

INCIATIVA QUE ADICIONA LOS ARTÍCULOS 341 BIS Y 380 BIS AL CÓDIGO PENAL FEDERAL, A CARGO DE LA DIPUTADA LORENA PIÑÓN RIVERA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PRI

La que suscribe, diputada **Lorena Piñón Rivera**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta asamblea la presente **Iniciativa con proyecto de decreto por el que se adicionan los artículos 341 bis y 380 bis al Código Penal Federal**, al tenor de la siguiente:

Exposición de Motivos

1. La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM) establece en su artículo primero los siguientes elementos a considerar

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

(...)

“Todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias, tienen la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad. En consecuencia, el Estado deberá prevenir, investigar, sancionar y reparar las violaciones a los derechos humanos, en los términos que establezca la ley.”

En ese sentido, la salud es un derecho humano que es imprescriptible y todas las personas deben ser auxiliadas en el momento en que se vea comprometida su integridad o incluso su existencia vital.

2. Posteriormente el artículo 4o. de la CPEUM estipula la responsabilidad superior del Estado mexicano para que las personas sean protegidas en su integridad y reciban el auxilio necesario ante cualquier problema orgánico que ponga en riesgo su salud y comprometa incluso su existencia vital:

(...)

“Toda Persona tiene derecho a la protección de la salud. La Ley definirá las bases y modalidades para el acceso a los servicios de salud y establecerá la concurrencia de la Federación y las entidades federativas en materia de salubridad general, conforme a lo que dispone la fracción XVI del artículo 73 de esta Constitución.”

(...)

3. De manera complementaria, el numeral 19 de la CPEUM establece la gravedad del delito de robo a autotransporte federal al referir:

(...)

“El juez ordenará la prisión preventiva oficiosamente, en los casos de abuso o violencia sexual contra menores, delincuencia organizada, homicidio doloso, feminicidio, violación, secuestro, trata de personas, robo de casa

habitación, uso de programas sociales con fines electorales, corrupción tratándose de los delitos de enriquecimiento ilícito y ejercicio abusivo de funciones, robo al transporte de carga en cualquiera de sus modalidades, delitos en materia de hidrocarburos, petrolíferos o petroquímicos, delitos en materia de desaparición forzada de personas y desaparición cometida por particulares, delitos cometidos con medios violentos como armas y explosivos, delitos en materia de armas de fuego y explosivos de uso exclusivo del Ejército, la Armada y la Fuerza Aérea, así como los delitos graves que determine la ley en contra de la seguridad de la nación, el libre desarrollo de la personalidad, y de la salud. (...)”

4. El artículo 20 de la CPEUM refiere con respecto a las personas que son presumiblemente víctimas de un delito:

(...)

“C. De los derechos de la víctima o del ofendido:

(...)

III. Recibir, desde la comisión del delito, atención médica y psicológica de urgencia; (...)”

Lo previamente descrito infiere que toda persona que está herida en el momento en que se está consumando un delito como el robo colectivo de mercancías y productos, tiene que recibir el auxilio correspondiente.

5. La Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal (LdCyPF), en su artículo 1o., indica la responsabilidad de las autoridades para vigilar y supervisar las vías generales de comunicación del país y de los vehículos de autotransporte federal que por ellas transitan:

“La presente Ley tiene por objeto regular la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes a que se refieren las fracciones I y V del Artículo siguiente, los cuales constituyen vías generales de comunicación; así como los servicios de autotransporte federal que en ellos operan, sus servicios auxiliares y el tránsito en dichas vías.”

6. La LdCyPF establece en su numeral 2 las categorías del autotransporte federal que encargado del traslado de mercancías y productos:

“Para los efectos de esta Ley, se entenderá por:

(...)

VII. Servicios Auxiliares: Los que sin formar parte del autotransporte federal de pasajeros, turismo o carga, complementan su operación y explotación;

VIII. Servicio de autotransporte de carga: El porte de mercancías que se presta a terceros en caminos de jurisdicción federal;

(...)

