrupción en la provincia, clima que, por otro lado, tuvo como principal resultado los llamados cacicazgos.

UBICACION DEL MUNICIPIO DENTRO DEL SISTEMA FEDERAL

De conformidad con el Artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos Las partes de la federación, sea, los Estados, adoptaran como base de su organización política y administrativa al municipio al frente del cual habrá un ayuntamiento electo mediante sufragio universal.

Ello significa que el estado mexicano esta dividido, en territorial y políticamente, primero en entidades federativas y luego en municipios, lo que lleva a precisar que existen tres niveles de gobierno: el federal el local y el municipal. Esto no quiere decir que los estados miembros de la federación surgieron por la suma de municipios que hubiesen decidido confederarse.

El municipio existe en la mayoría de los países, aunque con distintas características particulares, y pueden recibir otros nombres; comuna, burgo, condado, los hay en estados federales, y en estados unitarios o centralistas, en algunas ocasiones dependerá del gobierno centralista y en otras gozará de una mayor o menor autonomía. **Martínez Morales I Rafael Derecho Administrativo Pág. 206**

EL MUNICIPIO Y SUS DIVERSAS ACTIVIDADES DE TRÁNSITO

En este apartado, se establecen diversas actividades del municipio, pero en este caso especial a través de los oficiales de tránsito quienes tienen, bajo su responsabilidad elaborar el parte informativo, de un accidente de tránsito de vehículo, el caso que nos ocupa es de vital importancia para establecer la responsabilidad de quien así lo considere el oficial de tránsito, y de aquí que se pueda impartir justicia real y verdadera, para quien ha sido ofendido en un accidente de tránsito y logre recuperar al menos los daños sufridos en su persona en tratándose de lesiones, así como en sus bienes, tratándose de su vehículo, quedando pendiente el daño moral y el tiempo utilizado para hacer las gestiones conducentes, ante las diversas dependencias Gubernamentales que en la mayoría de los casos, no es poco, inclusive es el causante de que en ocasiones el ofendido prefiera dejar las cosas por la paz, en vez de seguir invirtiendo en esta actividad, ya que este tiempo lo invierte trabajando y generando más recursos y logrando con esto resarcir su propio daño, por lo que a continuación se describen las siguientes actividades

Empezaremos por definir lo que se considera accidente de tránsito

Concepto de accidente: “accidente proviene de la palabra latín accidens, calidad estado que aparece en algunas cosas, sin que sea de esencia o naturaleza.-suceso eventual que altera el orden regular de las cosas”(según el

diccionario enciclopédico Quillett, editorial Argentina, edición 1973, impreso y hecho en México. tomo 11. página 34

Concepto jurídico de accidente: “acontecimiento eventual que ocasiona un daño, produciendo determinados efectos jurídicos” **DE PINA Rafael, diccionario de Derecho, Editorial Porrúa, séptima edición 1978. México D.F. página 18.**

CONCEPTO DE ACCIDENTE DE TRANSITO DE VEHICULO.

Son omisiones que ocurren con motivo del desplazamiento de cualquier medio de conducir, sea vehículo de motor, tracción humana o animal.

IMPORTANCIA DEL INFORME DE ACCIDENTE.

De su veracidad o falla depende de la fidelidad o fracaso de la elaboración del informe de accidente, por lo que debe contener claramente los detalles que ilustren, precisando lo que ocurrió, desde el tipo de accidente, hasta el saldo de víctimas y pérdidas de valor económico. El informe de accidente debe de narrar los hechos en forma detallada, como precisar las condiciones del medio ambiente donde ocurrió, las circunstancias físicas del camino, la ubicación del accidente el tiempo, es decir precisar hora y fecha de lo ocurrido, ver **anexo de reporte de tránsito**

Con lo anteriormente expuesto, se define a el informe: Como una crónica de los hechos en forma clara y concisa de cómo se suscito un accidente, haciendo mención de la participación que tuvieron todas y cada una de las personas, en cuanto a los vehículos, peatones, camino, lo que permitirá al oficial encargado de la investigación de accidentes, deslindarla responsabilidad del accidente, una vez determinado en cuanto a las violaciones que se hayan hecho al reglamento de tránsito.

LA INVESTIGACIÓN DE LOS ACCIDENTES.

Una vez establecida la importancia de la elaboración del informe de accidente, es de vital importancia los pasos a seguir que debe tomar el oficial encargado investigador de accidente de tránsito terrestre, tomando en cuenta desde el momento que arriba al lugar de los hechos, una vez que se sabe que efectivamente es un accidente de tránsito y que se han tomado las precauciones necesarias de abanderamiento para evitar otra colisión o accidente, en cuanto a abanderamiento del bloque de unidad patrulla con el encendido de sus luces o torretas de color (ROJO Y AZUL), y una vez verificado si existen o no existen lesionados. El investigador deberá de tomar como inicio de la investigación:

El primer paso del encargado de accidente, es ubicar el tipo de accidente y observación del lugar, así de la anotación del nombre de las vialidades, frente número de casa de habitación o negocio donde se suscitó el accidente. Tomando en cuenta algunos de los pasos a seguir:

- A) Localización de los conductores de los vehículos involucrados o en el caso de atropellamiento los datos que se puedan recopilar del lesionado si los pudiera proporcionar.
- B) Localización de testigos presenciales.
- C) Obtener una breve versión de los involucrados y testigos en el lugar de los hechos.
- D) Comparar las declaraciones de los involucrados con la de los testigos.
- E) Examinar las condiciones físicas de los conductores.
- F) Verificar si el conductor o atropellado presenta aliento alcohólico o cualquier otro síntoma de intoxicación.

- G) Realizar inspección ocular en el lugar de los hechos a fin de encontrar evidencia física, tales como vestigios derrapes etc.
- H) Verificar las condiciones de las calles, alumbrado rótulos de tránsito, funcionamiento de semáforos y condiciones en las que se encuentra la superficie de rodamiento, el tipo de superficie de rodamiento.
- I) La orientación en cuanto a los puntos cartesianos para su mejor ubicación.
- J) Tomar las fotografías que se consideren pertinentes para facilitar la investigación.

Estas son algunas de las normas que debe tomar en consideración el investigador de accidentes.

OBSERVACIÓN DEL LUGAR DEL HECHO E INSPECCIÓN OCULAR

Esta es una de las primordiales diligencias que nos auxilian con el fin de conocerla verdad histórica de un hecho de tránsito. Su importancia es esencial, a tal grado que los encargados de accidentes deben efectuar bajo sus conocimientos, la primera revisión de vehículos, esta es exactamente la que nos ocupa, el encargado de accidentes realiza una observación del lugar del hecho y debe recabar la información de todo aquello que considere elementos técnicos necesarios para que la formulación del parte informativo de accidente de lo señalado con el fin de legalizar la observación pasando a ser en esta forma una inspección ocular.

Ya que no es igual observar que ver, toda vez que ver, es algo cotidiano que realizamos todos los días y es muy poco lo que podemos recopilar de lo que vemos, sin embargo él observares algo que podemos detallar y describir en la forma en que fue vista la inspección ocular debe realizarse lo mas pronto posible; y lo más cercano al momento del hecho.

INICIOS DE LA INSPECCIÓN OCULAR.

Uso de sistema de ejes cartesianos, la observación adecuada nos va a proporcionar necesariamente una suma de elementos técnicos que con certeza nos permitirá reconstruir el hecho, en cuanto a su orientación, tomando como base el norte. Así como podemos mencionar, que una vez que el encargado de la investigación toma los datos y realiza su inspección en cuanto al tipo de vialidad, si se encuentra en tangente a nivel, pendiente o descendiente, la posición final del vehículo o vehículos, derrape, en cuanto a estos, tomando en cuenta:

LOCALIZACIÓN DE HUELLAS

Las huellas de frenamiento son para los C. Oficiales. Encargados de accidentes tan indispensables, como las huellas dactilares para los criminalistas con ellas podemos identificar el vehículo que las imprimió, conociendo además, sobre que calle circulaba y en que dirección lo hacia, que carril ocupaba, señalando exactamente su separación de la guarnición más cercana y a que velocidad se desplazaba, clasificación de huellas, forma de localización y descripción: existen distintas clases de huellas:()

Cervantes Flores Cutberto. Los accidentes de tránsito, editorial Porrúa, cuarta edición 1994, México D.F. Pág. 70

- 1) arrastre
- 2) de frenamiento
- 3) desplazamiento
- 4) intermitentes
- 5) rodamiento
- 6) de cuerpo duro

- 7) de cuerpo blando
- 8) mixtas y combinadas

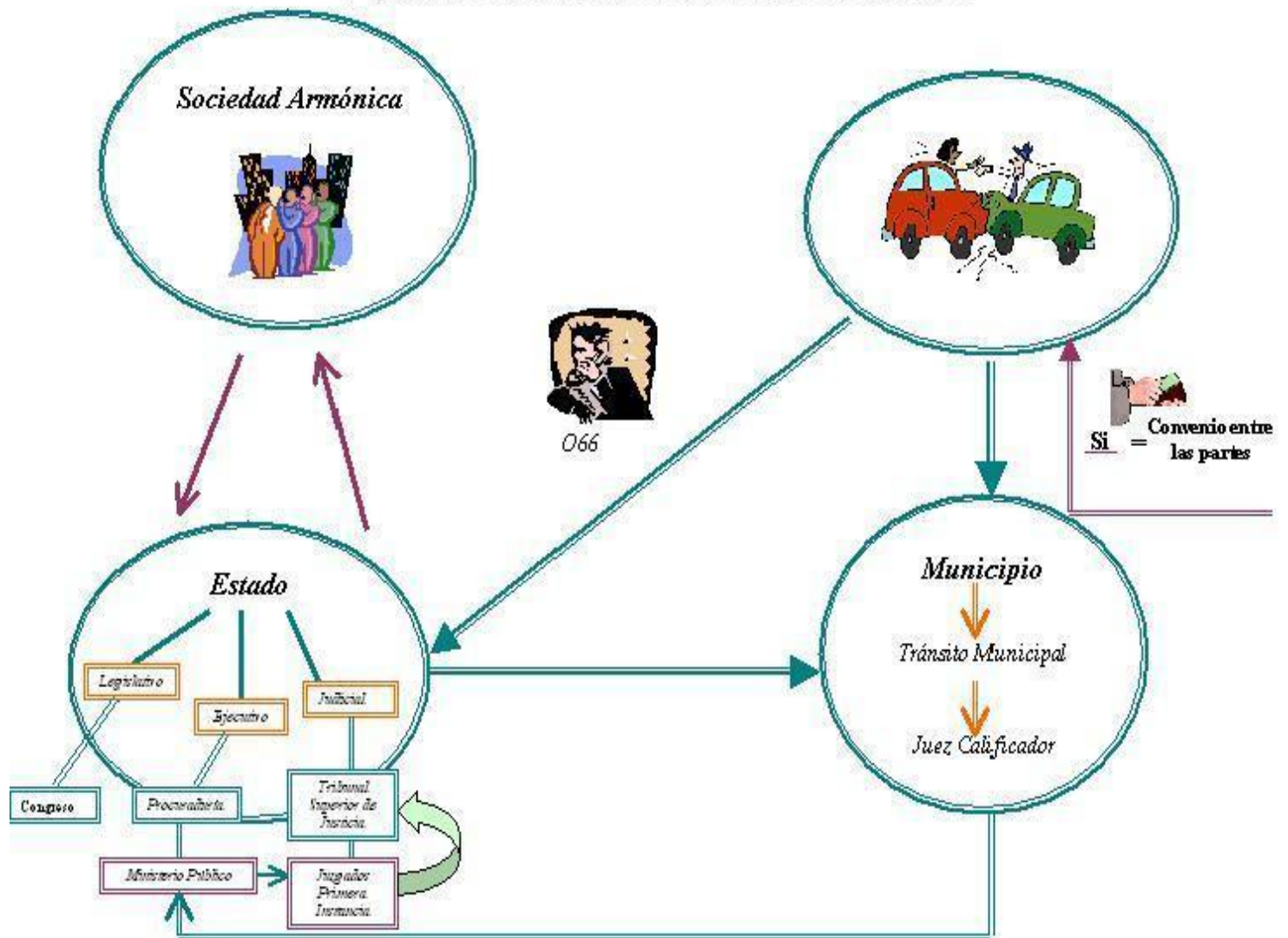
FORMAS DE LOCALIZACIÓN:

Para localizar las huellas es necesario ponerse en el carril ocupado por el vehículo, pero alejado del sitio del contacto, a unos cuatro o cinco metros y bajar la vista hacia el plano horizontal del arroyo de circulación, hasta ponerse de ser necesario en cuclillas, así será más fácil la localización, cuando la luz no es suficiente o cuando el sol da de lleno en forma vertical, ayudado por otra persona se le dirigirá desde este lugar, para que se coloque en el lugar en que se observa el inicio de una huella y lo marque con una cruz, y usando el sistema de los ejes cartesianos, marque este punto y a partir de este, posteriormente se debe ver la huella en la misma forma para marcar su final o en caso de ser una huella Mixta, el final de la primera e inicio de la segunda, así sabiendo la circulación de cada vehículo se deberá buscar otra huella, cuando es una huella mixta, que se encuentra combinada de frenamiento con arrastre, generalmente en el punto de cambio con la rueda, se va encontrar perpendicular a esta la huella del otro: Cuando se hayan localizado así dos huellas, necesitamos seguir la trayectoria que sería la resultante de la suma de otras dos fuerzas y seguir con la vista agachándose para ver si existe alguna otra huella o indicio de daños en esa dirección. Así pues las huellas deben ser descritas:

Si es doble o sencilla de un solo lado, en cuyo caso debemos señalar a que lado corresponde, de que longitud es y cuales son sus coordenadas de inicio y las de su final, en caso de ser mixtas, señalar que al final de la primera descrita, se inicia otra, diciendo de que clase, que longitud, cual es la dirección usando los puntos cardinales y cual es su final, con la acotación correspondiente y desde luego haciendo mención a que vehículo

corresponden. Ya que con estas huellas de derrape podemos determinar la velocidad de los vehículos o del vehículo.

Figura 1. Seguimiento de Accidente de Tránsito



CAPITULO III

LOS SUJETOS DE ACCIDENTES DE TRANSITO COMO ACTORES EN UN CONTEXTO JURÍDICO ADMINISTRATIVO CONDICIONANTE

El problema se presenta cuando hay un accidente inmediatamente imaginamos una colisión entre 2 automovilistas, los dos conductores se exaltan y se insultan algunas ocasiones hasta se retan a golpes, en otras lo primero es que verifican si existe algún lesionado y tratar de ayudar en lo mas que sea posible, y hasta a llamar a una ambulancia o a la patrulla, el que se siente responsable, acepta llegar a un acuerdo en la calle, pero cuando hay lesiones no se pueden hacer arreglos, por que las lesiones pueden ser graves hasta poner en peligro la vida, por lo que los agentes municipales tienen prohibido llegar a arreglos en estos casos.

Luego, los agentes se llevan a los conductores y las unidades a la delegación, si las unidades no caminan se llaman grúas para depositarlos en los depósitos de tránsito o en su defecto en los corralones.

Inmediatamente el oficial presenta a los conductores y lesionados si no están graves con él medico, quien emite un dictámen estableciendo entre otras cosas, la edad, el estado físico, las lesiones, y si conducía en estado de ebriedad y una vez que el oficial recibe la certificación de los médicos y la documentación de los vehículos procede a elaborar el parte informativo en el cual se muestran estos datos como la edad de los conductores, el lugar del accidente, nombre de los conductores participantes, descripción de los vehículos, marca, modelo, año, placas y serie, lugar donde se deposita el vehículo y nombre del propietario, si se tiene seguro.

La versión del conductor 1 y 2 la apreciación del perito y la conclusión quien considera que es el responsable, fundado y motivando la responsabilidad según el reglamento de tránsito una vez que se termina el parte informativo, se presenta a los conductores con el juez calificador quien les informa a los conductores quien resultó responsable y aquí se pueden tener varias alternativas.

En primer termino: conducta del responsable

1.- Se enoja y dice que no puede ser si a él fue al que le pegaron y que pedirá otro peritaje.

2.- Trata de llegar a un acuerdo con el ofendido y en caso de que acepte la otra parte, en el juez calificador se hace un convenio donde el ofendido le otorga el perdón a la responsable y el juez en uso de sus facultades hace devolución de los vehículos a sus conductores dándose por terminado aquí el conflicto

3.- No se ponen de acuerdo, el juez calificador turna al Ministerio publico. Receptora cuando tiene que mandar en calidad de presentado (este caso es cuando el responsable conducía en estado de ebriedad o del accidente hay personas lesionadas) y se turna o el M.P. especialista en daños en propiedad ajena y lesiones por culpa.

Quien una vez que recibe el parte informativo: oficio del juez calificador, certificado medico, radica el expediente asignándole un numero de control según el orden progresivo.

Desde que se presenta el siniestro las personas que tienen contratado un seguro, hacen su llamada correspondiente solicitando la presencia del ajustador y en casos de lesionados también se solicita a el abogado.

Y a partir de que llega el ajustador el asegurado se substituye por que en lo sucesivo el ajustador decide si llega a un arreglo o no con el ofendido o responsable según sea el caso.

Casos en que el asegurado es responsable.

El ajustador se compromete por su asegurado a reparar los daños ocasionados por este entregando un volante de reparación y dirigido a cualquiera de los talleres designados por la compañía de seguros.

Y entrega en caso de lesionados también un volante donde los hospitales Almater y/o México Americano otorgan la atención medica.

Si aceptan las personas y son propietarios de sus vehículos en caso de que sean únicamente daños se puede terminar en las oficinas del juez calificador.

Y si además hay lesiones, estas personas ofendidas pueden otorgar su perdón en ministerio publico dándose por terminado aquí el asunto.

Pero en caso de que las personas no quieran llegar a un arreglo, se turnara todo al ministerio publico y en este lugar el abogado deposita fianza para garantizar la reparación del daño y las lesiones, esta actividad en el M.P. se desarrolla mas adelante.

En caso de ser ofendido el asegurado.

El ajustador trata de cobrar la reparación del daño haciendo un presupuesto dependiendo del daño ocasionado y en caso de que el responsable no quiera pagar en la comandancia y juez calificador, ni en el ministerio público,

el jefe de siniestros lo turna al jurídico para que el abogado a través de la coadyuvancia trate de recuperar los daños, y el ofendido asegurado firmara y entregara su carro a la aseguradora para que este a su vez le repare su vehículo, pagara un deducible, mismo que se le bonificara una vez que se haga efectivo la recuperación del daño.

Si el ajustador logra que el responsable le cubra sus daños, este a su vez le consigue que el asegurado comparezca al juzgado calificador o el ministerio público a otorgar el perdón de los daños y con esto se terminara el asunto, y en caso de haber mandado reparar el vehículo de su asegurado, le entregara su deducible a la compañía el monto de la reparación del daño.

Otro aspecto es que una vez que interviene la aseguranza por ningún concepto el ofendido otorgara el perdón, salvo que la compañía de seguros así se lo indique una vez que haya negociado el monto de los daños o en su defecto haya cruzado el convenio de golpe por golpe.

FUNDAMENTO LEGAL DEL DAÑO EN PROPIEDAD AJENA POR CULPA

Con estricto apego a lo dispuesto por el Artículo 18 de la ley de atención y protección a la víctima o el ofendido de delito para el Estado de Baja California, se hace saber de las garantías y derechos que para las víctimas y ofendidos del delito dispone el Artículo 20 apartado B de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y que específicamente consisten en: I.-recibir asesora jurídica: Ser informado de los derechos que en su favor establece la Constitución y, cuando lo solicite, ser informado del desarrollo del procedimiento penal. II-coadyuvar con el ministerio público, a que le reciban todos los datos o elementos de prueba con los que cuente, tanto en la averiguación previa como en el proceso y a que se desahoguen las diligencias correspondientes. Cuando el Ministerio Público considere que no es necesario el desahogo de la diligencia, deberá fundar y motivar su negativa; III.-Recibir, desde la comisión del delito, atención médica psicológica y de urgencia; IV.- que se le repare el daño. En los casos en que sea procedente, el Ministerio Público estará obligado a solicitar la reparación del daño y el juzgador no podrá absolver al sentenciado de dicha reparación si ha emitido una sentencia condenatoria; V.- Cuando la víctima o el ofendido sean menores de edad, no estarán obligados a carearse con el inculpado cuando se trate de delitos de violación o secuestro. En estos casos, se llevarán a cabo declaraciones en las condiciones que establezca la ley; y VI.- Solicitar las medidas y providencias que prevea la ley para su seguridad y auxilio.

En los mismos términos se informa de los derechos de la víctima o del ofendido a que se refiere el Artículo 8 de la ley de atención y protección de víctimas o el ofendido del delito para el Estado de Baja California, consistentes en: I.-ser informado directa, oportuna y adecuadamente de los derechos que en su favor establece la presente ley y demás ordenamientos aplicables en la materia; II.-recibir asesora jurídica gratuita desde el inicio de la averiguación previa para la defensa de sus intereses; III.-recibir desde la comisión del delito, atención médica, psicológica o psiquiátrica de urgencia; IV A no ser explorada físicamente, ni someterse a ningún estudio, examen, análisis o peritaje, si no lo

desea, quedando prohibido cualquier acto de intimidación, o fuerza física para ese efecto, V.-A que la exploración, atención, medica, psiquiátrica, ginecológica o de cualquier tipo, este a cargo de un facultativo o de su mismo sexo cuando lo solicite; VI.-a la reparación del daño cuando legalmente proceda; VII.-A que la autoridad investigadora o jurisdiccional dicte las providencias legales y medidas de seguridad necesarias para proteger su vida, integridad física y moral, bienes, posesiones o derechos, incluyendo los de familiares directos, cuando existan datos que hagan presumir que estos pudieran ser afectados por los probables responsables del delito o por terceros implicados; VIII.-coadyuvar con el ministerio publico en el proceso penal en los términos previstos por el código de procedimientos penales; IX ser informado por la autoridad investigadora, de las actuaciones y del estado que se guarde la averiguación previa o el proceso penal correspondiente; X estar presenten el desahogo de los actos y diligencias en que intervenga el inculpado o su defensor; XI cuando no hable el idioma castellano o se trate de analfabeta, mudo, sordo ciego, invariablemente cuente con un traductor o interprete en todas las actuaciones procesales y, XII.-solicitar justificadamente a la dirección el reemplazo del asesor jurídico asignado.

2.1. La administración pública

Uno de los temas importantes de la administración pública, lo es sin duda la administración de personal, para algunos autores (**Dessler, 2001**) el personal es la pieza fundamental en la teoría de la administración pública.

En dichos contenidos encontramos una variada información de los diversos conceptos tanto de administración de personal, como definiciones de administración pública y hacen un marcado énfasis en el recurso humano, como parte vital para la adecuada obtención de los objetivos planteados de forma exitosamente, tanto en el estado o, la administración, propiamente dicha así como, en la iniciativa privada me parece que es esencial entender la secuencia con la que estos autores van desarrollando su exposición narrativa, a tal grado que mantienen el interés en las lecturas que hacen posible que el lector se vaya interiorizando con los contenidos y ensuciaré los objetivos que persigue el Sr. Gary Dresser, manifiesta que cuando la persona que se interese por su lectura al termino de esta podrá contestar con toda preescisión que es la administración de personal, y lo logra ya que describe conceptualmente lo que se conoce como proceso administrativo pero, únicamente con el propósito de extraer lo más importante para él, que es básicamente el recurso humano, también explica cuales son los componentes cambiantes de la administración de personal, y además ofrece una gran cantidad de ejemplos de las nuevas políticas de la administración que han cambiado en la administración de personal y obviamente proporciona ejemplos de cómo se desempeña la administración de personal como parte de los negocios estratégicos, y privilegia al administrador de personal en el trabajo, contempla al administrador de personal en un futuro pero que se desarrolla ahora con vistas al futuro con su capacidad de solucionar los conflictos del mañana.

Por otro lado **Miguel Galindo Camacho. Desarrolla en él capítulo V**, el ejercicio de la función pública y la administración de personal. Conceptualizando

lo que se denomina función pública, empleado, servidor público funcionario nombramiento y otros mas de relevancia para esta lectura hace una amplia explicación de lo es su punto de vista a cerca de la formación de los administradores públicos en México y como las universidades los forman y que es lo que les falta para que realmente se incorporen a la administración pública en su calidad de especialistas de esta área, privilegiando que lo que se debe formar debe ser los cuadros de dirección y evaluadores del empleo público, también reflexiona a cerca de la carrera profesional del servidor público analizando someramente la posibilidad del servicio civil de carrera dentro de los funcionarios públicos establecido el marco legal de la actividad de estos servidores resaltando dentro de ellas el aspecto constitucional como lo es los artículos **123, 5 fracciones VII y VIII**, así como las leyes reglamentarias correspondientes a la ley federal del derecho del trabajo burocrático o sea el Art. 123 apartado B, también revela las incongruencias de las leyes de orden común en cuanto al las contradicciones, cuando se señala que son facultades del ejecutivo nombrara a sus funcionarios y por otro lado se señala como obligación del congreso aprobar los nombramientos de ciertos funcionarios designados por el ejecutivo, así mismo trata de explicar dichas confusiones dejando al lector claro en cuanto a sus reflexiones y generando el interés por la investigación de estos temas tan relevantes para el administrador público y especialmente para quien se interese en adentrarse en esta área del conocimiento.

Constitución Política del Estado libre y soberano de Baja California

El Estado de Baja California es parte integrante e inseparable de la Federación constituida por los Estados Unidos Mexicanos. La sociedad humana establecida en el territorio que le corresponde, estructurada y regida por un orden jurídico, que es creado, definido, y aplicado, por un poder soberano para la obtención del bien común. **Constitución Política del Estado de Baja California**

La porción de territorio nacional que corresponde al Estado, es la que le ha sido reconocida a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Todo poder publico dimana del pueblo y se instituye para beneficio de este. Una comunidad que reclama con éxito el monopolio del uso de la fuerza física en un territorio determinado. Se garantiza la convivencia dentro de un orden constituido, se hacen cumplir las leyes.

El Estado de Baja California acata plenamente y asegura a todos sus habitantes las garantías individuales y sociales consagradas en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como los demás derechos otorga esta Constitución.

La forma de Gobierno del Estado es republicana, representativa y popular.

El gobierno del Estado se divide, para su ejercicio, en tres poderes; el Legislativo, Ejecutivo y el Judicial, los cuales actuaran separada y libremente, pero cooperando en la forma armónica a la realización de los fines del Estado.

Corresponde al Gobierno del Estado la rectoría del desarrollo estatal, garantizando que este sea integral y sustentable, asegurando de manera simultanea, el crecimiento económico, la equidad y la sustentabilidad ambiental.

No puede reunirse dos o más poderes en una sola persona o corporación ni depositarse el Legislativo en un solo individuo.

El ejercicio del Poder Legislativo se deposita en una asamblea de representantes del pueblo, que se denomina Congreso del Estado.

Los Diputados como representantes del pueblo, podrán auxiliar a sus representados y a las comunidades del Estado en sus demandas sociales y de orden administrativo de interés general, a fin de lograr su oportuna solución, por lo que las autoridades administrativas del Estado y los ayuntamientos deberán atender su intervención y ver por la oportuna resolución de los problemas de sus representados

El congreso se renovara totalmente cada tres años y se instalara el día 1ro. De Octubre posterior a la elección.

El congreso del Estado tendrá cada año de ejercicio constitucional, tres periodos de secciones del 1 de octubre al 31 de Enero el primero; del 1º de febrero al 31 de mayo el segundo; y el tercero del 1º de junio al 30 de septiembre.

En el segundo y tercer periodos, el Congreso se ocupara del examen, discusión y aprobación de las Cuentas Publicas del año anterior, tanto el Estado como de los Municipios. En estas funciones el Congreso investigara si las cantidades gastadas están o no de acuerdo con las partidas respectivas del Presupuesto; comprobando la exactitud y justificación de los gastos hechos y determinara las responsabilidades que resultaren.

Las sesiones del congreso serán públicas, a excepción de aquellas que, por la naturaleza de los negocios que van a tratarse, deberán ser privadas.

FACULTADES DEL CONGRESO

Legislar sobre todos los ramos que sean de la competencia del estado y reformar, abrogar y derogar las leyes y decretos que expidieren, así como participar en las reformas a la constitución observando para el caso los requisitos establecidos. **Ley orgánica del Poder Legislativo**

Iniciar ante el congreso de la unión las leyes y decretos que sean de la competencia del poder legislativo de la federación, así como proponer las reformas y derogación de unas u otras;

Facultar al ejecutivo con las limitaciones que crea necesarias, para que por si o por apoderado especial, representante al Estado en los casos que corresponda.

Fijar la división territorial, política, administrativa y judicial del Estado.

Crear y suprimir los empleos públicos, según lo exigían las necesidades de la Administración, así como aumentar o disminuir los emolumentos que estos gocen, teniendo en cuenta las condiciones que ponga Hacienda Publica y lo que disponga la Ley del Servicio Civil del Estado;

Dar las bases para que el Ejecutivo celebre empréstitos, con las limitaciones que establece la fracción VIII del Artículo 117 de la constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; aprobar los contratos respectivos y reconocer y autorizar el pago de las deudas que contraiga el Estado.

Expedir en el Bando Solemne para dar a conocer en todo el estado la declaración de Gobernador Electo que hubiere hecho el Instituto Estatal Electoral;

Por acuerdo de las dos terceras partes de sus integrantes, suspender Ayuntamientos, declarar que estos han desaparecido y suspender o revocar el mandato a alguno de sus miembros, por alguna de las causas graves que la Ley prevenga, siempre y cuando sus miembros hayan tenido oportunidad suficiente para rendir las pruebas y hacer los alegatos que a su juicio convenga;

Cumplir con las obligaciones que marca el Artículo 5 de esta Constitución;

Aprobar para cada ejercicio Fiscal, las Leyes de Ingreso del estado y de los Municipios, así como el presupuesto de Egresos del Estado.

Revisar, analizar y auditar, dictaminar y discutir anualmente para su aprobación o su desaprobarción, las cuentas publicas anuales de Gobierno del Estado, Municipios, Organismos e Instituciones Descentralizados, Empresas de participación Estatal, Fideicomisos y demás entidades que administren recursos públicos o cuando lo estime conveniente;

Vigilar por medio de una Comisión de su seno el funcionamiento de la Contaduría Mayor de Hacienda;

Nombrar y remover al Contador Mayor de Hacienda;

Elegir a tres Consejeros integrantes al Consejo de la Judicatura del estado, a los Magistrados Numerarios y Supernumerarios de Tribunal Superior de Justicia, así como a los Magistrados del Tribunal de Justicia Electoral Numerarios y Supernumerarios en orden de prelación, del Poder Judicial;

Designar en los términos que previene esta Constitución, al ciudadano que deberá sustituir al Gobernador en sus faltas temporales o absolutas;

Convocar a elecciones, cuando fuere necesario, conforme al establecido en la Ley;

Resolver acerca de las Licenciaturas de los Diputados, del Gobernador, y renuncia de los Magistrados del Tribunal de Justicia Electoral del Poder Judicial y de los integrantes del Consejo de la Judicatura del Estado electos por el congreso; Así como de la renuncia, remoción y oposición a la ratificación de los Magistrados del Tribunal Superior de Justicia;

Otorgar licencias a los diputados y al Gobernador para separarse de sus cargos; y a los Magistrados de Poder Judicial cuando esto sea por más de dos meses;

Aprobar o reprobado los convenios que el Gobernador celebre con las vecinas Entidades de la Federación respecto a la cuestión de límites y someter tales convenios a la ratificación del Congreso de la Unión;

Cambiar provisionalmente y por causa justificada, la residencia de los Poderes del Estado;

Resolver las competencias y dirimir las controversias que se susciten entre el Ejecutivo y el Tribunal Superior, salvo lo prevenido en los Artículos 76 Fracción VI y 105 de la Constitución General de la República;

Dirimir los conflictos que surjan entre el ejecutivo y los Ayuntamientos;

Declarar si ha o no a lugar a proceder plenamente contra los servicios públicos a que se refiere el Artículo 93 de esta Constitución y fungir, a través de

una Comisión de su seno, como órgano de acusación en los juicios jurídicos que contra estos se instauren;

Elegirse en Jurado de Sentencia para conocer en juicio político de las faltas u omisiones que comentan los servidores públicos y que redunden en perjuicio de los intereses públicos fundamentales y de su buen despacho, en los términos del Artículo 93 de esta Constitución;

Crear o suprimir municipios, en los términos de esta Constitución, así como fijar y modificar la extensión de sus territorios, por el voto de las dos terceras parte de los diputados integrantes del Congreso.

INICIATIVA Y FORMACIÓN LA LAS LEYES Y DECRETOS

La iniciativa de las leyes y decretos corresponde:

A los Diputados;

Al Gobernador;

Al Tribunal Superior en asuntos relacionados con la organización y funcionamiento de la administración de Justicia; así como al Tribunal de Justicia Electoral en asuntos inherentes a la materia electoral;

A los Ayuntamientos.

Al Instituto Estatal Electoral, exclusivamente en materia electoral; y

A los ciudadanos residentes en el Estado, en los términos que establezca la Ley.

Dictamen de Comisión.

Discusión.

Votación.

Las iniciativas adquiridas en el carácter de ley cuando sean aprobadas por el Congreso y promulgadas por el Ejecutivo.

PODER EJECUTIVO

El Ejercicio del Poder Ejecutivo se deposita en una sola persona que se determina Gobernador del Estado. **Ley orgánica de la administración pública**

El Gobernador del Estado conducirá la Administración Pública Estatal, que será Centralizada y Paraestatal, conforme a la Ley Orgánica que expida el Congreso, que distribuirá los asuntos del orden administrativo del Gobierno del Estado, que estarán a cargo de la Secretaria General de Gobierno, la Oficialía Mayor de Gobierno, la Procuraduría General de Justicia, las Secretarías y las Direcciones del Ramo, y definirá las bases de creación de las entidades Paraestatales, la invención del Gobernados en si operación y las relaciones entre estas y la Secretaria General de Gobierno, la Oficialía Mayor de Gobierno, la Procuraduría General de Justicia, las Secretarías y las Direcciones del Ramo.

Son facultades y obligaciones del Gobernador:

Promulgar, ejecutar y hacer que se cumplan las leyes, decretos y demás disposiciones que tengan vigencia en el Estado.

Iniciar ante el Congreso leyes y decretos que redunden en beneficio del pueblo.

Velar por la conservación del orden, tranquilidad y seguridad del Estado, así como el garantizar a toda persona residente el mismo, el real disfrute de un medio ambiente adecuado para sí desarrollo, bienestar y mejor calidad de vida.

Prestar a los tribunales el auxilio que estos requieren para el ejercicio expedito de sus funciones y hacer cumplir sus fallos y sentencias.

Formular y expedir los reglamentos para el buen despacho de la administración pública.

Remover al Procurador General de Justicia del Estado, en los términos de la Ley de la materia.

JURISDICCIÓN ADMINISTRATIVA

La función jurisdiccional para resolver controversias de carácter administrativo y fiscal que se susciten entre los particulares y la Administración Pública Estatal o Municipal, así como entre el fisco estatal y los fiscos municipales sobre preferencia de créditos fiscales, estará a cargo del Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Estado, que será autónomo en sus fallos e independientemente de cualquier Autoridad Administrativa, dotado de plena jurisdicción e imperio suficiente para hacer cumplir sus resoluciones.

PODER JUDICIAL

Ninguna persona puede hacerse justicia por sí misma, ni ejercer violencia para reclamar sí derecho. **Ley orgánica del Poder Judicial**

Toda persona tiene derecho a que se le administre justicia por Tribunales que estarán expeditos para impartirla en los plazos y términos que fijen las Leyes, emitiendo sus resoluciones de manera pronta, completa e imparcial. Su

servicio será gratuito, quedando, en consecuencia, prohibidas las costas judiciales.

Nadie puede ser aprisionado por deudas de carácter puramente civil.

El Poder Judicial del Estado se ejercerá por el Tribunal Superior de Justicia, Tribunal de Justicia Electoral, Juzgado de Primera Instancia, Juzgado de Paz y Jurados.

Los Tribunales del Poder Judicial resolverán las controversias que en el ámbito de su competencia se les presenten.

La competencia de Tribunal Superior de Justicia, su funcionamiento en Pleno y en Salas; de los Jueces de Primera Instancia, Jueces de Paz, Jurados y Consejos de la Judicatura del Estado se regirá por lo que dispongan la Ley Orgánica del Poder Judicial y, de conformidad con las bases que esta Constitución establece. De la misma forma y de conformidad con lo señalado en este ordenamiento se establecerá la competencia y el funcionamiento del Tribunal de Justicia Electoral.

Corresponde al Pleno del Tribunal Superior de Justicia:

Conocer de los negocios civiles y penales del fuero común, como Tribunal de Apelación o de última instancia ordinaria;

Resolver las competencias y la acumulación de que se susciten entre los jueces, de conformidad a las leyes respectivas;

Resolver sobre las recusaciones y excusas de Magistrados y Secretarios del Tribunal;

Conocer de los juicios de responsabilidad que hayan de seguirse a los Funcionarios Públicos que gocen de fuero, previa declaración que se haga de haber lugar a formación de causa;

Consignar ante la autoridad competente a los jueces de seguirse a los funcionarios o empleados del Poder Judicial, por delitos comunes o responsabilidades oficiales en que incurran, y

La elección de los Jueces, Secretarios de Acuerdos y Actuarios de entre quienes integran la lista que el presente Consejo de la Judicatura en la cual deberá incluirse a todos los aspirantes que hayan resultado aprobados en los exámenes psicométricos de oposición y de merito practicados conforme al reglamento respectivo, así como su adscripción, remoción y renuncia. Iguales facultados le corresponden en cuanto a los Secretarios de Estado y Cuenta, quienes serán propuestos por los Magistrados correspondientes.

Conocer del recurso de revisión que interpongan en su defensa los Jueces, Secretarios, Actuarios y demás personal del Poder Judicial con excepción de los Magistrados, cuando con motivo de una queja o visita de inspección se le pretenda imponer una sanción por parte del Consejo de la Judicatura.

Ejercer las demás atribuciones que les señale esta Constitución y las Leyes Ordinarias.

Fue reformado por Decreto No. 43, publicado en el Periódico Oficial ALCANCE No. 3 al No. 91, de fecha 10 de Junio de 1956, expedido por la Honorable I Legislatura, siendo Gobernador Constitucional del Estado, el C. Lic. Braulio Maldonado Sánchez, 1953-1959; fue reformado por Decreto No. 99, publicado en el Periódico Oficial No. 14 de fecha 20 de Mayo de 1988, expedido por la Honorable XII Legislatura, siendo Gobernador Constitucional del Estado,

el C. L.A.E. Ernesto Rufo Appel, 1989-1995; fue reformado por Decreto No. 105, publicado en el Periódico Oficial No. 41, de fecha 6 de Octubre de 1997, Tomo CIV, extendido por la Honorable XV Legislatura, siendo Gobernador Constitucional del Estado, el C. Lic. Héctor Terán Terán; 1995-2001; fue reformado por Decreto No. 06, publicado en el Periódico Oficial No. 48, 06, de fecha 27 de Noviembre de 1998, Tomo CV, Sección II expedido por la Honorable XVI Legislatura, siendo Gobernador Constitucional del Estado el C. Lic. Alejandro González Alcocer, 7 de Octubre de 1998-2001; para cualquier vigente como sigue:

Las funciones de vigilancia, administración, supervisión y disciplina del Poder Judicial del Estado, excluyendo las facultades jurisdiccionales de Magistrados y Jueces, estarán a cargo del Consejo de la Judicatura en los términos que establezca las leyes conforme a las bases que señale esta Constitución.

La vigilancia, administración, disciplina y carrera judicial del Tribunal de Justicia Electoral estará a cargo del Pleno del mismo Tribunal, auxiliado en los términos que la ley establezca por la Comisión de Administración.

Esta comisión tiene el carácter de permanente y sesionara validamente con la presencia de sus integrantes, adoptando sus decisiones por mayoría de los miembros. En caso de empate el Presidente tiene voto de calidad.

El Presidente del Tribunal Superior de Justicia, tendrá la representación del Consejo de la Judicatura del Estado, y las funciones que fijan la Ley Orgánica respectiva.

El consejo de la Judicatura se integrara por siete miembros, de los cuales uno será el Presidente del Tribunal Superior de Justicia, quien también lo será del Consejo y quien tendrá voto de calidad en caso de empate; el Presidente del

Tribunal de Justicia Electoral; un Magistrado del Tribunal Superior y un Juez de Primera Instancia, electos mediante insaculación; tres Consejos elegidos por el Congreso del Estado, por mayoría calificada, estos tres últimos, deberán ser personas que se hayan distinguidos por su capacidad, honestidad, y honorabilidad en el ejercicio de las actividades jurídicas. Los Consejeros deberán reunir los requisitos que para ser Magistrados establece la Ley.

El Consejo funcionara en Pleno o por Comisiones, el Pleno resolverá sobre la designación, adscripción, remoción y renuncia de Magistrados, Jueces, Secretarios de Acuerdos y Actuarios del Tribunal Superior de Justicia, así como de los demás asuntos que la ley determine. Salvo el Presidente del Consejo, los demás Consejeros duraran cinco años en su cargo a partir de su nombramiento y no podrán ser nombrados para un nuevo periodo.