XI. Servicio de paquetería y mensajería: El porte de paquetes debidamente envueltos y rotulados o con embalaje que permita su traslado y que se presta a terceros en caminos de jurisdicción federal;”

7. La LdCyPF indica en su artículo 8 la jurisdicción de la autoridad federal sobre los vehículos que son susceptibles de sufrir saqueos de mercancías y productos durante un accidente de tránsito:

“Se requiere permiso otorgado por la Secretaría para:

I. La operación y explotación de los servicios de autotransporte federal de carga, pasaje y turismo;

(...)

IV. Los servicios de paquetería y mensajería;(…)”

8. De forma complementaria el artículo 33 de la LdCyPF confirma lo descrito en el numeral previo:

“Los servicios de autotransporte federal, serán los siguientes:

I. De pasajeros;

II. De turismo; y

III. De carga.”

9. En el año anterior se reportó en nuestro país que alrededor de 13,512 personas han fallecido en accidentes automovilísticos.¹ Estos incidentes han sido ocasionados por diferentes factores, ya sean climatológicos, humanos, fallas mecánicas del vehículo, por el estado de las carreteras, sobrecarga de los productos transportados, entre otras causantes. Los percances viales se han vuelto cada vez más recurrentes en México durante el 2021 las muertes provocadas por accidentes viales incrementaron en 27 de los 32 estados del país.² Debido al aumento de estos lamentables hechos, se vuelve necesario implementar medidas que permitan garantizar la seguridad vial a quienes hacen uso de las carreteras y caminos de nuestro país.

10. Además, derivado de las circunstancias presentadas por la pandemia del virus SARS-CoV-2 y la incertidumbre social generada por el debilitamiento de la economía familiar se han presentado situaciones en donde algunos individuos aprovechan las condiciones producidas por los accidentes viales o eventos en donde existe poca vigilancia, para apropiarse de una variedad de productos, artículos o mercancías que puedan brindarles un beneficio monetario o cubra una necesidad personal, si bien se pueden percibir estos actos como entendibles dado nuestro presente contexto post-pandemia en donde se ha incrementado la vulnerabilidad social, es necesario legislar en orden de prevenir o evitar estas conductas ya que se pone en riesgo la vida de las personas involucradas indirectamente en saqueos colectivos o una rapiña.

Por esta razón es fundamental modificar nuestro marco normativo para tipificar este delito y así evitar que la gente realice hurtos en cualquier circunstancia en donde pueda existir una o varias personas en peligro, como por ejemplo los casos donde se accidenta un transporte de carga que trasladan mercancías y/o productos que al quedar sin protección algunos individuos se deciden por robar la mercancía que está expuesta y que en la prontitud por acaparar la mayor cantidad de bienes transportados por el vehículo accidentado, se omite el auxilio a personas que son afectadas por este accidente, por estas razones la presente situación es grave ya que a causa de la falta de socorro, los transportistas ven en riesgo su integridad y su propia vida al no recibir ningún tipo de atención médica.

11. El diccionario del español de México, el cual es autoría del Colegio de México, define a la rapiña de la siguiente manera:

“rapiña

1 Carácter o calidad del que se apodera de algo haciendo uso de la fuerza o aprovechándose de la debilidad, el descuido, la desprotección, etc de alguien...”³

12. Por su parte, el Diccionario de la Real Academia Española refiere el siguiente concepto:

“rapiña

1 Robo, expoliación o saqueo que se ejecuta arrebatando con violencia...”⁴

13. Conviene entender este concepto especialmente en su calidad, con el fin de dimensionar la forma en que se da el robo a transportes de carga en donde participa una cantidad considerable de personas, pues en la mayoría de las veces el hurto a la mercancía esparcida a causa de un percance vial, rara vez se realiza con algún tipo de violencia, ya que la mercancía queda expuesta sin ningún tipo de resguardo o protección lo que facilita el hurto de la misma, sin embargo no hay que dejar de señalar que mientras se realiza el robo, tanto el conductor, así como las personas que pudieron verse afectadas por el accidente vehicular, ven su salud en riesgo, al no recibir ningún tipo de ayuda por parte de las personas involucradas en este saqueo colectivo, y cabe señalar que incluso las personas que participan en esta especie de robo colectivo también ponen en riesgo su propia integridad, pues se mantienen de forma imprudencial en el arroyo vehicular y además los automóviles siniestrados pueden sufrir una avería a tal punto que sus componentes inflamables puedan reaccionar entre si, provocando una explosión.⁵