En el caso de que el Juez que forma parte del Consejo de la Judicatura, no sea ratificado, se procederá al nombramiento de otro por el procedimiento que la misma ley prevé.

Los consejos ejercerán las bases para la formación y actualización de funcionarios, así como para el desarrollo de la carrera judicial, la cual se regirá por los principios de excelencia, objetividad, imparcialidad, profesionalismo e independencia.

El consejo estará facultado para expedir acuerdos generales para el adecuado ejercicio de sus funciones de conformidad con lo que establezca la Ley.

El Consejo de la Judicatura del Estado elaborara el presupuesto global del Poder Judicial, que comprenderá el del Tribunal Superior de Justicia electoral, de los Juzgados y demás órganos judiciales, remitiéndolo para su inclusión en el proyecto de Presupuesto de Egresados del Estado.

Fue reformado por Decreto No. 184, publicado en el Periódico Oficial No. 47 de fecha 25 de septiembre de 1995, expedido por la Honorable XIV Legislatura, siendo Gobernador Constitucional del Estado, el C. L.A.E. Ernesto Rufo Appel, 1989-1995; para quedar vigente como sigue:

Los Magistrados, Jueces, Secretarios de Acuerdos, Actuarios del Poder Judicial y miembros del Consejo de la Judicatura del Estado, durante el tiempo de su encargo, aun cuando tengan carácter de interinos, no podrán aceptar ni desempeñar empleo en la Federación, Estado o Municipio ni de particulares, salvo los cargos docentes, o en asociaciones científicas, literarias o de beneficencia, con excepción de los Magistrados electorales en que se estará a lo que establezca la Ley.

La infracción a lo previsto en el párrafo anterior, será sancionada con la pérdida del respectivo cargo dentro del Poder Judicial del Estado, independientemente de las demás sanciones que las leyes prevean.

LEY ORGÁNICA DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA

El ejercicio del Poder Ejecutivo corresponde al Gobernador del Estado, quien tendrá las atribuciones, funciones y obligaciones que señalan la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Constitución Política de Baja California y demás Disposiciones Legales aplicables.

Para el despacho de los asuntos que Competen al Gobernador del Estado, este funcionario se auxiliara de las Dependencias y Organismos que señala la Constitución Política del Estado.

El gobernador del estado podrá decidir cuales Dependencias del Ejecutivo Estatal deberán coordinarse tanto con las Dependencias y Entidades

de la Administración Pública Federal, como con la Administración Municipal, para el cumplimiento de cualesquiera de sus propósitos.

Además de la Secretaría General de Gobierno, actuarán en su caso, directamente en el desempeño de las funciones encomendadas al Titular del Poder Ejecutivo, las siguientes Dependencias:

I.- Procuraduría General de Justicia;

Pero como esta dependencia, es motivo de estudio del tema, ya que es en esta, donde se realizan una serie de actividades, tendientes a buscar resarcir el daño, a las personas ofendidas, con motivo de accidente de tránsito, pero únicamente en una de las partes como lo es la integración de la averiguación previa, misma que una vez que se considere que se dio el delito de daño en propiedad ajena por culpa, tendrá que consignar dicha acta a el juez de primera instancia de lo penal solicitando que se libre una orden de aprehensión o en su caso una orden de comparecencia según sea el caso y esto dependerá si en la comisión del delito se integraron otros delitos tales como el manejar en estado de ebriedad o lesiones por culpa. Por lo que resulta de gran importancia establecer como se encuentra integrada la procuraduría de justicia del Estado así como las funciones principales que desarrolla y ubica única y exclusivamente las áreas de la administración de justicia, así como las acciones que ha implementado el gobierno, a través de esta dependencia para recuperarle al ofendido su daño en su patrimonio y así borrar esta imagen del ciudadano de que más vale un mal arreglo que un buen juicio. Deseando manifestar con esta actitud que no se quiere enfrentar al aparato gubernamental para someter a juicio el problema que tiene cuando ha sido afectada en su patrimonio por un accidente de tránsito.

COMPETENCIA DE LA PROCURADURÍA GENERAL DE JUSTICIA.

La Procuraduría General de Justicia tiene las facultades y obligaciones que específicamente le confiere la Constitución Política del Estado y la Ley Orgánica de la Procuraduría General de Justicia del Estado de Baja California.

El Procurador General de Justicia es el Titular del Ministerio Público, Institución a la que Incumbe el ejercicio de la acción penal y tendrá a sus ordenes inmediatas a la Policía Judicial como órgano de investigación previa y de ejecución de los mantenimientos judiciales.

Además tendrá investigación en todos los asuntos que afectan a la sociedad y a la familia, en particular tratándose de menores y, en general respecto de personas a quienes las Leyes otorgan especial protección.

A la Procuraduría General de Justicia corresponde:

I.- Controla la acción penal que ejercitan los órganos legalmente competentes.

II.- Vigilar al respeto a las Leyes por parte de todas las Autoridades y, en su caso, proponer al Ejecutivo la adopción de medidas administrativas adecuadas para tal fin;

III.- Hacer cesar la comisión de los delitos, con la debida eficacia y oportunidad;

IV.- Proponer al ejecutivo el nombramiento o la remoción de los Agentes del Ministerio Público, así como el cambio de aspiración de los ministros;

V.- Dirigir y Coordinar las actividades de la Policía Ministerial de Estado, la cual estará bajo su mando inmediato;

VI.- Prestar al Poder Judicial el Auxilio necesario para el debido cumplimiento de las resoluciones que se dicten en materia penal;

VII.- Coordinar su actuación con las Autoridades Federales en la investigación de los delitos de la competencia de aquellos;

VIII.- Coordinarse con la secretaria de Seguridad Publica lo relativo al a Estadística y medios e identificación de personas sujetas a proceso de carácter penal;

IX.- Imponer al personal de la Procuraduría y Agentes de Ministerio Publico y de la Policía Ministerial, las sanciones disciplinarias que correspondan por faltas cometidas en el desempeño de sus funciones, de conformidad a las leyes y reglamentos que correspondan;

CAPITULO IV

CARACTERIZACION DE LOS ACCIDENTES DE TRANSITO EN MEXICALI

Discusión sobre accidente de transito

Diversas notas en la entidad sobre el accidente de transito han marcado la polémica a cerca de la conveniencia de establecer un seguro de daños a terceros por lo que a continuación se reproducen las notas a las que se tuvo acceso sobre este tema tan controversial

Fuente; periódico la crónica.

El día nueve de Dic, publico una nota en la cual establece las siguientes estadísticas.

De dic. A sep. Del 2002 se registraron los siguientes accidentes.

Fueron detenidos, 563 conductores ebrios.

346 conductores con aliento alcohólico

186 atropellamientos

41 muertos

88 volcaduras

2563 lesionados

Total de accidentes 4225.

Fuente: canal 3 de Televisa

El día cuatro de junio del 2003 el canal tres difundió un contenido vertido por el vocero de la policía federal de caminos de San Diego California que manifestaba lo siguiente.

El año 2002, se produjeron en el estado de California 35000 accidentes de los cuales el 37% son hispanos, pero lo más sorprendente es que los daños se consideraron muy por debajo de los años anteriores, atendiendo a que se está teniendo éxito con un programa denominado PASS KEY, que es similar al conductor designado, estableciendo que las personas que toman en los Estados Unidos y traen vehículos, pasan las llaves a personas que no hayan ingerido bebidas alcohólicas, reduciendo con esto en gran medida, los accidentes por conductores ebrios, otro dato que causa mucha impresión es que por lo general el accidente provocado por conductores ebrios generalmente, se dan víctimas de lesiones y pérdidas de vidas humanas, inocentes ya que los impactos por la pérdida de control, es contra conductores que nada tienen que ver con accidentes.

Las multas por conducir en estado de ebriedad oscilan entre tres mil y quince mil dólares, con seis meses de prisión hasta quince años dependiendo de las lesiones y los daños provocados.

Fuente. La crónica

El día 8 de agosto del 2003 este periódico publico una nota denominada ***hay falta de credibilidad.***

Y la nota con letras mayúsculas que dice esta deteriorada la imagen del ministerio público. Que a continuación se describe.

Imposible que se pueda integrar bien una averiguación previa en un termino de 48 horas. Nota escrita por Magdalena López.

La imagen del ministerio publico esta deteriorada ante la sociedad por que hace falta una revisión exhaustiva del marco jurídico y que sea reveladora como institución, afirmo un ex magistrado del tribunal superior de justicia del estado.

Marco Antonio Jiménez carrillo agrego que hay que revindicar a las instituciones, pero no en el sentido de que estén mal sino para darles la justa dimensión que deben tener en la comunidad.

En la sala audiovisual del CUT universidad de Tijuana se impartió la platica sobre el tema “la función persecutoria del ministerio publico” como parte de los festejos del octavo aniversario de esta institución educativa.

“Nos encontramos constantemente que las instituciones publicas son vulneradas a través de la opinión que vertimos constantemente y no nada mas eso sino también a través de los actos que nosotros ejecutamos cotidianamente”. Afirmo Jiménez carrillo.

El ministerio público debe ser visto como una institución de buena fe, indico, es decir como una institución que s esta para tutelar los derechos de los ciudadanos y procurar ciertos aspectos de seguridad jurídica de quien esta siendo involucrado en una persecución del delito.

“ Pero esa falta de credibilidad en el transcurso de los tiempos es una cadena en la cual el pecado más grande del estado ha sido no ponerle atención debida, entonces hoy cuando hay tanto delincuente reciclado, cuando tenemos mecanismos para ejecutar los delitos nos hacen dudar de la eficacia de nuestra ley sustitutiva penal”, considero.

La función formal ha sido descuidada y olvidada un poco, opino, no nada más por el estado sino también por los profesionales del derecho, quienes le han dado más importancia al derecho adjetivo y se han olvidado del derecho sustantivo.

“Como que es más importante si tengo cinco días para contestar una demanda, como en un juicio de amparo haciendo él computo total como si fuera Pitágoras par ver si no se me vence un termino para un recurso de revisión por que si no ofrezco las pruebas con tal antelación no van a ser admitidas y probablemente aunque me asista la razón el derecho no me va asistir”, declaro. El código de procedimientos penales esta demasiado tesado para ser del orden publico, indico, así como muy distante de lo que debería ser por que sí bien es cierto dentro de la averiguación previa obliga al ministerio publico a indagar y a reunir los elementos que la propia ley esta exigiendo.

“ Por otra parte nos encontramos otros aspectos de orden práctico, la institución ahí esta regulada, no ha sido probada cabalmente, existen muchos problemas y muchas limitaciones que el mismo marco jurídico supone por que por un lado lo obliga a un principio de inmediatez o oportunidad y por otro lado a circunstanciar los hechos materiales”, sostuvo.

Fuente: Contacto de Baja California.

Del 9 al 15 de Octubre.

Divide opiniones el seguro contra daños a terceros.

Piden trabajadores que se pague en plazos.

Diputados podrían aprobar la iniciativa en cualquier momento.

En cualquier momento el congreso del estado podría votar en el pleno de la Ley de Seguros de Responsabilidad Civil que promueve el diputado Gerardo Córtez y que contempla la creación de un seguro obligatorio contra daños a terceros para todo el estado de Baja California.

Incluso el legislador panista realizó una consulta en todo el estado y más del 50 por ciento de las personas que opinaron, 4 mil quinientas personas, consideraron que si sería viable un seguro de este tipo como parte de los pagos obligatorios que tendría que hacer el automovilista año con año.

Para José Hernández, quien labora en una fábrica ubicada sobre el boulevard Lázaro Cárdenas, urge que las empresas hagan algo en caso de que se apruebe la obligatoriedad del seguro: “Si lo hacen ojalá que la fábrica que la fábrica nos ayude, si apenas gano 830 pesos a la semana y me van a quitar 600 pesos de un jalón me va a tronar gacho”.

Para Ramiro Limón, estudiante de la UABC, se tiene que buscar la manera para que todos puedan acceder al seguro contra daños a terceros: “Nadie está en contra del seguro, lo que pasa es que muchos estamos en contra del pago, yo trabajo, estudio y apenas puedo sacar para la gasolina de mi carro, como le voy a hacer si en mi trabajo no me apoyan”.

“Yo si estoy en contra por que los diputados tienen que preocuparse por otras cosas más importantes y no en seguros para automóviles, por que no crean un fondo para atender a los desprotegidos, a quienes viven en colonias marginadas o en poblados muy pobres del valle de Mexicali”, dijo Juan Carmona, trabajador de una dulcería del centro de la ciudad.

El seguro es para los que menos tienen: Gerardo Córtez

El diputado panista Gerardo Córtez dijo que el seguro está pensado para que las personas que no tienen recursos económicos no vean afectado su patrimonio familiar en caso de un accidente automovilístico, ya que en muchas ocasiones tienen que vender su casa o sus bienes para pagar los daños provocados por un accidente a bordo de su auto.

“Es para quien le pudiera fallar los frenos, la suspensión o las llantas muy lisas que hasta el aire se les ve casi, y precisamente va enfocado a estas

personas que el día de mañana que llegan a provocar un accidente no tienen con que responder y más que nada es contar con la cultura de prevención”.

Según el diputado el costo del seguro oscilaría entre 550 y 600 pesos anuales con una cobertura de 150 mil pesos para daños materiales y lesiones: “Creemos que bien vale la pena adquirir la póliza para poder transitar seguro durante todo el año y en caso de que uno provoque un accidente tener la tranquilidad de que la compañía aseguradora tendrá que responder”.

El legislador blanquiazul dijo que en el caso del Seguro Único para Vehículos Automotores, el SUVA, que promovió el Jefe de Gobierno del Distrito Federal, Andrés Manuel López Obrador el precio fue mas bajo por que este seguro no contemplaba lesiones, solo daños materiales y por eso era mas barato.

“Desafortunadamente se politizo mucho, no tuvo seriedad y no prosperó, aquí se pretendo ya una vez hablado con los municipios, pretendo que entre en funciones a partir del primero de enero del año que entra y la persona que sea sorprendida sin su seguro tendría con 15 días para en vez de pagar la multa que pague el seguro y se anulara la multa”.

Ciudadanos piden que la medida no sea impositiva

Automovilistas de Mexicali manifestaron su inconformidad y hasta su duda de la consulta que realizó el diputado Gerardo Cortes, dicen que misteriosamente el legislador no público su encuesta, otros ven al seguro contra daños a terceros como un pago extra que se une al alto costo que representa tener un automóvil regularizado.

“Con sorpresa me di cuenta en la televisión y en los diarios que el diputado Gerardo Cortes estaba haciendo una consulta, que extraño, por que no aviso en los medios de comunicación de su consulta o acaso tenia miedo de que la ciudadanía lo rechazara”, dijo Felipe Márquez, bolero de la zona centro.

Para Juan Carlos Valdez que es guardia de seguridad en un banco, el seguro vendrá a sumarse a los gastos fijos que tiene destinados a su carro: “Imagínate, claro que va a costarnos mas, pago gasolina, vengo a trabajar desde Villa Verde diariamente, el otro día me agarro la fiscal y me aplicaron una multa de mas de 700 pesos y ahora tengo que ahorrar para el próximo año pagar las placas, licencia y que se me va a vencer y hasta el famoso seguro, esta canijo no”.

“Creo que no tenemos la cultura de la prevención, es cierto, yo con muchos trabajos tengo un carro de año gracias a que mi negocio esta dando dinero y si es feo que llegue alguien con un carrito viejo y me choque y acabe con mi patrimonio, por eso estoy a favor del seguro”, dijo Lorenzo de la Torre, dueño de un pequeño restaurante en la zona centro.

“Yo definitivamente no estoy de acuerdo con el seguro por que creo que ya hay cosas que son en este momento, más importantes, creo que el diputado por lo que he visto esta tratando de imponer su seguro de manera obligatoria, quien sabe que intereses tiene, a lo mejor lleva mochada con los dueños de la compañía de seguros”, comento Rosa Maria García.

Otros como el señor Armando Ramírez Gámez, residente del poblado Benito Juárez-antes Tecolotes-ni siquiera sabia de la medida y pidió que los diputados analicen bien antes de aprobar una medida que a su juicio vendría a perjudicar a los que menos tienen.

“Yo no sabia lo del seguro obligatorio, hasta ahora me estoy enterando, a mi se me hace que esta medida esta pesada para los que viven en la zona urbana y se lo digo por que por ejemplo tengo mi carrito y solo lo nuevo aquí en el ejido, si voy a Mexicali me voy en el camión, a mí en que me beneficia”.

“Ni cuenta me había dado de ese seguro, yo creo que estaría bien si se cobrara dependiendo del modelo del carro, no es justo para mí que alguien que trae una cherokee del año pague lo mismo que yo que traigo un impala 1972, por que quien trae un carro nuevo es por que tiene dinero para la tenencia, y claro que hasta para el seguro”, dijo José Ángel Calvillo, chofer de taxis de la ruta Baja California.

Para Héctor Moran, residente del fraccionamiento Misión San Diego, el seguro es bueno, pero siempre y cuando lo ayuden a pagarlo en su trabajo: “Si lo pagaría pero que nos ayuden en la fabrica, de 50 pesos por semana, por que yo pago casa de infonavit, pago el carro que acabo de comprar, un Citation modelo 1989, y tengo muchos gastos y la verdad no me alcanza, ojalá las compañías de seguros lleguen a convenios con las fabricas, eso ayudaría mucho”.

Fuente: La Voz de la Frontera.

Noviembre de 2003

EXCESO DE VELOCIDAD CAUSA DE ACCIDENTES

El 98% están relacionados y destacan las volcaduras a causa de salida de vehículo del camino.

En la carretera Mexicali San Felipe se registraron 141 accidentes vehiculares en el año 2002 y 2003 van 12, donde las causas preponderantes son el exceso de velocidad y falta de precaución, según estadísticas de la Policía Federal Preventiva.

El comandante de la estructura Mexicali de la PFP, Carlos de Nicolás Seba, dijo que el 98% de los accidentes están relacionados con el exceso de velocidad y destacan las volcaduras a causa de salida del vehículo del camino como los más comunes.

Aunado a las malas condiciones que presenta algunos tramos de esta carretera que conecta al Puerto de San Felipe, la imprudencia en el manejo y no respetar los señalamientos de tránsito, han sido las causas de los accidentes.

De Nicolás Seba, explico que diariamente levantan un promedio de 20 infracciones por diferentes violaciones al Reglamento de Tránsito en carretera, entre las que puntea el conducir en exceso de velocidad.

“Las principales causas de los accidentes, menciono, se deben a la negligencia del conductor, al no respetar los señalamientos de tránsito”.

Mientras el límite de velocidad establecido para circular por esa vía es de 80 kilómetros por hora, hay quienes la transitan a más de 120, admitió el jefe policiaco.

El riesgo de los accidentes en esa carretera que lleva al destino turístico aumenta en las temporadas de mayor aforo vehicular, como semana santa y días de asueto pos descanso laboral.

Residentes y comerciantes de San Felipe, coinciden que algunos tramos de esa carretera presentan grave deterioro, lo cual ocasiona accidentes, a causa de daños en las suspensiones de los vehículos.

Servidores turísticos y comerciantes tienen años gestionando la ampliación de la carretera a cuatro carriles, para incrementar la seguridad de ellos y de miles de turistas que acostumbran ese destino para sus vacaciones.

Fuente: La Voz de la Frontera.

Domingo 17 de Noviembre de 2002

IMPULSA DIPUTADO RAÚL RUIZ INICIATIVA DE LEY PARA VÍCTIMAS

A través de la iniciativa de Ley de Atención y Protección a las Víctimas de Delito Para el Estado de Baja California

La protección y atención debida a las víctimas de delitos, es una laguna de las Leyes que el Diputado Raúl Felipe Ruiz busca despejar a través de la iniciativa de Ley de Atención y Protección a las Víctimas de Delitos Para el Estado de Baja California, la cual contiene 33 artículos divididos en cinco capítulos.

Esta propuesta jurídica tiene por objeto establecer que la víctima es el principio del procedimiento penal, en virtud de que a través de su denuncia o querrela se pone en acción el sistema de justicia penal y si a la víctima no se le

da la debida atención, con lo que la desconfianza y la falta de fe en el sistema de justicia se convierte en una constante entre la ciudadanía.

Incluso, en algunos casos los denunciantes o afectados por algún delito, llegan a recibir malos tratos por parte de las autoridades competentes, con lo que se inhibe a denunciar, impidiendo con ello la aplicación de este sistema.

Por esa razón, según se describe en la exposición de motivos, la iniciativa se configura como una propuesta para que las víctimas de los delitos y los ofendidos puedan acceder a los derechos que ya les otorga la constitución Federal, a fin de garantizarles de manera integra protección, restitución del daño y apoyo psicológico.

Es importante, sobre todo el punto de restitución del daño. Por que muchas veces el delincuente es encarcelado pero puede llegar a cumplir la condena y salir libre sin haber resarcido el perjuicio causado a la víctima del ilícito, lo que hace que las víctimas de algún ilícito prefieran callar y no denunciar el hecho.

Fuente: Reforma

Martes 20 de Enero de 2004

PEGAN ACCIDENTES AL GASTO DE SALUD

Absorben el 30% del presupuesto de la dependencia de la atención de percances viales

En México un promedio de 520 personas resultan lesionadas cada día a consecuencia de un accidente automovilístico. Para la Secretaria de Salud, esos percances representan tan solo en atención de víctimas un gasto anual aproximado de 4 mil millones de pesos, 30% del presupuesto de la dependencia en el 2003.

Los accidentes dejan un saldo de 36 muertos diarios, en promedio, alrededor de 3 millones de consultas y 2.5 millones de días-cama.

Eduardo Vázquez Vela, director del Consejo Nacional de Prevención de Accidentes de la Ssa, externo que esta situación se convirtió ya en un problema de salud pública, por lo que urgen medidas para disminuir su incidencia.

Y es que los accidentes de tránsito, según Martha Higar, especialista del Instituto Nacional de salud pública, son la cuarta causa de muerte entre los mexicanos en edad productiva (15 a 64 años).

El INEGI revela que cada día se registra en el país un promedio de mil accidentes, cifra que ha aumentado en 30 mil casos en los últimos cinco años. Es decir, mientras que en 1997 se reportaron 248 mil 114 accidentes, en el 2002 la cifra aumento a 399 mil. **Ver graficas estadísticas de INEGI**

De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud, los percances automovilísticos cobran cada año la vida de un millón 200 mil personas, ubicándose como la nueva causa de muerte en el ámbito mundial. Es por eso que la organización dedica este año sus esfuerzos a la prevención.

Para Higar nadie en México ha planeado una política integral de prevención de accidentes. No solo desde la óptica de la salud, sino desde la óptica de la planeación de desarrollo urbano, de seguridad pública, de educación vial, o cambios en la legislación para proteger a los peatones.

“Para que puedas saber que hacer en el campo de la prevención, se tienen que tomar todos los factores: ambientales, sociales e individuales.

“En el campo individual es donde más se ha trabajado, en medidas específicas como el uso del cinturón de seguridad, explico.

Higar considero que el hacer obligatorio el cinturón de seguridad es la medida que más efectos positivos ha tenido, en términos de reducción de daños a la salud, aunque se trata de una acción preventiva secundaria porque no previene los accidentes, sino sus consecuencias.

Todo se ha dirigido al conductor, dijo, principalmente de autos particulares, pero hay más actores involucrados, como los chóferes de transporte público.

Fuente: La Crónica de Baja California.

Jueves 5 de Febrero del 2004

PREPARAN SEGURO OBLIGADO A AUTOS

El seguro tendrá un costo de 600 pesos, con una cobertura de hasta 150 mil pesos.

Una propuesta de ley para obligar a los automovilistas a contar con un seguro de daños a terceros fue presentado ayer formalmente en la sección del Congreso local.

La iniciativa será analizada por los legisladores en los próximos meses y de ser aprobada, entraría en vigor a partir del próximo año.

Gerardo Córtez Mendoza, diputado del PAN, quien presento la propuesta comento que recibió cotizaciones de varias compañías de seguros, por lo que en caso de que la ley fuera aprobada, el costo anual seria de alrededor de 600 pesos, con una cobertura de hasta 150 mil pesos.

La iniciativa de ley contempla que la medida dejaría de ser obligatoria en el caso de que las compañías aseguradoras ofertaran el seguro a un precio mayor de los 14 salarios mínimos anuales.

Este seguro, explico, no tendría deducible, por lo que cubriría el daño que se pudiera causar en personas, bienes muebles o inmuebles por mas mínimo que este fuera.

Antes de que realizara la propuesta de ley, LA CRÓNICA publico los resultados de una encuesta que realizo en Mexicali, en la que el 67% de los entrevistados estuvo de acuerdo con la implementación de una ley que los obligara a contar un seguro de daños a terceros, menciono.

Posteriormente el diputado realizó una consulta a nivel estatal en la que participaron 6 mil 152 ciudadanos en los cinco municipios, y de esa cantidad 5 mil 119 opinaron a favor, lo que representa un 83% de aceptación.

Expuso que en el estado circulan alrededor de 850 mil vehículos, los cuales muchos de ellos participaron en 25 mil accidentes en el 2003, lo que ocasiono perdidas materiales valoradas en 324 millones de pesos, eso sin contar con las vidas humanas.

NUEVA LEY

La propuesta para obligar a los automovilistas a contar con seguro de daños a terceros se contempla dentro del proyecto para una nueva legislación.

“Ley que Establece las Bases para la Circulación Vehicular en el Estado de Baja California”, sería el nombre de aprobarse en los próximos meses en el Congreso local.

El diputado Gerardo Córtez Mendoza presentó la iniciativa con el propósito de que se regulen las bases para la circulación de vehículos, expedición, canje y revalidación de placas, tarjetas de circulación y licencias de conducir en Baja California.

Esta legislación remplazaría a la Ley de Transito y Transportes del Estado.

La iniciativa contempla 40 artículos comprendidos en seis capítulos, donde en el primero de “Disposiciones Generales”, el Ejecutivo del Estado y los Ayuntamientos serán los encargados de aplicar la ley.

Fuente: La Voz de la Frontera

Lunes 9 de Febrero de 2004-04-20

BUSCA INICIATIVA DE LEY PREVENIR ACCIDENTES VIALES

La iniciativa de ley que busca sentar las bases para circular en el Estado, busca evitar que muchos autos que no reúnen las condiciones mecánicas mínimas, ocasionen mayores accidentes, por lo que en el fondo conlleva un carácter preventivo, destacó el diputado Gerardo Córtez Mendoza, autor de la iniciativa.

Agrego que se busca generar una cultura del orden y principalmente de la seguridad de las personas al aplicar un seguro contra accidentes y lesiones en un estado cuyo parque vehicular registrado supera al millón 300 mil autos, así mismo en una frontera donde la importación de unidades provenientes del vecino país se realiza de manera indiscriminada.

El presidente de la Comisión de Estudios Hacendarios y Presupuesto de la XVII Legislatura local, señaló en entrevista su confianza de que dicha iniciativa sea revisada en comisiones y subida para su discusión y eventual aprobación en los próximos meses, al contar con el consenso y aprobación de la mayoría de las fracciones representadas en el congreso.

Dicho seguro implicaría un desembolso no mayor de 579 mil pesos, el cual incluye la cobertura combinada tanto de daños materiales en el vehículo, como de lesiones en los tripulantes. Aun falta conocer si el ejecutivo estatal aporta una cantidad para acrecentar el seguro.

El diputado Córtez Mendoza, preciso que en la encuesta de opinión sobre el tema, realizada con antelación sobre mas de 6 mil personas, se obtuvo una aceptación del 83 por ciento, es decir 5 mil 119 votos a favor y 133 votos en contra.

Fuente: La Crónica de Baja California

Miércoles 3 de Marzo del 2004

DISPARAN JÓVENES LOS ACCIDENTES

Aumentan los casos de incidentes n los que se combina el alcohol y el volante

De cada 10 accidentes automovilísticos, en tres están involucrados menores de edad, según estadísticas de la Cruz Roja local.

“Cuando vamos a los servicios es triste ver que jóvenes o jovencitas quedan prensados o lesionados por conducir un automóvil en estado etílico”, expreso el técnico en urgencias medicas de la Cruz Roja, Edmundo Olvera.

Los padres de los menores, considero, tienen gran responsabilidad de los accidentes que provocan sus hijos, ya que los adultos son quienes les compran los automóviles para que paseen.

“Hace falta un mayor grado de conciencia entre los involucrados, tanto padres, hijos y autoridades consideraron deben tomar mas acciones al respecto”, dijo.

En un 94% aumentaron los accidentes automovilísticos del año 2003, comparados con el 2002 en Mexicali, según estadísticas de la Cruz Roja. El exceso de velocidad y conducir bajo los influjos del alcohol son las principales causas de las colisiones automovilísticas, informaron paramédicos de la institución.

En el año 2002 la Cruz Roja otorgo mil 769 servicios relacionados con colisiones automovilísticas y en el 2003 fueron dos mil 642.

A pesar de los esfuerzos que realizan las autoridades municipales como el programa de “Conductor Designado”, los accidentes automovilísticos siguen en aumento en la ciudad.

Olvera señalo que lamentablemente los accidentes automovilísticos, donde se combina el “volante” con el alcohol siguen en aumento en la ciudad.

Fuente: Costco Contacto

Marzo 2004

LOCOS AL VOLANTE

En México existen mas de veinte millones de vehículos de transporte terrestre (motocicletas, autos, camiones, etc.), sin embargo, a nivel nacional son apenas diez millones los que conducen estas unidades con todos sus papeles en regla, es decir, con licencia, tarjeta de circulación y los permisos necesarios. ¿Por qué? Simple, por que en nuestra sociedad no existe una cultura vial apegada a la legalidad y al respeto por los demás.

Cifras del INEGI revelan que del año 2000 al 2002 se reportaron formalmente poco más de un millón de accidentes vehiculares en todo el territorio nacional, de los cuales una tercera parte se registraron en los estados de Nuevo León, Jalisco, Chihuahua y el Distrito Federal.

Las cifras antes referidas guardan una lógica: a mayor parque vehicular circulando, mayor es el riesgo de sufrir percances. No obstante, esa lógica no aplica en países como Canadá, Francia e Italia, donde la cultura vial de sus

habitantes se ha elevado al grado de que un automovilista con permiso para manejar reporta, en promedio, un percance cada dos años. En México ni siquiera existe esa estadística, es mas ni si quiera sabemos cuantas personas están de tras de un volante sin tener la mínima experiencia de manejo.

Las llamadas cifras rojas así lo demuestran. Tan solo en el Distrito Federal y la Zona Metropolitana se reportaron durante el año pasado mas de tres mil muertes y cuarenta mil heridos, producto de los accidentes viales. Aunado a lo anterior, se suma el magro respeto que se tiene a los peatones, ciclistas y motociclista; esta cifra lo dice todo: cada año son atropelladas en el país casi setenta mil personas, de las cuales más de tres mil pierden la vida y cerca de veinticinco mil sufren secuelas insuperables.

Esta elevada cifra se atribuye a la falta de respeto por quienes no se desplazan a bordo de una unidad y a la franca insuficiencia de señalamientos y equipamiento urbano, como puentes peatonales, barreras de concreto, semáforos y demás. Resulta este un asunto que bien se puede resumir en la “ausencia plena de una política vial admisible”, esto es, reglamentos caducos, corporaciones corruptas y gobiernos incapaces de aplicar el orden.

Y sobran los ejemplos: en el Distrito Federal se ha buscado implementar la operación de un seguro obligatorio para todas las unidades que se mueven en esta urbe, sin embargo, los intentos hasta ahora han sido estériles, aun cuando se estima que tan solo en la capital del país se registran mil cien accidentes de transito cada 24 horas. En el Estado de México se trabaja en la elaboración de una licencia de conducir que contemplara un seguro de vida por 35 mil y 50 mil pesos para quienes fallezcan.

Sin embargo, aun son pocas las entidades que trabajan en la elaboración de medidas estrictas para garantizar la seguridad tanto de quienes manejan como de los que no. De hecho, para manejar en México solo hace falta una licencia, cuyo costo va de los 200 a los 600 pesos. Dicha licencia, en la mayoría de los casos, se puede conseguir sin realizar un curso de manejo, sin pasar un examen y, en ocasiones, hasta sin presentarse personalmente a recoger el documento.

Las pérdidas económicas que generan los accidentes viales en nuestro país son multimillonarias, son recursos que se utilizan para aplicar medidas correctivas y que bien podrían significar una poderosa inyección económica para desarrollar una verdadera cultura vial. Por cierto, ¿usted usa su cinturón de seguridad?

Fuente: La Crónica

Viernes 26 de Marzo del 2004

CONFIA EN APROBACIÓN DEL SEGURO OBLIGATORIO

Las expectativas de que se apruebe son favorables, por pláticas con otros diputados y el resultado de una consulta pública, sostiene Córtez Mendoza.

En agosto podría entrar en vigor la Ley que establece las bases de circulación vehicular en el Estado de Baja California, de aprobarse dentro de un mes, señaló el diputado panista Gerardo Córtez Mendoza. **Ver anexo de la ley**

En febrero presento la iniciativa que fue sometida para su dictamen a la Comisión de Legislación, donde se contempla un apartado para que sea obligatorio adquirir un seguro de responsabilidad civil.

El legislador explicó que la póliza debe amparar por lo menos 150 mil pesos en daños materiales o lesiones que lleguen a provocar, en caso de chocar.

Además, preciso, el costo para comprarlo debe ser menor a los 600 pesos anuales.

Desde esa fecha, dijo, recibieron cotizaciones que ofrecían el seguro por 700 ó 800 pesos.

De las ocho que recibió, agrego, la de la empresa general de seguros, fue la mas baja, con un precio de 579 pesos al año.

Expuso que buscara que las otras compañías manejen un valor similar, para que tengan la misma oportunidad de competir por un mercado de aproximadamente 800 mil vehículos en la entidad.

Respecto al análisis para el dictamen, continuo, tiene conocimiento de que sus compañeros están determinando la factibilidad y pidiendo opiniones a otras instancias de gobierno.

“Por ejemplo, de la secretaria de finanzas, para ver como puede afectar que tener un seguro sea requisito para los tramites de las placas”, comento.

“Considero que en un mes terminan el dictamen y bajara al pleno para su aprobación. De ser así, entraría en vigor el 1 de agosto para que no afecte el reemplacamiento que actualmente se lleva”, manifestó.

El diputado agregó, que con esa fecha se dará oportunidad a la gente para que adquieran el seguro, que tendrá una vigencia anual, es decir, que no se vencerá en diciembre sino en agosto de 2005.

Añadió que las expectativas de que se apruebe son favorables, por platicas que ha tenido con otros diputados, así como el resultado de una consulta publica.

Con recursos propios, aclaro, mando imprimir 10 mil boletas y coloco 25 urnas en los cinco municipios para que la gente opinara.

Agrego que 9 mil boletas que repartieron en 5 mil 137 respondieron estar a favor y 930 en contra, unas no se contestaron y otras desaparecieron.

“Comentaron que el principal problema son los autos `chocolates´ y pidieron que implementen medidas para regularizarlos”, concluyó.

Córtex Mendoza manifestó que la iniciativa surgió debido a las perdidas económicas que se dan cuando hay accidentes y la gente no tiene con que pagar los daños, especialmente la gente de escasos recursos.

Quienes provocan el incidente, continuo, se enfrentan a perder su vehículo y un problema legal por la demanda de daños a propiedad ajena.

En tanto, quienes fueron agredidos, pierden su patrimonio si el responsable no tiene con que pagar.

REFLEXIONES Y PROPUESTA PARA EL DISEÑO DE UN MODELO DE GESTIÓN PÚBLICA PARA RESARCIR AL OFENDIDO EN SU DAÑO

En el presente estudio de caso, que tiene como objetivo analizar si el Gobierno del Estado de Baja California tiene o no una estrategia para resarcir al ofendido en su daño. Con motivo de tránsito de vehículos Y después de un análisis descriptivo de lo que se tiene en las diversas dependencias de la administración pública con respecto a este tema he encontrado que únicamente se concreta a cumplir con el principio de legalidad, esto es ajustarse a las disposiciones legales que le marca cada una de las leyes orgánicas y atendiendo a un sin número de acciones políticas, que aunque con muy buena intención no logran cristalizar en la conciencia del ciudadano al ver que cada vez que le solicita al estado que le responda con acciones concretas en que el daño que se ha proporcionado un detrimento en su patrimonio.

pues simple y sencillamente no encuentra satisfecho sus requerimientos, cuando me refiero a que el Gobierno con sus muy buenas intenciones pretende tomar acciones que beneficien a la colectividad, se quedan en puros intentos ya que la buena fe con que se emprenden acciones no son con el verdadero propósito de ayudar a la sociedad, sino como meros actos de campaña y, populacheros donde la ciudadanía se ve bombardeada por estas iniciativas que con la buena intención realmente pretenden beneficiar a la ciudadanía sin embargo se puede analizar el caso concreto en el que aproximadamente han pasado ya casi dos años que se inició una polémica que pretendía ser de interés general me refiero a la iniciativa de implementar un seguro contra daños a terceros. **Ver anexo proyecto de ley.**

La cual levanto una serie de reacciones algunas a favor y la mayoría en contra sin embargo dicha iniciativa bajo al pleno en el **comunicado 522** y se le

denomino **iniciativa para obligatoriedad del seguro de responsabilidad civil** y se encuentra en estos momentos para su discusión y Análisis en la cámara de diputados, específicamente en la comisión de legislación y puntos constitucionales para su análisis y posterior dictaminación. Esta iniciativa fue presentada en Mexicali baja California el miércoles cuatro de febrero del 2004 por el diputado Jesús Gerardo Cortes Mendoza y el objeto de la presente iniciativa es regular las condiciones y requisitos para la expedición, canje y revalidación de placas, tarjeta de circulación vehicular y licencia de conducir, así como a la obligatoriedad de un seguro de responsabilidad civil., **ver anexo iniciativa de ley**

Comento el legislador al momento de presentar la iniciativa respecto al seguro obligatorio que se asegurara el fiel cumplimiento de obligaciones que surjan por los daños a terceros a causa de accidentes de transito en él trafico de vehículos, así como el respeto alas garantías mínimas que tienen los sujetos que resultaren perjudicados por causas ajenas a su voluntad, imponiéndoles a los responsables el resarcir debidamente tanto los daños materiales como humanos, causados por delitos imprudencia les. Y hace una amplia explicación en él capitulo quinto donde se contempla “la obligatoriedad de la póliza del seguro de seguro de responsabilidad civil” estableciendo que el seguro anual deberá garantizar cuando menos los daños a terceros en sus bienes y personas por un monto equivalente (3315) a tres mil trescientos quince veces el salario mínimo general vigente. Con la intención que si llega a pasar esto quiere decir se aprueba y el ejecutivo no la beta entra en vigor hasta el año 2005.

Específicamente en enero y es de hacerse notar que para esta fecha los diputados que se encuentran en el poder legislativo para esta fecha habrán dejado de serlo, con lo que los nuevos diputados traen su propio interés.

Concluyendo que efectivamente el estado actualmente tiene algunas acciones tendientes a resarcir al ofendido en sus daños a través de los ministerios públicos que son los que se encargan de integrar las averiguaciones previas en los casos que los accidentados así lo solicitan, pero es de mencionar que no todas las actuaciones de las autoridades ministeriales terminan con una

sentencia condenatoria donde el ofendido vea que realmente se hizo justicia y encontró que el daño en su patrimonio se vio resarcido, ya que por inconsistencias procesales el juez absuelve al sentenciado de la reparación del daño.

Mi propuesta coincide que para que el gobierno efectivamente logre resarcir el daño al ofendido tendría que implementar una ley de responsabilidad civil a terceros cuando menos, por lo que pongo a consideración los elementos que esta ley debe tomar en cuenta.

En primer termino que emane del poder legislativo para que tenga fuerza coactiva sin pena de que ningún vehículo pueda circular si no cuenta con un seguro de daños a terceros.

Características de la póliza:

Debe contener en sus coberturas la responsabilidad civil.

Gastos médicos.

Asesoría legal.

Cuando menos par efectos de que la póliza cubra los gastos mínimos necesarios, y que en su oportunidad el ofendido no se le vean resarcidos sus daños, así mismo que en caso de ser necesario se cubran los gastos médicos que pudieran resultar de la coalición o el accidente de transito, y como consecuencia de la comisión del delito de daño en propiedad ajena por culpa el propio conductor tenga asegurada su libertad con la asistencia legal. Esta consistiendo en que el abogado deposite fianza para garantizar la reparación de los daños y la buena conducta procesal, además la póliza debe ser emitida por una compañía de seguros que efectivamente cuente con la infraestructura técnica suficiente para responder en todos y cada uno de los siniestros que se presenten en el estado por eso es indispensable que se haga un análisis de las compañías que se encuentran con estas características en la entidad de las cuales se pueden mencionar entre las mas importantes la de **Grupo Nacional Provincial, Ing. Comercial América ,General de seguros, Quilitas, Metropolitana, Seguros del Centro, Aseguradora Ana, seguros atlas**, entre otros.