14. Por las razones hasta ahora expuestas, se debe sancionar a aquellos que busquen aprovechar un accidente vial y actúen de forma dolosa para robar la máxima cantidad de productos o materiales que estén a su disposición. El Estado, así como sus autoridades deben de hacer uso de los recursos a su disposición para implementar medidas orientadas a prevenir estos actos de tal manera que pueda inhibir estas conductas y así evitar que las mismas se vuelvan recurrentes en la población.

15. Es necesario resaltar la importancia de implementar protocolos efectivos que permitan a las autoridades proceder de manera adecuada para dispersar rápidamente a las personas involucradas en los actos de rapiña, con el fin de que los cuerpos médicos tengan todas las facilidades para brindar la atención médica necesaria a las personas que pudieran verse heridas en un accidente.

Dichos protocolos servirán como apoyo para la solución de la crisis en materia de seguridad vial y para incrementar la confianza de los empresarios que transportan su mercancía por las carreteras y caminos de nuestro país, la presente iniciativa de ley tiene como fin brindarles un respaldo jurídico ante las autoridades para alcanzar el propósito de reducir los actos de rapiña y que de esta forma pueda disminuirse la inseguridad vial y aumentar la protección de los trabajadores del transporte.

16. El Código Penal Federal tiene tipificado en su artículo 341 como delito de manera general, el hecho de no actuar para ayudar a una persona en riesgo de morir o que está en una situación de peligro manifiesto, es decir que se sanciona a las personas que niegan el socorro a algún herido por accidente de tránsito:

“Al que habiendo atropellado a una persona, culposa o fortuitamente, no le preste auxilio o no solicite la asistencia que requiere, pudiendo hacerlo se le impondrá de quince a sesenta jornadas de trabajo en favor de la comunidad, independientemente de la pena que proceda por el delito que con el atropellamiento se cometa.”

17. La rapiña al transporte de carga que sufre un accidente no es el único problema que afecta a los transportistas, según cifras de La Policía Federal de Caminos entre los meses de enero y octubre del año 2019 se

dio cuenta de 590 asaltos en caminos federales, del total de estos asaltos el 88 por ciento de ellos fue robo a vehículos que transportan mercancía y el 12 por ciento comprendía el robo a transporte de pasajeros.⁶

Según la Asociación Nacional de Transporte Privado, la cual se apoya con datos del Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública, en el año 2021 de las carpetas de investigación por el delito de robo 84.6 por ciento fueron con violencia y 15.4 por ciento sin violencia. Al 31 de diciembre de 2021 se reportaron en el fuero federal y local un total de 12 mil 837 carpetas de investigación, desde el 22 de febrero hasta el 31 de diciembre 2021 las mercancías con una mayor incidencia de robo fueron los abarrotes, pues por este hecho se contabilizaron 3 mil 520 carpetas de investigación.⁷

18. El Código Penal Federal contempla las situaciones o circunstancias en donde un individuo puede hacer un uso ventajoso de una eventualidad para cometer el delito del robo, por ejemplo un accidente de un transporte de carga podría configurar una situación similar ya que puede haber por lo menos una persona herida, además de que en esta circunstancia los productos que traslada están a disposición de cualquiera que pueda tomarlo, por último cabe resaltar el hecho de que muchas veces estos incidentes son provocados por individuos que buscan aprovechar la concentración masiva de un grupo de personas para disponer de la mercancía que no tiene protección.⁸

“**Artículo 381.** Además de la pena que le corresponda conforme a los artículos 370, 371 y el primer párrafo del artículo 376 Ter, se aplicarán al delincuente las penas previstas en este artículo, en los casos siguientes:

(...)