Sugiriendo que estas compañías entren a una licitación pública y que se analicen verdaderamente los servicios que estén en posibilidad de prestar, cada una de las compañías y no se deje llevar por la corrupción y se pueda entregar a la compañía que nos dé el costo más barato, ya que se debe tomar en consideración a la ciudadanía que será a fin de cuentas quien tendrá que erogar la cantidad por el seguro de responsabilidad civil a terceros, es también de hacerse notar que la compañía debe tener una estrecha comunicación con Recaudación de rentas a efecto de que esta al momento de emitir el canje de placas necesariamente tenga cuando menos el seguro de los daños a terceros para que pueda efectuar el trámite respectivo,

Se considera que por ejemplo los vehículos de reciente modelo la agencia les exige el seguro mientras les está financiando el vehículo, por lo que de una u otra manera no se podrá ser tan exigente en el sentido que el seguro necesariamente tiene que provenir de la compañía designada por el gobierno y según el contrato de concesión que se le asigne, atendiendo a esto se tendrá que ser flexibles, además que la compañía de seguros antes mencionada generalmente son de cobertura amplia que establece que se cubren todos los daños y no únicamente al tercero como cuando menos se requiere tenga este seguro de daños a terceros.

Dicha propuesta realmente tiene una serie de aristas que se deberán de cumplir tales como, el costo de la póliza no exceda de mil pesos, que las coberturas sean suficientes para realmente cumplir con las expectativas de resarcir al ofendido en sus daños, y debemos de tomar en consideración que en el estado andan circulando vehículos que cuestan aproximadamente ochocientos mil pesos y, de más alto valor, que aunque los daños que se le pudieran ocasionar no fueran totales. **Ver grafica 4 de dspm**

Si es que por mínima que sea la reparación si es considerada de una alta cuantía para una persona que únicamente recibe el mínimo,

Por otro lado sabemos que las compañías que cuentan con una adecuada infraestructura y los elementos humanos capacitados y el capital deseado, lo adquirirán en el volumen de asegurados que posea.

BIBLIOGRAFÍA

- Fernández Hernández B. (1991), *Metodología de la investigación*, México, Ed. Mc Graw Hill.
- Caballero, G. (1994), *Mexicano esta es tu constitución*, México, Ed. Porrúa.
- Castellanos, F. (1975), *Lineamientos elementales de derecho penal México*, Ed. Porrúa.
- (2001), *Culpabilidad y pena*, México, Ed. Porrúa.
- (2000), *Código penal y de procedimientos penales para B.C.* México, Guías y Publicaciones.
- (1999), *Código penal para el D.F. en materia del fuero común y para toda la republica en materia del fuero federal*, México, Ed. DELMA
- (1998), *Constitución Política del estado libre y soberano de B.C.* México, Guías y publicaciones.
- (2000), *El procedimiento penal en México*, México, Ed. Porrúa.
- (1998), *El ministerio público en funciones*, México, Ed. Porrúa.
- (1994), *Filosofía de la procuración de justicia*, México, Ed. Porrúa.
- Flores Cervantes, C. (1996), *Los accidentes de tránsito*, México, Ed. Porrúa.
- Garambella, J. (1981), *Los mejores casos de Alfonso Quiroz Cuarón* México, Ed. Diana
- (1998), *Ley de seguridad pública municipal*, México, Guías y publicaciones.
- (1998), *Ley orgánica de la procuraduría general de justicia del estado de B.C.*, México, Guías y publicaciones.
- (1996), *Legislación sobre la procuración de justicia y derechos humanos del estado de B.C.*, México, Ed. Bahía.
- López Betancourt, E. (2001), *Teoría del delito*, México, Ed. Porrúa.
- (1999), *Manual del ajustador*, México, Ed. Porrúa.

Malo Camacho, G. (2001), *Derecho penal mexicano*, México, Ed. Porrúa.

Molina Valenzuela, M. (1998), *Nueva practica forense en materia penal*, México, Ed. Porrúa.

(1998), *Modelos y procedimientos penal del fuero común y fuero federal*, México, Ed. SISTA.

Pagononi D' Donoho, F. (1997), *El arbitraje en México*, México, Ed. SISTA.

Ponce Ramírez, H. (1998), *Práctica forense en el periodo de averiguación previa*, México, Ed. SISTA.

Práctica forense penal, México, Ed. S.A. de C.V.

(1992), *Reglamento de tránsito y transportes del estado de Baja California*, México, Impresos Bahía.

(1996), *Reglamento de tránsito municipal del estado de Baja California*, México, Leyes de Baja California.

(1999), *Reglamento del servicio de seguridad pública para el municipio de Mexicali*, México, ED. Bahía.

Rivera Silva, M. (1975), *El procedimiento penal*, México Ed. Porrúa.

(2000), *Termino constitucional y probable responsabilidad penal* México, Ed. Porrúa.

Shao, S. (1976), *Estadística para economistas y administradores de empresas*, México, Ed. Centro.

APÉNDICE

Código de encuesta

V.1 Fecha de accidente: día del mes y año en el que ocurrió el accidente.

V.2 Hora del accidente: la hora del accidente.

V.3 Folio Interno: número que le correspondió en forma numérica mediante al folio del accidente.

V.4 Colonia: lugar de Mexicali donde se presento la colisión.

V.5 Ubicación de la calle o avenida: lugar preciso de impacto procediendo calle o avenida.

V.6 Ubicación entre que calles: Ubicación de precisión entre una calle y otra definiendo las variables 6 y 7.

V.7 Otra calle: las calles que confluyen en donde se presento el siniestro.

V.8 Lesionados: numero de lesionados por cada reporte de transito.

V.9 Piso: destacando

- 1) Como seco.
- 2) Como Húmedo.

V.10 Monto aproximado de daños: Cantidad en miles de pesos que se calcula cuanto valen los daños materiales de los vehículos colapsados.

V.11 Preferencia:

- | | |
|------------|------------|
| 1) calle | 4) avenida |
| 2) esquina | 5) bulevar |
| 3) ramial | 6) otro |

V.12 **monto aproximado de los daños:** cantidad de miles de pesos que se calcula vale los daños materiales de los vehículos colapsados.

V.13 Tipo de Colisión: es la descripción del daño en virtud del impacto provocado.

- 1) colisión
- 2) derrape

- 3) rozamiento
- 4) alcance
- 5) volcadura
- 6) otro

V.14 Otros daños: es la descripción del daño diferente a los vehículos involucrados como son:

- 1) postes
- 2) banquetas
- 3) bardas
- 4) cercos
- 5) señalamientos
- 6) otro

V.15 Control de tránsito: es la forma en que el reglamento de tránsito especifica la forma en que controla el tráfico.

- 1) cruceo regular
- 2) cruceo irregular
- 3) acotamiento
- 4) otro

V.16 Circulación: es la descripción de los puntos cardinales mediante los cuales establece la ubicación del accidente con las siguientes variables:

- 1) norte - sur
- 2) sur - norte
- 3) este - oeste
- 4) oeste - este
- 5) poniente - oriente
- 6) oriente - poniente
- 7) otro

V.17 Marca de vehículo: descripción de la marca de los vehículos colisionados, con las variables:

- 1) Ford
- 2) Chrysler
- 3) Chevrolet
- 4) Nissan
- 5) Toyota
- 6) otro

V.18 Modelo del Vehículo: Son los modelos de los vehículos que intervienen dando la pauta a que desde vehículos recientes modelos hasta vehículos muy antiguos.

V.19 Color de los vehículos: aquí se describe los colores de los vehículos accidentados predominando los colores básicos:

- 1) blanco
- 2) negro
- 3) rojo
- 4) azul
- 5) verde
- 6) amarillo
- 7) otro

V.20 Placa del vehículo: aquí se anota el número de la placa de los vehículos accidentados y pueden diferenciarse de la siguiente forma:

- 1) nacionales
- 2) fronterizas
- 3) extranjeras

V.21 Conductor del vehículo: se especifica el nombre y apellidos de ambos conductores.

V.22 Edad del conductor: aquí se establece la edad de los conductores según su dicho.

V.23 Domicilio del conductor: aquí se especifica el domicilio del conductor.

V.24 Licencia del conductor: Aquí se describe el número de la licencia si tiene, y si no en su defecto se anota no tiene.

V.25 Propietario del vehículo: nombre del propietario del vehículo que aparece en primer término ya que en ocasiones no es el mismo que aparece como conductor.

V.26 Domicilio del propietario del vehículo: aquí también se anota el domicilio del propietario ya que en ocasiones este vendió el vehículo, pero no lo cambio de propietario.

V.27 Uso de grúa: aquí se especifica si se uso grúa o no ya que esto también implica un gasto para obtener la libertad de la unidad. Y se pone variable:

- 1) Sí
- 2) no

V.28 Multa al conductor: generalmente el orden en el que aparece el conductor es su responsabilidad y por lo tanto se le aplica una multa:

- 1) Sí
- 2) no

V.29 Condición de los frenos del vehículo: es la revisión que hace el agente de tránsito del estado en que se encuentran los frenos de ambas unidades.

- 1) buenos
- 3) malos
- 4) regulares

V.30 Luces del vehículo: es la revisión que hace el agente de tránsito de las luces del vehículo que aparece en primer término.

V.31 Teléfono del conductor: es especificar el número telefónico con el objetivo de establecer comunicación entre ambos conductores con el fin de que se concilien.

V.32 Aseguradora del conductor: es anotar el nombre de la aseguradora, si existe o no.

- 1) Sí
- 2) no

V.33 Traslado del conductor: en ocasiones cuando el conductor esta lesionado se traslada al:

- 1) hospital
- 2) Cruz Roja
- 3) ISSSTE
- 4) ISSSTECALI
- 5) IMSS
- 6) Otro

V.34 Certificado médico: Aquí se anota el número del certificado médico y el estado en que se encuentra el conductor lesionado.

V.35 Diagnóstico del conductor: aquí se describe el diagnóstico del conductor uno y dos, respecto a si ingirió o no bebidas embriagantes o alguna droga con variable:

- 1) normal
- 2) aliento alcohólico
- 3) estado de ebriedad
- 4) intoxicado por marihuana
- 5) Intoxicado por otra droga

V.36 Daños totales: es la descripción de los daños en el vehículo uno y dos.

- 1) parciales
- 2) totales
- 3) otro

Las variables de la 36 en adelante describen los mismos rubros del vehículo 1.

ANEXOS TABLAS Y GRAFICAS

COMISION DE SEGURIDAD PUBLICA MUNICIPAL Sección Tránsito Reporte de Accidente de Tránsito

Fecha Impresión: 19/02/2004

Página: 1

Fecha: 19/02/2004		Hora: 13:16		Folio Interno: 1-1922004/11473-1	
No. de Lesionados: 0		DATOS DEL LUGAR		Monto Aproximado de Daños: \$ 3.000,00	
Colonia: ZONA CENTRO		Calle Principal: ZUAZUA		Referencia: TABERNA BAR	
Entre o Esquina con:		Y: ANTONIO ESCOBEDO AVE.		<< NO HAY LESIONADOS >>	
Tipo de Accidente : COLISION EN ANGULO		Preferencia : EL QUE SE INDIQUE			
Circunstancias: IMPRUDENCIA DE CONDUCTOR		Sobrepiso :			
Ubicación y Control : CALLE DE DOS SENTIDOS, CALLE DE UN CARRIL		Información Diversa : CONDUCTOR CON LICENCIA			
VEHICULOS INVOLUCRADOS					
Vehículo No. 1		Circulación: PONIENTE-ORIENTE		Serv: PARTICULAR	
Tipo: PICK-UP		Marca: TOYOTA		Modelo: 1978	
Color:		Conductor: GARIBAY GUERRA JAVIER		Serie: RN28166819	
Edad: 68		Licencia: SI		Domicilio: CION. YUCATAN 390	
Depósito: 08 XOCHIMILCO		Cinturón: Se Ignora		Propietario: GARIBAY GUERRA JAVIER	
Certificado No. : 0012163/04		Grua: SI		Frenos: Buenos	
Daños: CAJA POST. DRO. Y RIN POST. DRO.		Diagnóstico: NORMAL		Dirección: Buena	
				Luces: Buenas	
				Aseguradora: NINGUNA	
				Teléfono: 5 55 20 61	
				Vehic. No.1	
				Placa: ZKS4436	
Vehículo No. 2		Circulación: ORIENTE-PONIENTE		Serv: PARTICULAR	
Tipo: AUTOMOVIL		Marca: CHRYSLER		Modelo: 2003	
Color: PLATA		Conductor: SOTO GARCIA JESUS RUBEN		Serie: KMHAG51673U315668	
Edad: 25		Licencia: SI		Domicilio: PERU 450	
Depósito: CON SU CONDUCTOR		Cinturón: SI		Propietario: ASESORIA Y SERVICIOS DE COPIAD	
Certificado No. : 0012164/04		Grua: No		Frenos: Buenos	
Daños: GUAR. CONDUCTOR, COFRE, DEF. ANT.		Diagnóstico: NORMAL		Dirección: Buena	
				Luces: Buenas	
				Aseguradora: GRUPO NACIONAL	
				Teléfono: 5 67 26 23	
				Vehic. No.2	
				Placa: AGN6625	

OTROS DAÑOS.- NINGUNO.

VERSIONES.- Al llegar al lugar del accidente se encontraba la unidad 1077 tripulada por la C. Agente Nora Aguilar, y la unidad ciclista de la Agente Linelly Arreola del cuadrante 01 de policía patrullas zona comercial cuidando el accidente.

Arriba la unidad 2423 de tto. central tripulada por la C. Agente Ericka Murgula Miranda con no. 12583 del 1er turno. del dpto. de Investigadores de evidencias físicas terrestres al lugar.

Version del conductor del veh. no. 1:
Yo venia por la ave. zuazua de oriente a poniente, cuando iba a dar vuelta y vi que venia muy lejos el otro carro y por eso me meti, y fue que oí el racheo de llantas y freno yo creo a 100 mts., y ahí quedo, no me di a la fuga.

Version del conductor del veh. no. 2:
Yo venia circulando por la ave. zuazua de oriente a poniente sobre el carril cuando vi que el señor del otro carro se me atraveso frene pero ya tenia arriba el carro, y fue que lo impacte.

Piso asfalto seco, luz de día, condiciones climatológicas normales.

DISEÑO ESTRUCTURAL DEL CAMINO.- La ave. zuazua comprende un carril habil de circulación de oriente a poniente y viceversa y estacionamiento en batería a ambos costados, dividiendo las arterias una línea amarilla demarcada en el asfalto seco.

POSICION FINAL DE LOS VEHICULOS Y EVIDENCIA FISICA.- Al llegar al lugar del percance se encontro el veh. no. 1 con su frente al poniente sobre su carril habil de circulación de oriente a poniente sobre la ave. zuazua, y el veh. no. 2 se encontro con su frente al norte sobre el carril habil de circulación de oriente a poniente sobre la ave. zuazua.

NATOMIA DEL HECHO.- Por los datos recabados en el lugar de los hechos y las evidencias físicas se deduce lo siguiente:

Que el veh. no. 2 circulaba correctamente por el unico carril habil de circulación de ote. a pte. de la ave. zuazua -donde se aprecian 4 mts. de derrape en el asfalto seco por la huella de frenado- y el veh. no. 1 circulaba por el unico carril habil de pte. ote. de la ave. zuazua cuando al intentar dar la vuelta sobre la línea amarilla continua demarcada en el asfalto seco, para estacionarse en batería del lado norte, frente a la cerrajería contigua al poniente del negocio denominado bar la taberna y no alcanzarle el tiempo y la pericia para realizar esta maniobra resulta impactado por el veh. no. 2.

nota: el conductor del veh. no 1 expresa que circulaba de ote. a pte. sobre la ave. zuazua, cuando las evidencias físicas demuestran lo contrario ya que si fuera así, entonces el veh. no. 1 circularía en una vía de un carril, paralelo al veh. 2 haciendo 2 carriles donde no los hay, o si fuera el caso en sentido contrario a la natural circulación pte.ote., o si hubiera venido detras del veh. no. 2 sobre el mismo carril habil de ote. a pte. hubiese sido este un accidente de tipo colision por alcance y la colision por ende diferente.

RESPONSABILIDAD.- En el presente accidente de tránsito se responsabiliza al conductor del veh. no. 1 por el siguiente razonamiento:

Cuando se utilizan las rayas continuas de color demarcadas en el asfalto, indican una prohibición de dar vuelta a la izquierda cruzando dicha línea. Por falta de precaución al conducir un vehículo de tracción motora en movimiento, ocasionando el presente accidente.

REGlamentación.- Violando por esto los Artículos 63-II y 53-I del Presente Reglamento de Tránsito Municipal en vigor.

MURGUIA MIRANDA ERICKA
C. AGENTE DE TRANSITO

RIOS VARGAS RODRIGO
C. SUPERVISOR

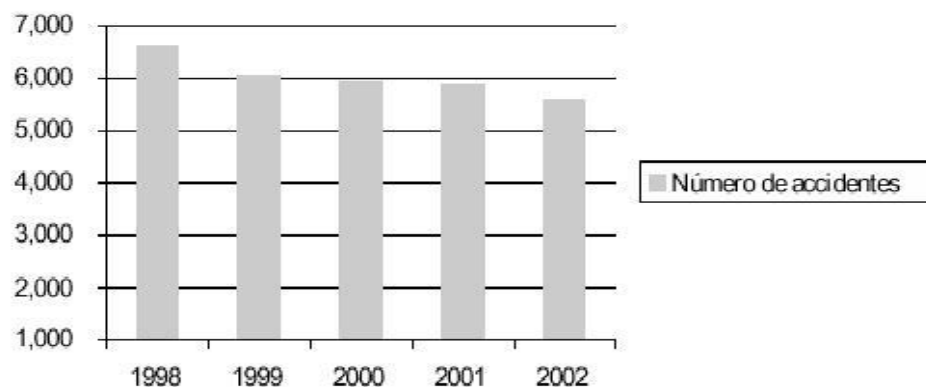
Accidentes de tránsito, personas lesionadas y personas muertas según ubicación del accidente 1998 - 2002

Ubicación	Número de accidentes				
	1998	1999	2000	2001	2002
Zona Urbana					
Accidentes de tránsito	4,794	4,218	4,142	4,245	4,064
Personas lesionadas	2,490	2,807	2,965	2,953	3,362
Personas muertas	16	19	28	36	53
González Ortega					
Accidentes de tránsito	849	930	927	932	925
Personas lesionadas	604	642	596	692	778
Personas muertas	14	19	18	11	19
San Felipe					
Accidentes de tránsito	122	177	234	143	94
Personas lesionadas	118	153	169	114	65
Personas muertas	8	13	11	3	3
Santa Isabel a/					
Accidentes de tránsito	130	58	6	-	-
Personas lesionadas	105	32	4	-	-
Personas muertas	8	1	-	-	-
Zona Valle					
Accidentes de tránsito	698	637	604	542	514
Personas lesionadas	482	535	546	453	521
Personas muertas	44	60	40	31	27
Total de accidentes	6,593	6,020	5,913	5,862	5,597
Total de lesionados	3,799	4,169	4,280	4,212	4,726
Total de muertes	90	112	97	81	102

a/ La información de Santa Isabel se incluye en Zona Urbana

FUENTE: Dirección de Seguridad Pública Municipal de Mexicali - DSPM., Departamento de Informática y Estadística.

Número de accidentes



Distribución de patrullas en el Municipio de Mexicali 1998 - 2002

Sección	Número de patrullas				
	1998	1999	2000	2001	2002
Zona Valle	68	65	69	68	75
Tránsito	66	60	72	71	58
Estaciones Urbanas	63	58	54	60	72
Policía	59	57	60	65	50
Por Asignar c/	24	33	81	82	-
Barrios	17	27	35	33	40
González Ortega	23	18	16	23	39
Santa Isabel	17	15	9	8	23
S.T.O.P b/	5	9	-	-	-
Servicios Especiales	7	6	4	8	5
Operativo	-	2	2	2	2
D.A.R.E. a/	-	2	5	5	9
Traslados	-	2	4	5	3
B.E.T.A.	-	1	1	1	-
Alfa/Gama	-	-	-	-	10
BOM	-	-	-	-	4
Total	349	355	412	431	390

a/ Total de patrullas para grupo de refuerzos.

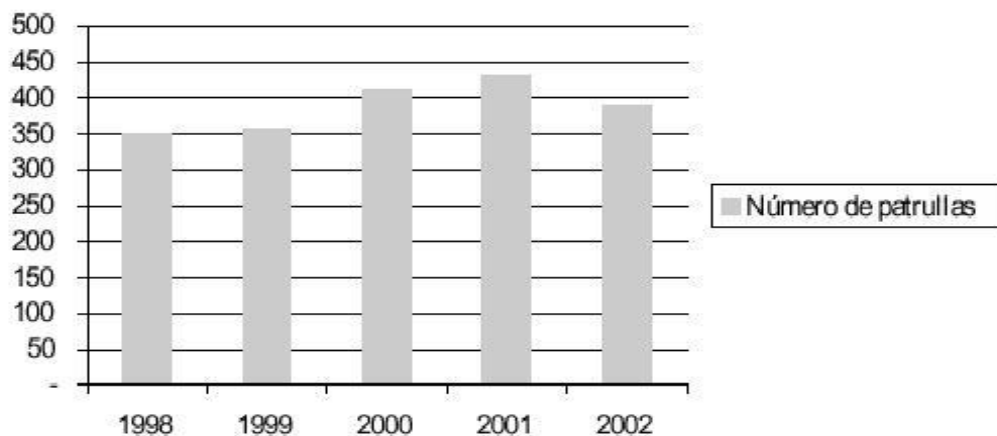
b/ Deja de existir desde el año 2000.

c/ Todas las unidades fueron asignadas.

FUENTE: Dirección de Seguridad Pública Municipal de Mexicali - DSPM,

Departamento de Informática y Estadísticas

Número de patrullas

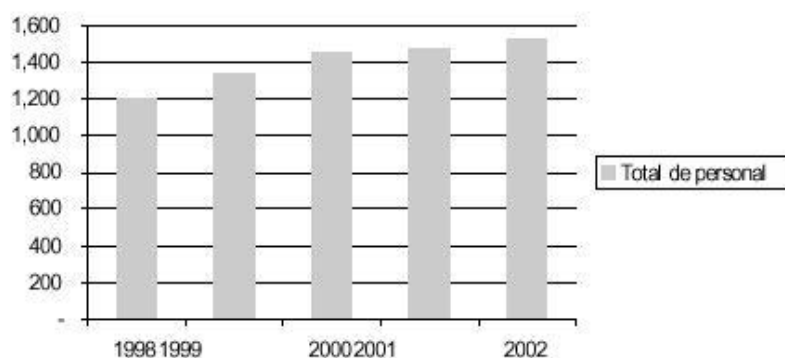


Conformación del personal del Departamento de Seguridad Pública Municipal 1998 - 2002

Concepto	Total de personal				
	1998	1999	2000	2001	2002
Personal operativo	1,010	1,122	1,149	1,208	1,252
Personal administrativo	196	219	298	269	267
Total	1,206	1,341	1,447	1,477	1,519

FUENTE: Dirección de Seguridad Pública Municipal de Mexicali - DSPM, Departamento de Informática y Estadística.

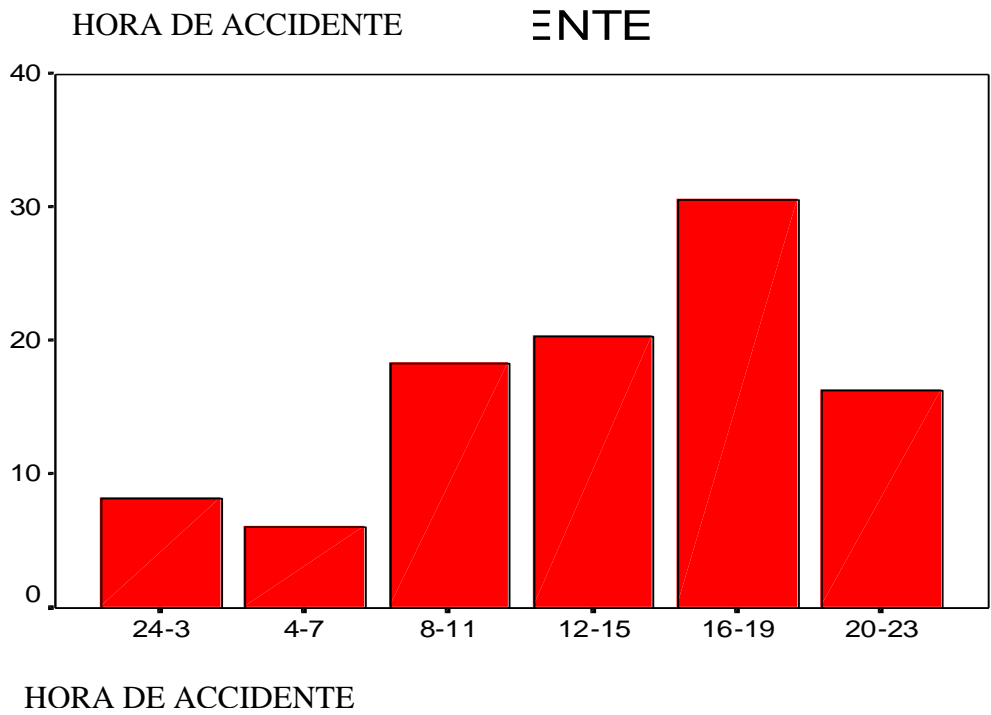
Total de personal



Relación de accidentes ocurridos en la zona Urbana de Mexicali 1999 - 2002

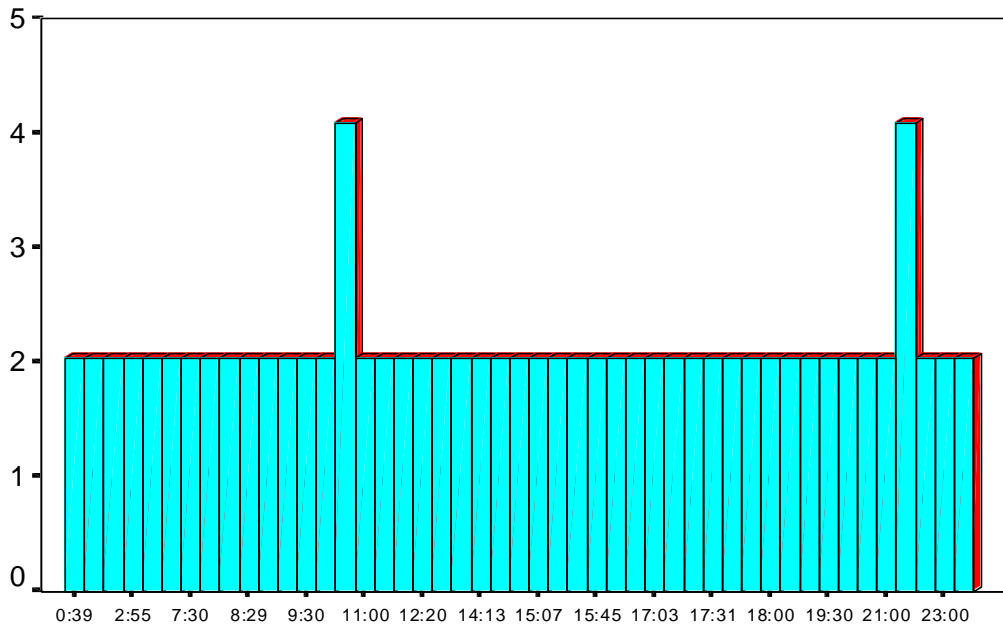
Accidentes	1999	2000	2001	2002
Atropellamientos	250	249	223	250
Caída de persona	10	25	22	10
Volcadura	68	99	118	127
Fuga de conductores	584	749	707	638
Conductores ebrios	597	673	906	773
Conductores drogados	24	24	19	21
Conductores con aliento alcohólico	638	594	672	495
Muertos	19	28	36	53
Lesionados	2,807	2,965	2,953	3,362

FUENTE: Dirección de Seguridad Pública Municipal de Mexicali - DSPM, Departamento de Informática y Estadística.



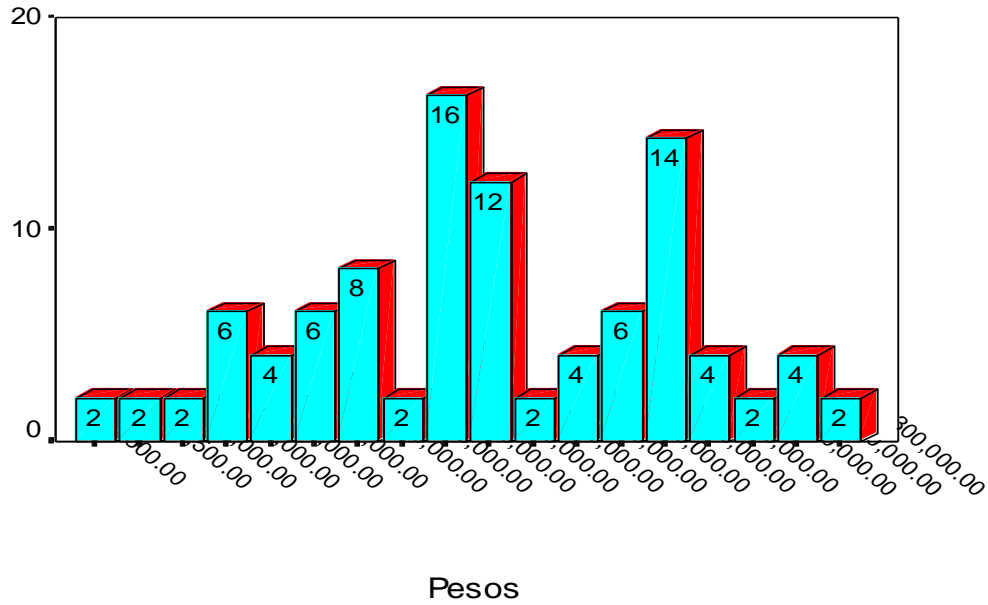
Gráfica 1 Hora del Accidente

Ciudad de Mexicali, 2002



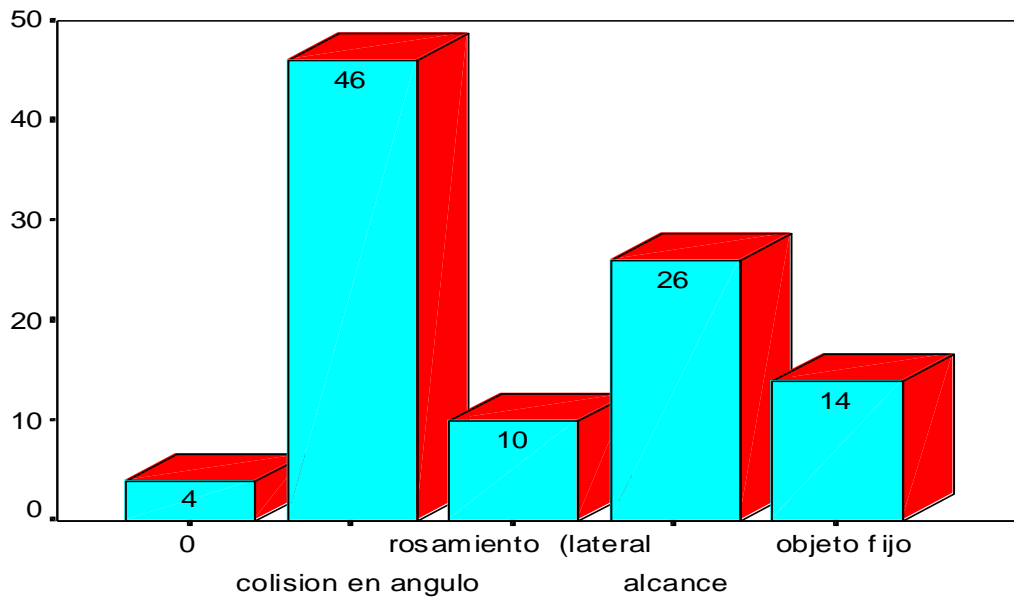
Fuente: Parte informativo de accidente de tránsito de la DSPM, 2002

Gráfica 4. Monto aproximado de daños



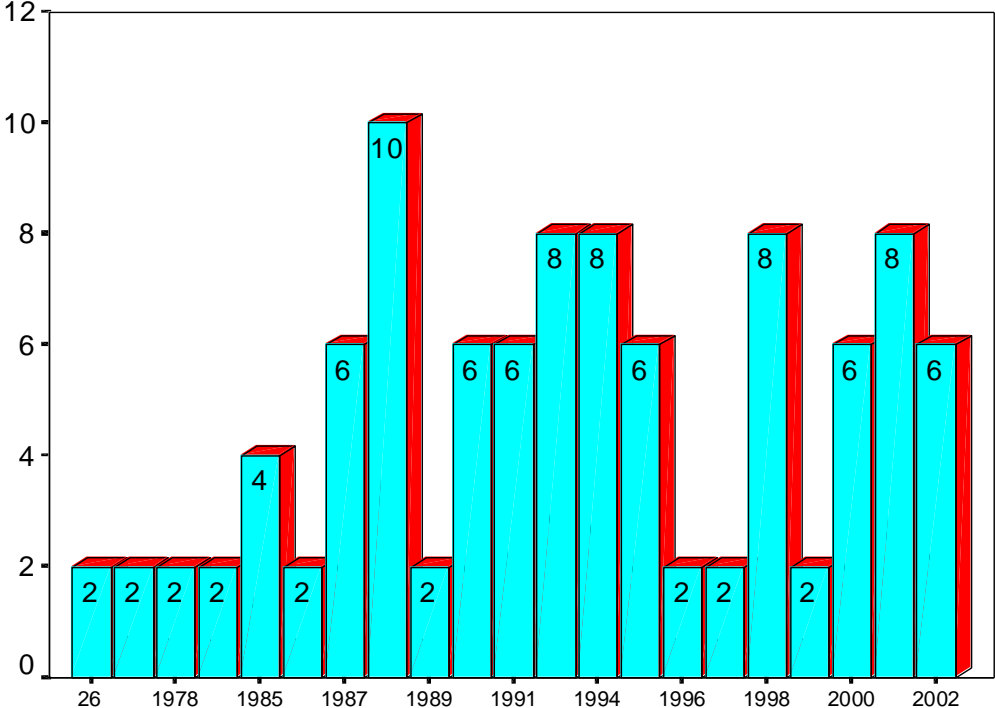
Fuente: Parte informativo de accidente de tránsito, DSPM, 2002

Gráfico 5. Tipo de accidente



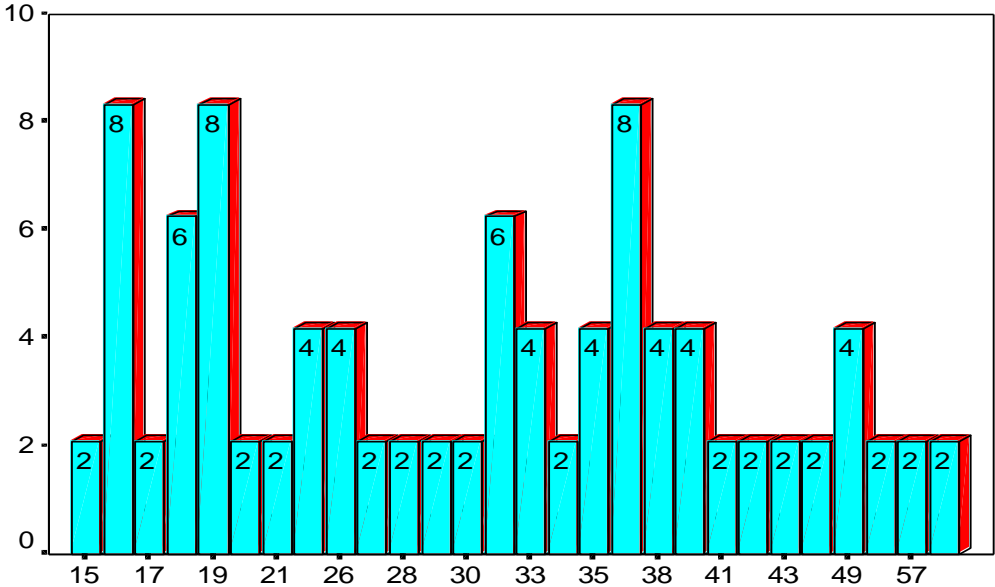
Fuente: Parte informativo de accidente de tránsito, DSPM, 2002.

Gráfica 7. Modelo vehículo impactado



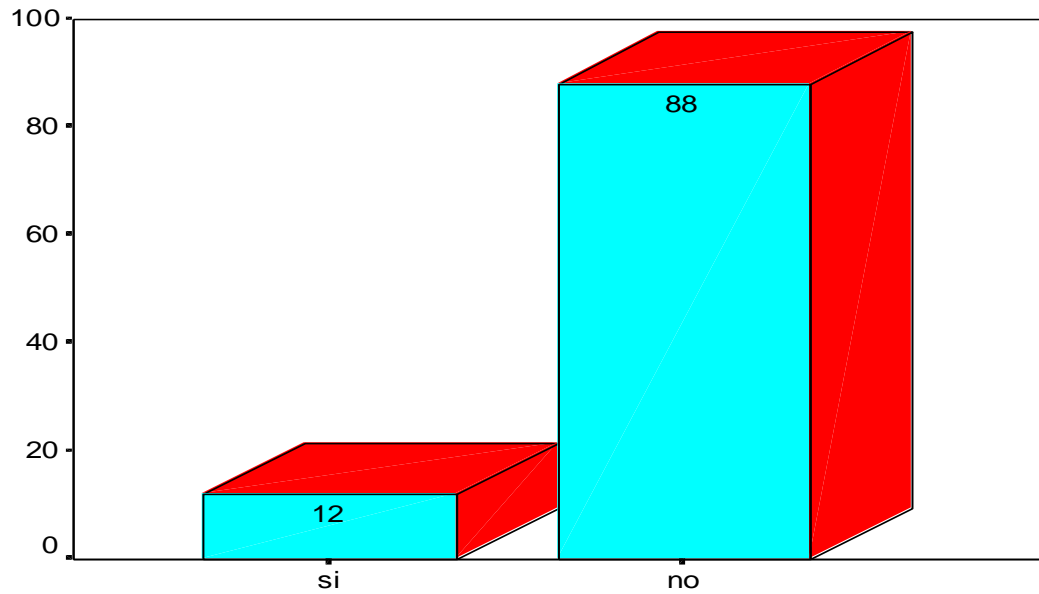
Fuente: Parte informativo de accidente de tránsito, DSPM, 2002

Gráfica 8. Edad conductor



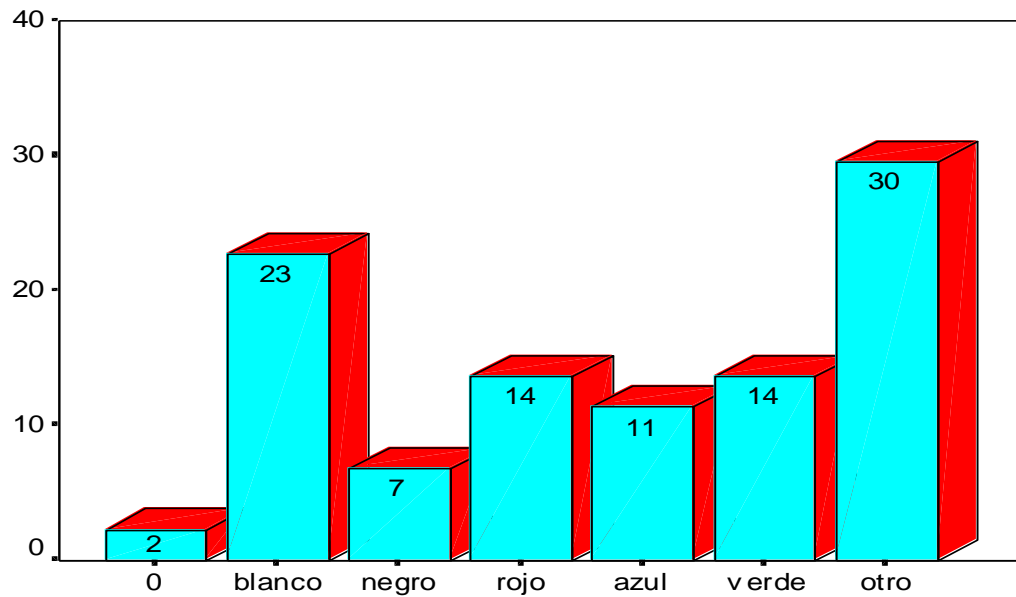
Fuente: Parte informativo de accidente de tránsito, DSPM, 2002