VIII. Cuando se cometa aprovechando las condiciones de confusión que se produzcan por catástrofe o desorden público;”

En otro párrafo del mismo artículo se hace hincapié en la situación en donde se comete el delito de robo en las carreteras o caminos, cuestión que coincide con el problema descrito en esta iniciativa, la inclusión de ambos párrafos en este código penal resalta la gravedad que conlleva los delitos cometidos en ambas circunstancias

(...)

XVI. Cuando se cometa en caminos o carreteras, (...)

19. Es necesario aclarar que los camiones de carga no son los únicos vehículos terrestres que después de un accidente ven sustraída la mercancía que transportaban por medio de la rapiña o el saqueo. En el cuarto trimestre de 2021 se registraron 4 mil 258 casos de robo y vandalismo a transportes ferroviarios, de estos, 1 mil 355 fueron por robo, mientras que los 2 mil 903 restantes corresponden a actos de vandalismo. Las autopartes fueron de las mercancías con mayor reporte de robos, después de estas se encontraban los granos, semillas y sus derivados; ambas categorías comprenden el 34.26 por ciento y el 25.53 por ciento respectivamente, el resto de las mercancías con reporte de robo fueron bienes de consumo y materiales de construcción, los cuales integraron el 8.47 del total de los bienes robados en trenes y transportes ferroviarios.⁹

20. La LdCPyA menciona que los permisionarios del autotransporte de carga están obligados a hacerse responsables de las pérdidas que pudieran darse en el camino, dicha disposición implica que tanto las empresas aseguradoras como los empresarios están siendo directamente perjudicados por las prácticas de rapiña, sin mencionar la seguridad de los transportistas que son los principales afectados en este tipo de actos, los gastos para cubrir las pérdidas tanto como el pago de los daños que sufren los trabajadores del transporte por accidentes ocasionados representan un costo significativo que podría afectar la inversión en el sector del autotransporte de carga, el objetivo de esta iniciativa es el de garantizar que tanto trabajadores como

permisionarios tengan presente que existe un marco legal que pueda proteger su inversión así como a quienes brindan este servicio.

“**Artículo 68.** Es obligación de los permisionarios de autotransporte de carga garantizar, en los términos que autorice la Secretaría, los daños que puedan ocasionarse a terceros en sus bienes y personas, vías generales de comunicación y cualquier otro daño que pudiera generarse por el vehículo o por la carga en caso de accidente, según lo establezca el reglamento respectivo. Tratándose de materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos, el seguro deberá amparar la carga desde el momento en que salga de las instalaciones del expedidor o generador, hasta que se reciba por el consignatario o destinatario en las instalaciones señaladas como destino final, incluyendo los riesgos que la carga o descarga resulten dentro o fuera de sus instalaciones. Salvo pacto en contrario, su carga y descarga quedarán a cargo de los expedidores y consignatarios, por lo que éstos deberán garantizar en los términos de este artículo los daños que pudieran ocasionarse en estas maniobras, así como el daño ocasionado por derrame de estos productos en caso de accidente.”

21. El derecho penal especial, tiene como característica que se refiere a la tipificación de ilícitos que por sus características requieren un tratamiento especial de la dogmática penal: el Derecho Penal en su parte General no alcanza a abstraer determinadas conductas, en virtud de que por el contexto económico, político o social se vuelven conductas relevantes que deben ser combatidas directamente a través de un tipo penal específico y no genérico. Algunos de los criterios para el establecimiento de estos tipos especiales, son la gravedad del delito, la frecuencia del ilícito, lo arraigado que se encuentra en el imaginario social o bien la importancia de proteger y tutelar el bien jurídico que protege.