Gráfica 9. Vehículos asegurados



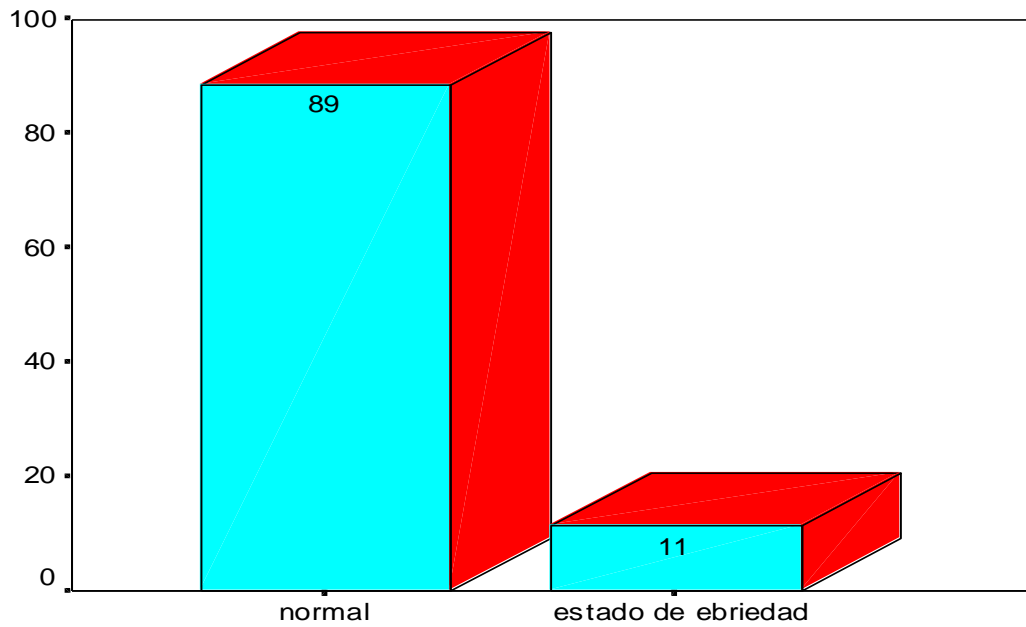
Fuente: Parte informativo de accidente de tránsito, DSPM, 2002

Gráfica 10. Color del vehiculo



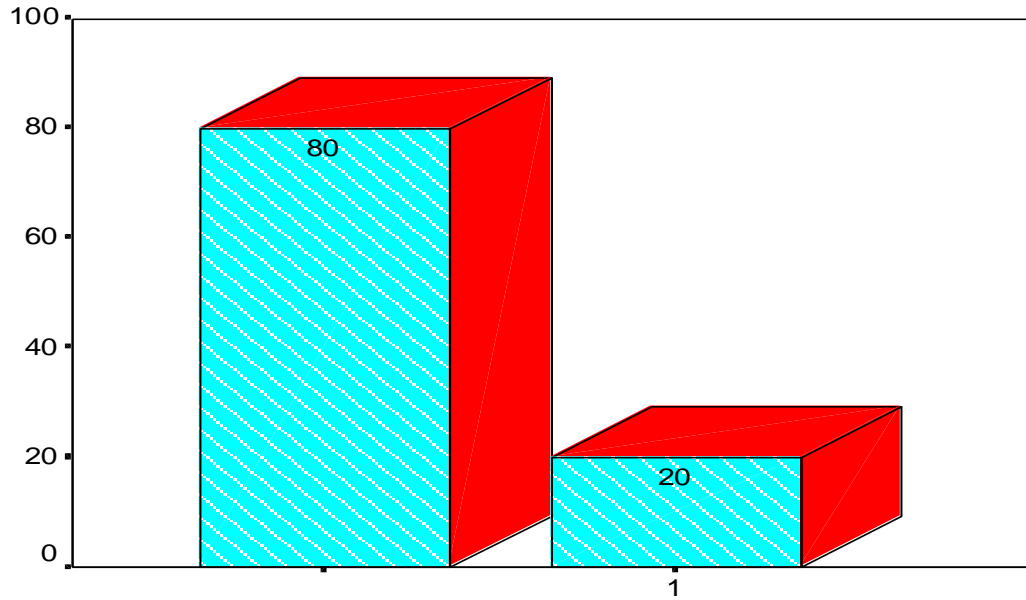
Fuente: Parte informativo de accidente de tránsito, DSPM, 2002

Gráfica 11. Diagnostico de alcohol al conductor




Fuente: Parte informativo de accidente de tránsito, DSPM, 2002

Gráfica 12. Daños totales provocados al vehículo

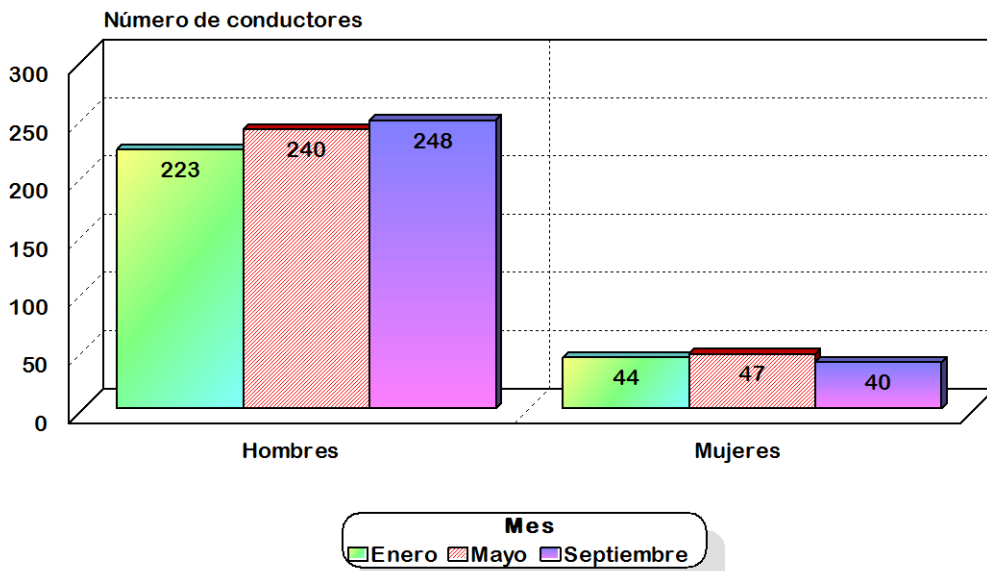


Fuente: Parte informativo de accidente de tránsito, DSPM, 2002.

ANEXO INEGI

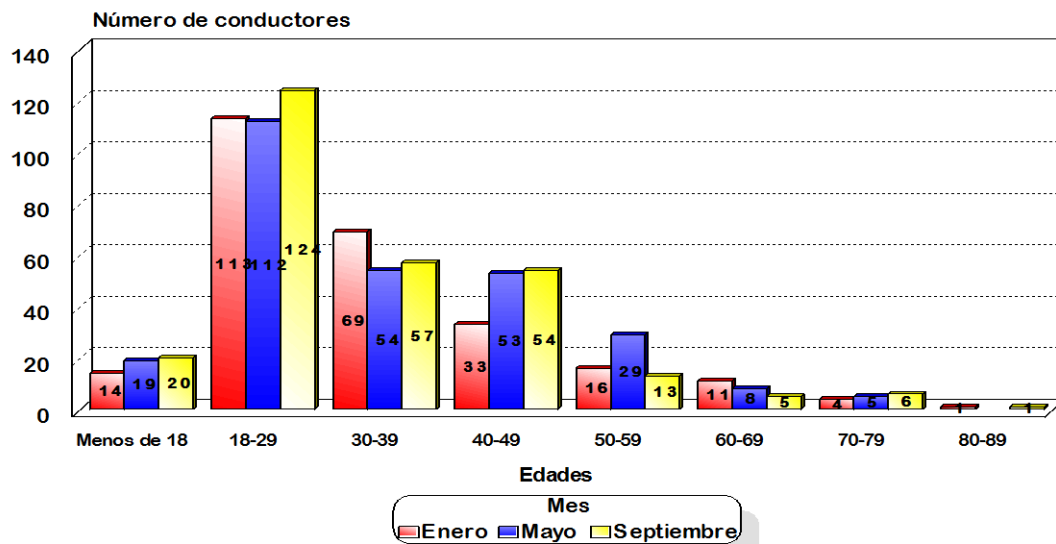
Para uso del INEGI FOLIO <input style="width: 20px; height: 20px;" type="text"/> <input style="width: 20px; height: 20px;" type="text"/> <input style="width: 20px; height: 20px;" type="text"/>	I. HORA, FECHA Y LUGAR DONDE OCURRIÓ EL ACCIDENTE	Forma EE-4-8 Modelo 2004
	HORA <input style="width: 20px;" type="text"/> MINUTOS <input style="width: 20px;" type="text"/> DÍA <input style="width: 20px;" type="text"/> MES <input style="width: 20px;" type="text"/> AÑO <input style="width: 20px;" type="text"/> <input style="width: 20px;" type="text"/>	
ACCIDENTES DE TRÁNSITO TERRESTRE EN ZONAS URBANAS Y SUBURBANAS	DÍA DE LA SEMANA Márquese con X	LOCALIDAD <input style="width: 100px;" type="text"/>
	L M M J V S D <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	MUNICIPIO O DELEGACIÓN <input style="width: 100px;" type="text"/>
	ENTIDAD FEDERATIVA <input style="width: 20px;" type="text"/>	
ANTES DE CONTESTAR EL CUESTIONARIO LÉANSE LAS INSTRUCCIONES AL REVERSO		
II. ZONA DONDE OCURRIÓ EL ACCIDENTE		
ZONA URBANA Calle(s) <input style="width: 100%;" type="text"/>	ZONA SUBURBANA Especifique en qué camino y km sucedió.	Márquese con X el círculo correspondiente
Fue en intersección Sí <input type="radio"/> ¹ NO <input type="radio"/> ²	Camino rural km <input style="width: 50px;" type="text"/>	<input type="radio"/> ¹
Márquese con X el círculo correspondiente	Carretera estatal km <input style="width: 50px;" type="text"/>	<input type="radio"/> ²
	Otro camino km <input style="width: 50px;" type="text"/>	<input type="radio"/> ³
III. TIPO DE ACCIDENTE Márquese con X el círculo correspondiente.	IV. TIPO DE VEHÍCULO Anótese en el cuadro respectivo el NÚMERO de vehículos involucrados según el tipo.	V. CAUSA DETERMINANTE O PRESUNTA DEL ACCIDENTE Márquese con X el círculo correspondiente.
Colisión con vehículo automotor <input type="radio"/> ¹ Colisión con peatón (atropellamiento) <input type="radio"/> ² Colisión con animal <input type="radio"/> ³ Colisión con objeto fijo <input type="radio"/> ⁴ Volcadura <input type="radio"/> ⁵ Caída de pasajero <input type="radio"/> ⁶ Salida del camino <input type="radio"/> ⁷ Incendio <input type="radio"/> ⁸ Colisión con ferrocarril <input type="radio"/> ⁹ Colisión con motocicleta <input type="radio"/> ¹⁰ Colisión con ciclista <input type="radio"/> ¹¹ Otro <input type="radio"/> ¹²	1. Automóvil <input type="checkbox"/> 2. Camioneta de pasajeros <input type="checkbox"/> 3. Microbús <input type="checkbox"/> 4. Camión urbano de pasajeros <input type="checkbox"/> 5. Ómnibus <input type="checkbox"/> 6. Tren eléctrico o trolebús <input type="checkbox"/> 7. Camioneta de carga <input type="checkbox"/> 8. Camión de carga <input type="checkbox"/> 9. Tractor con o sin remolque <input type="checkbox"/> 10. Ferrocarril <input type="checkbox"/> 11. Motocicleta <input type="checkbox"/> 12. Bicicleta <input type="checkbox"/> 13. Otro <input type="checkbox"/>	Conductor <input type="checkbox"/> ¹ Peatón o pasajero <input type="checkbox"/> ² Falla del vehículo <input type="checkbox"/> ³ Mala condición del camino <input type="checkbox"/> ⁴ Otra <input type="checkbox"/> ⁵
		VI. SUPERFICIE DE RODAMIENTO DONDE OCURRIÓ EL ACCIDENTE Márquese con X el círculo correspondiente.
		Pavimentada <input type="checkbox"/> ¹ No pavimentada <input type="checkbox"/> ²
VII. DATOS DEL CONDUCTOR Márquese con X el círculo correspondiente	VIII. CLASE DE VÍCTIMAS Anótese en el cuadro correspondiente el número de víctimas según el tipo	IX. ESTIMACIÓN DE DAÑOS MATERIALES
Se fugó <input type="radio"/> ¹ Hombre <input type="radio"/> ² Mujer <input type="radio"/> ³	Conductor(es) <input style="width: 20px;" type="text"/> <input style="width: 20px;" type="text"/>	Causados a:
Aliento alcohólico Sí <input type="radio"/> ⁴ NO <input type="radio"/> ⁵ Se ignora <input type="radio"/> ⁶	Pasajero(s) <input style="width: 20px;" type="text"/> <input style="width: 20px;" type="text"/>	Vehículos automotores <input style="width: 40px;" type="text"/>
Uso del cinturón de seguridad Sí <input type="radio"/> ⁷ NO <input type="radio"/> ⁸ Se ignora <input type="radio"/> ⁹	Peatón(es) <input style="width: 20px;" type="text"/> <input style="width: 20px;" type="text"/>	Propiedad del estado <input style="width: 40px;" type="text"/>
Edad <input style="width: 20px;" type="text"/>	Ciclista(s) <input style="width: 20px;" type="text"/> <input style="width: 20px;" type="text"/>	Propiedad particular inm. <input style="width: 40px;" type="text"/>
	Otra(s) víctima(s) <input style="width: 20px;" type="text"/> <input style="width: 20px;" type="text"/>	Otros daños <input style="width: 40px;" type="text"/>
X. FUENTE INFORMANTE UBICACIÓN DE LA OFICINA QUE RINDE LOS DATOS _____ _____ _____		PERSONA RESPONSABLE DE SUMINISTRAR LOS DATOS <div style="text-align: center;">  </div> _____ NOMBRE Y FIRMA

Anexo: Sexo del Conductor Mexicali, B.C., 2002



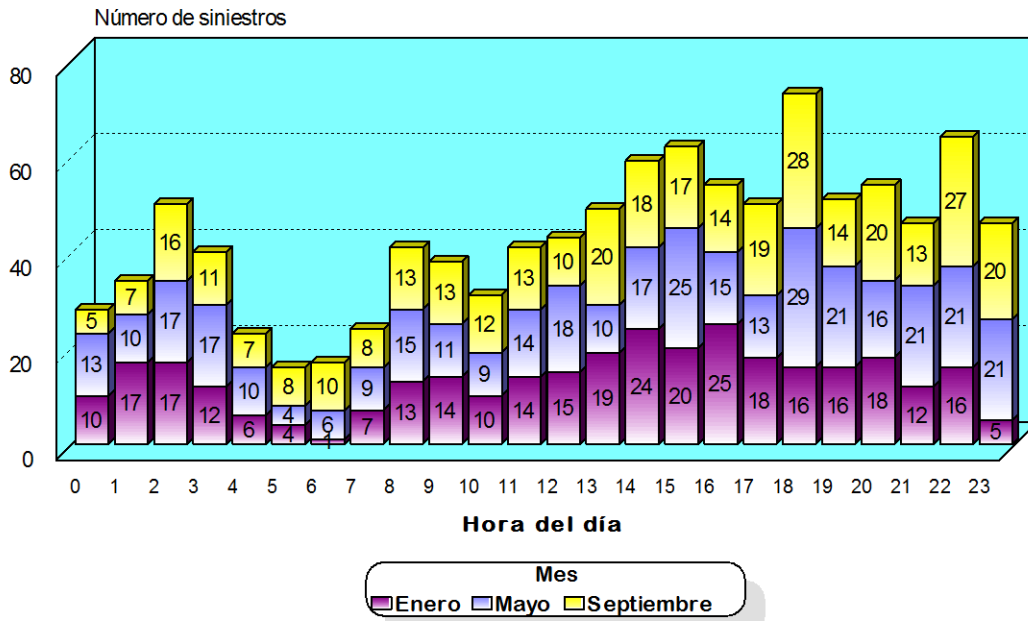
Fuente: INEGI, 2002

Anexo: Edad del Conductor Mexicali, B. C., 2002



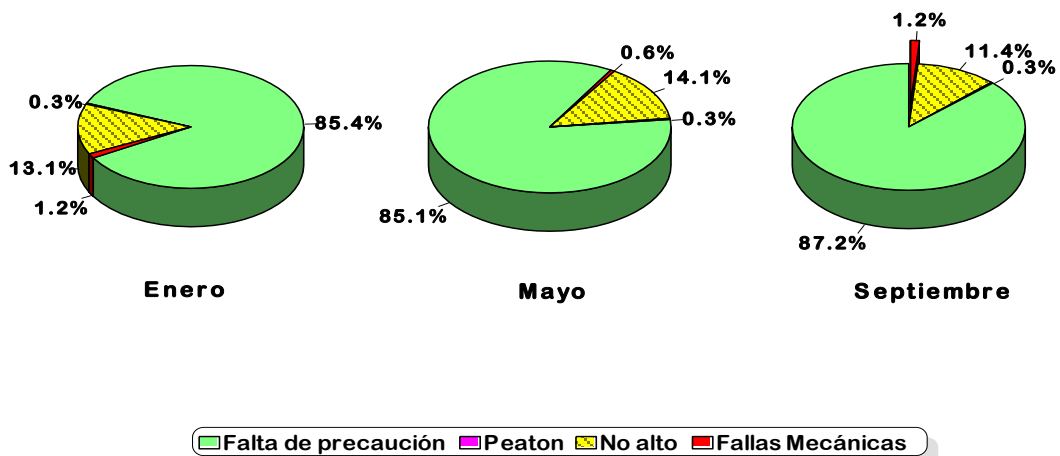
Fuente: INEGI, 2002

Anexo: Hora del Accidente Mexicali, B.C., 2002



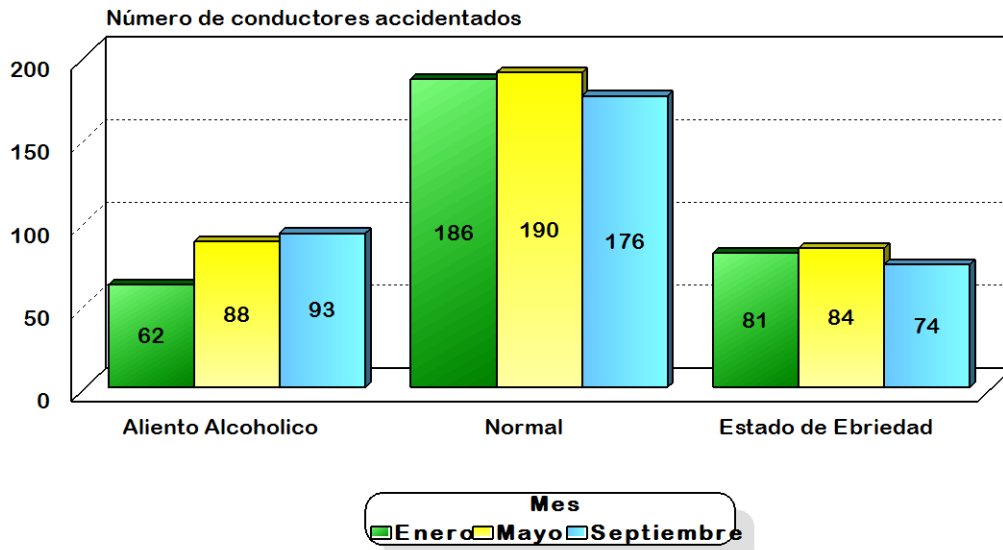
Fuente: INEGI, 2002

Anexo: Causa del Accidente Mexicali, B.C., 2002



Fuente: INEGI, 2002

Anexo: Nivel de Alcohol del Conductor Mexicali, B. C., 2002



Fuente: INEGI, 2002

ANEXO LEY

LEY QUE ESTABLECE LAS BASES PARA LA CIRCULACION VEHICULAR EN EL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA

CAPITULO 1 DISPOSICIONES GENERALES

ARTICULO 1. - La presente Ley es de orden público, y tiene por objeto establecer las bases para la circulación de vehículos, así como las condiciones y requisitos para la expedición, canje y revalidación de placas, tarjeta de circulación vehicular y licencias de conducir en el Estado de Baja California.

ARTÍCULO 2. - Son autoridades competentes para la aplicación de la Ley:

I.- El Ejecutivo del Estado

II.- La Secretaria del Estado;

III.- Los Ayuntamientos del Estado, conforme a las atribuciones que esta Ley otorgue en sus respectivos ámbitos de competencia.

Para los efectos de esta ley, siempre que se haga referencia a la Secretaria, se entenderá esta a la Secretaria de Planeación y Finanzas del Gobierno del Estado.

ARTÍCULO 3. - Son atribuciones del Ejecutivo del Estado:

I.- Formular, aprobar, aplicar, evaluar y modificar las políticas en la materia, y

II.- Las demás que le confiera esta Ley y otras disposiciones aplicables.

ARTÍCULO 4. - Son atribuciones de la Secretaria:

- I.- Expedir las normas generales de carácter técnico y administrativo en materia de expedición, canje y revalidación de placas, tarjetas de circulación vehicular y licencias de conducir;
- II.- Llevar el control y registro de todo vehículo al que se expida placas de circulación vehicular en el Estado;
- III.- Expedir los elementos de identificación de los vehículos conforme a su clasificación y características, como son placas, calcomanías, hologramas y tarjetas, y demás documentación necesaria para la circulación en el estado de Baja California;
- IV.- Expedir las licencias para conducir vehículos bajo las modalidades y clasificación que establece la Ley;
- V.- Ampliar o prorrogar el plazo para canje y revalidación de placas, tarjetas de circulación vehicular y licencias de conducirán el Estado, y
- VI.- Las demás que le confiere la Ley, y demás disposiciones aplicables.

CAPITULO II DE LA CIRCULACION VEHICULAR

ARTICULO 5. - Para efectos de esta Ley, y de las disposiciones administrativas correspondientes, se entiende por vehículo, todo bien mueble, que su movimiento sea generado por fuerza motriz, ya sea por combustión o electricidad; así como aquellos destinados para ser remolcados.

ARTÍCULO 6. - Todo vehículo para que pueda circular en el estado deberá reunir los siguientes requisitos:

- 1. - Estar debidamente registrado ante la oficina de Recaudación de Rentas del Estado del domicilio del propietario, a excepción de los vehículos a que se refiere los artículos 7 y 8 de esta Ley;

II.- Contar con póliza de seguro de responsabilidad civil vigente, con cobertura en el país, aun cuando cuente con placas de circulación extranjera o de otra entidad;

III.- Contar con placas, tarjeta de circulación y calcomanías vigentes, elementos de identificación que deberá corresponder al vehículo de que los porte, y

IV.- Reunir condiciones de seguridad, ecología y buen funcionamiento mecánico, para la circulación y seguridad pública.

Los Ayuntamientos del Estado, en sus respectivos ámbitos de competencia quedan facultados para infraccionar a los conductores o propietarios de los vehículos que transiten en el Estado cuando incumplan con las disposiciones que esta Ley exige para su circulación.

ARTICULO 7. - Los vehículos no registrados en el estado deberán satisfacer los requisitos exigidos en el lugar de su procedencia, pero su permanencia por mas de seis meses en el Estado, hará obligatoria la observancia de los requisitos exigidos por esta Ley, con excepción del previsto en la fracción II del Artículo 6 de esta Le, requisito que deberá reunirse en todo momento para circular dentro del Estado.

ARTICULO 8. - Toda persona que se dedique a la adquisición de vehículos usados para la venta de partes o para su destrucción, deberá exigir al propietario o poseedor del vehículo la baja definitiva del registro Estatal vehicular, previo el pago de los derechos correspondientes, contemplados en la Ley de Ingresos del Estado vigente para el ejercicio fiscal correspondiente.

CAPITULO III DE LA DOCUMENTACION Y PLACAS DE LOS VEHICULOS

ARTÍCULO 9. - Las placas y tarjetas de circulación, serán expedidas por la Secretaria, por conducto de sus oficinas recaudadoras de rentas siempre y cuando se reúnan los requisitos que establece esta Ley y demás disposiciones aplicables.

ARTÍCULO 10. - El otorgamiento de placas de circulación para vehículos de servicio publico de transporte, se limitaran en número, de conformidad con las necesidades de este servicio y con las disposiciones establecidas en la Ley General de transporte Publico del Estado de Baja California.

ARTICULO 11. - La Secretaria a través de la Recaudación de Rentas podrá otorgar las placas para demostración o traslado, con su respectiva tarjeta de circulación a las negociaciones dedicadas a la compra y venta de vehículos que las soliciten, previo el pago de los derechos contemplados en la Ley de Ingresos del Estado vigentes para el ejercicio fiscal correspondiente, únicamente para que puedan darlos a conocer.

En estos casos, el vehículo de que se trate, deberá portar ambas placas, en el lugar destinado para tal efecto, así como la correspondiente tarjeta de circulación vigente.

La Secretaria, podrá implementar los mecanismos que considere convenientes a efecto de verificar y controlar el uso correcto de las placas a que se refiere este Artículo, y en caso contrario queda facultada para cancelar las mismas.

ARTICULO 12. - En casos de perdida de una o ambas placas, deberá gestionarse la reposición ante la oficina recaudadora que corresponda, debiendo presentar el interesado la constancia de extravío expedida por el Ministerio Publico. En caso de deterioro, se deberá presentar las placas para su reposición.

De igual forma se procederá para el caso de extravío de la tarjeta de circulación, debiendo presentar el interesado, el certificado de no adeudo municipal.

En todos los casos, se deberán cubrir los derechos correspondientes.

ARTICULO 13. - La Secretaria, a petición del Oficial Mayor de Gobierno o de los Presidentes Municipales de los Ayuntamientos del Estado podrá proporcionar placas y tarjetas de circulación del servicio particular, eximiendo del pago de los derechos correspondientes a vehículos del servicio oficial, así como a las ambulancias al servicio de instituciones autorizadas, a los vehículos del cuerpo de bomberos al servicio de la comunidad y a los automóviles al servicio exclusivamente de los Cuerpos Diplomáticos y Consulares acreditados en nuestro país y con residencia en el Estado, previa solicitud ante dicha Secretaria siempre y cuando se reúnan los requisitos que establece esta Ley y demás disposiciones aplicables.

ARTÍCULO 14. - Las placas de circulación tendrán una vigencia de tres años y sus calcomanías y tarjetas de circulación serán expedidas en forma anual, de color distinto en cada emisión.

Los interesados deberán realizar los trámites de canje a que se refiere el párrafo anterior, dentro de los tres primeros meses de cada ejercicio fiscal cubriendo el pago de los derechos correspondientes, previsto en la Ley de Ingresos del Estado.

ARTICULO 15. - Para obtener placas y tarjeta de circulación por primera vez se requiere:

I.-Factura de origen que hubiese expedido el fabricante, ensamblador, distribuidor autorizado o empresas comerciales dedicadas a la compra o venta

de vehículos usados en la que se identifique el vehículo en su individualidad; salvo en el caso que haya sido importado por un particular, supuesto en el que se deberá presentar el pedimento a que se refiere la fracción III de este Artículo;

II.- Acreditar la propiedad del vehículo;

III.- Pedimento de importación, en su caso;

IV.- Licencia de conducir vigente del Estado de Baja California, y

V.- En caso de personas morales, presentar comprobante de domicilio, escritura constitutiva e identificación del representante legal;

VI.- Presentar el vehículo de que se trate para su verificación;

VII.- El pago de las contribuciones respectivas, y

VIII.- Presentar póliza de seguro anual de responsabilidad civil vigente, o el documento que acredite haber realizado dicha contratación.

ARTICULO 16. - Los permisionarios o concesionarios del servicio de transporte público, bajo cualquiera de sus modalidades, además de reunir los requisitos que señala el Artículo anterior, deberán sujetarse a las condiciones siguientes:

I.- Presentar el permiso o concesión vigente en los términos de la ley de la materia;

II.- Las demás que se señalen en esta Ley y otras disposiciones aplicables.

ARTÍCULO 17. - Para la reexpedición de tarjetas de circulación y canje de placas en su caso, se requerirá:

I.- Entregar la tarjeta de circulación anterior y en su caso las placas anteriores;

II.- Pago de las contribuciones correspondientes;

III.- Presentar póliza de seguro anual de responsabilidad civil vigente.

IV.- Presentar licencia de conducir vigente del Estado de Baja California;

V.- En caso de cambio de propietario del vehículo, se deberá cumplir con lo establecido en el artículo 15 de esta Ley, con excepción de lo dispuesto en su fracción I, y

VI.- Para vehículos del servicio público de transporte, deberán presentar además, el permiso o concesión vigentes.

ARTÍCULO 18. - Las placas se colocaran invariablemente en la parte anterior y posterior de los vehículos, en los lugares destinados para ello, debiendo quedar completamente visibles.

ARTÍCULO 19. - El propietario, concesionario o permisionario, que posea un vehículo deberá dar aviso en un plazo no mayor de treinta días hábiles a la oficina recaudadora detentas correspondiente, cuando:

I.- Cambie de propietario;

II.- Le sea cambiado el motor, color, carrocería o se le hagan modificaciones que varíen o alteren en alguna forma el año o modelo que le corresponda;

III.- Haya sido robado, exhibiendo para tal efecto la constancia expedida por el Ministerio Público;

IV.- Con motivo de siniestro, se origine la pérdida total del vehículo, y

V.- Sea puesto el vehículo fuera de circulación o sea trasladado a otro estado para su permanencia en este.

Queda prohibido remarcar o alterar la numeración de la serie del motor o carrocería de los vehículos.

ARTÍCULO 20. - Para dar de baja el registro de un vehículo será necesario, entregar las placas de circulación que hayan estado en uso, y encontrarse al corriente de las contribuciones respectivas.

Tratándose de vehículos destinados al servicio público de transporte, deberá hacerse la sustitución por otro destinado a ese servicio, salvo que la autoridad municipal considere que no es necesario, en los términos de las disposiciones legales aplicables.

CAPITULO IV
DE LOS CONDUCTORES DE VEHICULOS Y LICENCIAS

ARTÍCULO 21. - Toda persona para conducir un vehículo, requerirá de la licencia correspondiente que se encuentre vigente, expedida por la Secretaria a través de sus oficinas recaudadoras de rentas, previo cumplimiento de los requisitos de esta Ley.

ARTÍCULO 22. - Para los efectos de esta ley, los conductores de vehículos se clasifican en:

- I.- Motociclista;
- II.- Automovilista, y
- III.- Chofer.

ARTICULO 23. - Para obtener licencia de motociclista o automovilista se requiere:

- I.- Presentar la solicitud correspondiente;
- II.- Ser mayor de 18 años;
- III.- Presentar la documentación suficiente para la identificación del solicitante;
- IV.- Presentar certificado medico, expedido por institución publica en materia de salud, que acredite la aptitud del solicitante para conducir vehículos;
- V.- Aprobar el examen práctico de manejo que se indique;
- VI.- aprobar el examen teórico de conocimientos que en materia de transito se aplique
- VII.- Saber leer y escribir;
- VIII.- Acreditar su domicilio y residencia en el Estado, y

IX.- Cubrir los derechos por su expedición, contemplados en la Ley de ingresos del estado vigente para el ejercicio fiscal correspondiente.

Para efecto de lo establecido en la fracción III de este Artículo, la Secretaria determinara la documentación idónea para acreditar tal requisito.

El examen a que se refiere la fracción V de este artículo, versara sobre el manejo del vehículo que corresponda según sea el tipo de licencia solicitado.

Esta licencia solo autoriza a conducir vehículos del servicio particular.

ARTICULO 24. - El solicitante menor de dieciocho años y mayor de dieciséis años de edad, podrá obtener licencia para conducir automóviles o motocicletas, previo cumplimiento de los requisitos que se exigen para este tipo de vehículos, debiendo satisfacer además los siguientes:

I.- Acreditar ser estudiante o trabajador; y

II.- Consentimiento por escrito otorgado por el padre, madre o tutor, mediante el cual asuman responsabilidad solidaria y mancomunada por las infracciones que se cometan a esta Ley y demás disposiciones aplicables, así como por los daños que se ocasionen a terceros como resultado de su imprudencia para conducir durante la vigencia de la licencia.

ARTICULO 25. - Las licencias otorgadas a los menores de dieciocho y mayores de dieciséis años de edad, tendrán vigencia de un año, pudiendo renovarse siempre y cuando se satisfagan los requisitos establecidos en el Artículo anterior y solo serán validas de las 6:00 a las 22:30 horas, quedando prohibido su uso para conducir vehículos en manifestaciones, procesiones, caravanas o cualquier otro tipo de desfile de automóviles. La infracción a esta disposición será motivo de cancelación de la licencia, atendiendo a las disposiciones legales aplicables.

ARTÍCULO 26. - Se entiende por chofer, el conductor de vehículos destinados a la explotación del servicio publico de transporte, ya sea de pasajeros o carga. Quedan comprendidos dentro de esta denominación, el conductor que maneje vehículo de servicio particular, para transporte de pasajeros o carga, mediante una retribución económica.

ARTÍCULO 27. - Las licencias de chofer se clasifican en:

- I.- Tipo A: para conducir tractocamiones y camiones de ocho toneladas o más, así como de tres ejes o más;
- II.- Tipo B: para conducir vehículos destinados al transporte de pasajeros masivo o colectivo, sea privado o público, urbano o suburbano.
- III.- Tipo C: para conducir camiones de carga de menos de ocho toneladas, con excepción del tipo pick-up y paneles cerrados, salvo que estos se destinen al transporte publico de carga o pasajeros o mediante la retribución de un salario, y
- IV.- Tipo D: para conducir vehículos de alquiler de los denominados taxis.

Las licencias a que se refiere este artículo, serán validas para conducir automóviles del servicio particular.

ARTÍCULO 28. - Para obtener la licencia de chofer en cualquiera de sus modalidades, además de satisfacer lo dispuesto en el artículo 23 de esta Ley, los interesados deberán cumplir los requisitos siguientes:

- I.- Presentar y aprobar examen practica de manejo en la categoría de vehículo que ampara el tipo de licencia solicitada;
- II.- Presentar certificado medico, otorgado por institución publica de salud, que reporte capacidad motriz, visual y auditiva, así como de no-adicción o uso de sustancias psicotrópicos, enervantes, depresivas, estupefacientes, alcohólicas u otras similares;

III.- Acreditar, no haber sido condenado por sentencia ejecutoriada por manejar vehículo de motor en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas enervantes en los últimos cinco años, y

IV.- Acreditar haber concluido satisfactoriamente la educación primaria, tratándose de licencias para conducir vehículos del servicio público de transporte de pasajeros.

ARTÍCULO 29. - Las licencias para conducir, expedidas por cualquier autoridad competente del País, así como las que porten los turistas extranjeras, expedidas por las autoridades de su lugar de origen, son validas para conducir en el Estado, siempre y cuando estén vigentes.

ARTÍCULO 30. - Los extranjeros podrán obtener licencia para conducir automóviles particulares, debiendo reunir los requisitos que señala el Artículo 23 de esta Ley, con excepción de lo dispuesto en su fracción VIII, debiendo comprobar además su legal estancia en el País.

ARTÍCULO 31. - Las licencias para conducir tendrán una vigencia de tres años a partir de su expedición. Los conductores deberán solicitar a más tardar dentro de los tres meses siguientes al vencimiento de su licencia, la expedición de una nueva, cumpliendo con los requisitos siguientes:

I.- Entregar la licencia vencida y en caso de extravío, una identificación oficial con fotografía y el certificado de no adeuda municipal;

II.- En caso de cambio de domicilio, una constancia de ello;

III.- Pagar los derechos para su expedición, contemplados en la Ley de Ingresos del Estado, vigente para el ejercicio fiscal correspondiente;

IV.- Para licencias de chofer, lo que disponen las fracciones II y III del Artículo 28 de esta Ley; y

V.- en caso de personas mayores de 55 años de edad, presentar además certificado medico, expedido por institución publica en materia de salud, que acredite la aptitud del solicitante para conducir vehículos.

ARTICULO 32. - En caso de perdida de la licencia de manejar encontrándose vigente, deberá solicitar su reposición, acompañando para tal efecto el certificado de no adeudo municipal. En caso de deterioro, deberá presentarse la licencia para su reposición.

En ambos casos se deberá cubrir los derechos respectivos, conforme a la Ley de Ingresos del Estado, vigentes para el ejercicio fiscal correspondiente.

ARTICULO 33. - Cuando el conductor use aparatos especiales para manejar, se hará constar en su licencia. Prohibiéndosele conducir sin usarlos. El incumplimiento de esta disposición será causa de cancelación de la licencia.

ARTÍCULO 34. - Las licencias podrán suspenderse o cancelarse en los siguientes caso:

I.- Se suspenderán:

- a) Por resolución judicial, y
- b) Por resolución administrativa de la autoridad municipal, cuando se compruebe que al titula le ha sobrevenido incapacidad física o mental para conducir, o por reincidencia en la comisión de infracciones a las disposiciones de los Reglamentos de Transito Municipal de conformidad con el procedimiento que en estos últimos ordenamientos se disponga.

II.- Se cancelaran:

- a) Por resolución judicial que cause ejecutoria;
- b) Cuando el conductor este médicamente imposibilitado para conducir;

C) Por resolución de la autoridad municipal, cuando al titular se le haya suspendido la licencia en mas de dos ocasiones por las causas señaladas en la ultima parte del inciso b) de la fracción anterior.

D) A solicitud del interesado, el cual podrá solicitarla de nueva cuenta, reuniendo los requisitos que esta ley establece para su expedición.

CAPITULO V DE LA OBLIGATORIEDAD DEL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

ARTICULO 35. - Los vehículos que circulen en el Estado de Baja California, deberán contar obligatoriamente con póliza de seguro anual vigente expedida por institución autorizada en los términos de la legislación de la materia; que garantice cuando menos, la responsabilidad civil de daños a terceros en sus bienes y personas que se hubieren ocasionado por motivos de la circulación de vehículos, por un monto mínimo combinado que sea equivalente a 3,315 veces el Salario Mínimo general Vigente en el Estado.

La póliza a que refiere este Artículo, podrá incluir otras oberturas que libremente se pacten entre las partes contratantes, conforme a la legislación de la materia.

Tratándose de la circulación de vehículos con placas extranjeras o de vehículos con placas de otras entidades federativas, la póliza de seguro de responsabilidad civil deberá cubrir por lo menos el tiempo de su estancia en el Estado de Baja California.

ARTICULO 36. - La obligatoriedad del seguro a que se refiere el Artículo anterior, solo será exigible como requisito para la expedición, revalidación, canje de placas y tarjeta de circulación vehicular, así como para el transito y circulación de vehículos en el Estado, cuando alguna de las instituciones

aseguradoras legalmente autorizadas oferten al público usuario, como costo máximo de la póliza respectiva el equivalente a 13.5 veces el salario mínimo general vigente en el Estado.

ARTICULO 37. - El Ejecutivo del Estado, podrá celebrar convenios con la Comisión Nacional para la Protección y Defensa de los Usuarios de servicios Financieros, a efecto de facilitar, en lo conducente, el cumplimiento de este capítulo.

ARTÍCULO 38. - La Secretaria deberá elaborar, y actualizar un listado de instituciones aseguradoras legalmente autorizadas que ofrezcan el servicio de contratación del seguro de responsabilidad civil en el Estado, y darlo a conocer a la ciudadanía en sus oficinas recaudadoras de rentas y por otros medios que se estime pertinentes.

CAPITULO DE LAS INFRACCIONES Y MULTAS

ARTICULO 39. - La Secretaria, a través de las recaudaciones de Rentas del Estado, se encuentra facultada para imponer las multas que se indican a continuación:

I.- Por no cumplir con alguna de las obligaciones establecidas en el artículo 19 de esta Ley.

Multa de 2 a 15 Salarios Mínimos General Vigentes en el Estado.

II.- Por no solicitar la expedición de placas, calcomanías y tarjeta de circulación, en los términos fijados por esta Ley.

Multa de 2 a 15 salarios Mínimos General Vigentes en el estado.

III.- Por no revalidar la licencia para conducir en los plazos establecidos por esta Ley.

Multa de 1 a 5 Salarios Mínimos General Vigentes en el Estado.

Para el cobro de las multas previstas en este Artículo, serán aplicables las disposiciones respectivas, previstas en el Código Fiscal del Estado de Baja California.

ARTICULO 40. - Se sancionara al conductor o propietario que circule un vehículo sin que este cuente con la póliza de seguro anual vigente, dicha sanción será cancelada por la autoridad competente si el conductor acude ante la misma dentro de un plazo de 15 días hábiles y presenta la póliza de seguro anual vigente, así como el comprobante de pago de la misma que corresponda al vehículo infraccionado.

La sanción que se imponga al conductor que circule su vehículo sin contar con la mencionada póliza de seguro, no podrá ser mayor al equivalente del valor de la póliza respectiva.

ARTICULOS TRANSITORIOS

PRIMERO.- La presente Ley entrara en vigor a partir del día 01 de Agosto del 2004, una vez publicada en el Periódico Oficial del estado de Baja California.

SEGUNDO.- Se abroga la Ley y el Reglamento de Transito y Transportes del Estado de Baja California, publicada en el Periódico Oficial numero 22 de fecha 10 de Agosto de 1982.

TERCERO.- Los Ayuntamientos del Estado de Baja California, adecuaran sus reglamentos en materia de tránsito y de Transporte, en un termino que no exceda de 120 días naturales contados a partir de la fecha en que entre en vigor la presente Ley, a efecto de sancionar el incumplimiento de los requisitos exigidos por la misma para la circulación vehicular.

CUARTO.- El Ejecutivo pactara con las compañías aseguradoras el costo promedio de las pólizas de seguros de responsabilidad civil que serán ofertadas a los automovilistas.

DADO EN EL SALON DE SESIONES LIC. BENITO JUAREZ GARCIA DEL CONGRESO DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA, A LOS 04 DIAS DEL MES DE FEBRERO DEL 2004