En ese orden de ideas, podemos ver que el derecho mexicano ha reconocido algunos ilícitos específicos, como los delitos electorales, delitos ambientales o bien tipos penales como el feminicidio que es un tipo específico dentro de los delitos contra la vida; algunos robos con determinadas características (el robo de cable de cobre o el abigeato), así como diversas modalidades de la privación legal de la libertad. En ese contexto, consideramos que es necesario crear el tipo penal de rapiña en accidentes provocados en accidentes viales, mismos que acontecen de manera regular en el país.

En ese orden de ideas, a través de esta reforma, el derecho penal amplía su campo de acción. Así, esta iniciativa de ley tiene presente que las personas que participan en las rapiñas y en el robo de mercancías que transportan vehículos de carga accidentados, implica el hecho de que al menos un ser humano ha sufrido un accidente vial y que dicha persona podría estar necesitando atención médica urgente a riesgo de perder la vida, y que debe existir responsabilidad penal de las personas que omiten el auxilio para que se obtenga la asistencia médica de urgencia por estar ocupadas realizando el hurto de los productos que transportaba el automotor.

Finalmente, se propone ante esta soberanía legislativa las siguientes reformas de ley, que se presenta en las siguientes tablas para su mayor entendimiento:

CÓDIGO PENAL FEDERAL	PROPUESTA DE REFORMA
SIN CORRELATIVO	<p>Artículo 341 Bis.- Al que participando en una rapiña, no interviniera en el auxilio o no pidiera la atención médica que requiere una persona que viajaba en el autotransporte que sufrió un accidente de tránsito, se le aplicarán de 2 a 4 años de prisión.</p> <p>En caso de muerte de la persona a la que se le omitió el auxilio, la pena será de 6 a 9 años de prisión.</p>

Decreto por el que se adicionan los artículos 341 Bis y 380 Bis al Código Penal Federal

Único. Se adicionan los artículos 341 Bis y 380 Bis al Código Penal Federal, para quedar como siguen:

Artículo 341 Bis. Al que participando en una rapiña, no interviniera en el auxilio o no pidiera la atención médica que requiere una persona que viajaba en el autotransporte que sufrió un accidente de tránsito, se le aplicarán de 2 a 4 años de prisión.

En caso de muerte de la persona a la que se le omitió el auxilio, la pena será de 6 a 9 años de prisión.

Artículo 380 Bis. Comete el delito de rapiña quién aprovechando la confusión, falta de vigilancia, catástrofes, accidentes viales u otros siniestros; robara los productos o mercancías contenidos en un transporte de carga accidentado. Quien incurra en esta hipótesis será sancionado con uno a cuatro años de prisión.

Transitorios

Primero. El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Segundo. Se derogan las disposiciones que se opongan a lo establecido en el presente decreto.

Notas

1 [1] <https://laopinion.com/2021/12/23/mexico-rompe-record-con-muertes-en-accidentes-de-transito-en-2021-con-13500-casos/>

2 <https://www.animalpolitico.com/2021/12/muertes-personas-accidentes-tran sito/>

3 <https://dem.colmex.mx/Ver/rapi%c3%bla>

4 <https://dle.rae.es/rapi%C3%B1a>

5 <https://www.adn40.mx/seguridad/rapina-carretera-frontera-campeche-lhp>

6 [1] <https://www.animalpolitico.com/2019/12/caminos-peligrosos-carreteras-mas-asaltos-2019/>

7 https://www.antp.org.mx/nd_img/indicadores/transportes/documentos/febrero2022/antp_SeguridadPatrimonial_Enero2022.pdf

8 <https://www.infobae.com/america/mexico/2020/05/01/incrementa-saqueo-a-transporte-de-carga-durante-crisis-de-coronavirus-este-es-el-modus-operandi/>

9 <https://www.gob.mx/artf/documentos/reporte-de-seguridad-en-el-sistema-ferroviario-mexicano-cuarto-trimestre-2021>

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 6 de septiembre de 2022.

Diputada Lorena Piñón Rivera (rúbrica)