

**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**

**ANÁLISIS JURÍDICO DEL ARTÍCULO 157 RESPONSABILIDAD DE CONDUCTORES
DEL CÓDIGO PENAL DE GUATEMALA Y SUS CONSECUENCIAS ANTE LA
SOCIEDAD**

LUIS EMILIO CARRILLO AMAYA

GUATEMALA, NOVIEMBRE 2012

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

ANÁLISIS JURÍDICO DEL ARTÍCULO 157 RESPONSABILIDAD DE
CONDUCTORES DEL CÓDIGO PENAL DE GUATEMALA Y SUS CONSECUENCIAS
ANTE LA SOCIEDAD

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

LUIS EMILIO CARRILLO AMAYA

Previo a conferírsele el grado académico de

LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

y los títulos profesionales de

ABOGADO Y NOTARIO

Guatemala, noviembre 2012

**HONORABLE JUNTA DIRECTIVA
DE LA
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES
DE LA
UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA**

DECANO:	Lic.	Avidán Ortiz Orellana
VOCAL II:	Lic.	Mario Ismael Aguilar Elizardi
VOCAL III:	Lic.	Luis Fernando López Díaz
VOCAL IV:	Br.	Modesto José Eduardo Salazar Dieguez
VOCAL V:	Br.	Pablo José Calderón Gálvez
SECRETARIA:	Licda.	Rosario Gil Pérez

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ
EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL**

Primera Fase:

Presidente:	Lic.	Enrique López Franco
Vocal:	Lic.	Epifanio Monterroso Paniagua
Secretaria:	Licda.	Rosa María Ramírez Soto

Segunda Fase:

Presidente:	Lic.	Homero Nelson López Pérez
Vocal:	Licda.	Marta Eugenia Valenzuela Bonilla
Secretaria:	Licda.	Ileana Nohemí Villatoro Fernández

RAZÓN: "Únicamente el autor es responsable de las doctrinas sustentadas y contenido de la tesis". (Artículo 43 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público).

LICDA. INGRID ROMANELI RIVERA RECINOS
ABOGADA Y NOTARIA
COLEGIADA 9023



Guatemala 24 de julio de 2012

Doctor
Bonerge Mejía Orellana
Jefe de la Unidad Asesoría de Tesis
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala

24 JUL 2012

Doctor Bonerge Mejía Orellana:

En cumplimiento al nombramiento recaído en mi persona, procedí a **ASESORAR** el trabajo de tesis del estudiante **LUIS EMILIO CARRILLO AMAYA**, intitulado **"ANÁLISIS JURÍDICO DEL ARTÍCULO 157 RESPONSABILIDAD DE CONDUCTORES DEL CÓDIGO PENAL DE GUATEMALA Y SUS CONSECUENCIAS ANTE LA SOCIEDAD"** Para el efecto me permito informar a usted lo siguiente:

- a) Contenido científico y técnico de la tesis: considero que el tema investigado por el bachiller Luis Emilio Carrillo Amaya, es de suma importancia respecto a su contenido científico y técnico, ya que el mismo se enfoca desde la perspectiva doctrinaria y exegética de los textos legales tanto nacionales como internacionales relacionados con el análisis jurídico de un problema actual que aqueja a nuestro sistema de justicia y del imperio de la ley.
- b) Metodología y técnicas de investigación utilizadas: la estructura formal de la tesis fue realizada en una secuencia ideal para un buen entendimiento de la misma, así como la utilización de la metodología concerniente al método jurídico e inductivo. En lo concerniente a las técnicas de investigación el sustentante aplicó la observación, la entrevista y las técnicas de investigación documentales, comprobándose con ello que se hizo uso de la recolección de bibliografía actualizada.
- c) Redacción: la redacción utilizada reúne las condiciones exigidas en cuanto a la claridad y precisión de tal forma que sea comprensible al lector.
- d) Contribución científica: el aporte que el tema investigado por el sustentante brinda, es hacer notar la urgente necesidad de revisar, actualizar y en su caso modificar las leyes existentes relacionadas al tema, y así contribuir a determinar los problemas que causa a la

I4 calle 3-17 Z.I
Ciudad de Guatemala

LICDA. INGRID ROMANELI RIVERA RECINOS
ABOGADA Y NOTARIA
COLEGIADA 9023



persona, la familia y la sociedad la privación de libertad de una persona involucrada en un accidente de tránsito.

- e) Conclusiones y recomendaciones: merece un análisis pormenorizado y una crítica constructiva ya que las mismas llevan como finalidad que se reforme el Artículo 157 del Código Penal Decreto 17-73, por lo que a mi criterio llegan a ser acertadas y oportunas, ya que pueden existir hechos de tránsito en los cuales no existe dolo, culpa o intención de causar un daño, lo cual no constituye una figura delictiva, y que puede generar el correspondiente debate académico sobre los temas que se aluden en las mismas, el cual propicia el decatamiento de criterios, que, con el debido respaldo, viabilizan posteriores investigaciones sobre el tema abordado en este trabajo de tesis; y que al ser acatadas se espera obtener resultados positivos que contribuyan a la erradicación de una acción criminal como tal, por lo que debe tratarse, formal y materialmente de una forma distinta.
- f) Bibliografía utilizada: cabe destacar que la bibliografía utilizada es reciente, acorde y exacta para cada uno de los temas desarrollados en la investigación realizada.

En definitiva, el contenido del trabajo de tesis, se ajusta a los requerimientos científicos y técnicos que se deben cumplir de conformidad con los requisitos exigidos en el Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de la Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, razón por la cual, emito **DICTAMEN FAVORABLE**, a efecto de continuar con el trámite correspondiente, para su posterior evaluación por el tribunal examinador en el Examen Público de Tesis, previo a optar al grado académico de Licenciado en Ciencias Jurídicas y Sociales.

Sin otro particular, me suscribo como su atenta y segura servidora.

Ingrid Romaneli Rivera Recinos
ABOGADA Y NOTARIA

LIC. INGRID ROMANELI RIVERA RECINOS
ABOGADA Y NOTARIA
COLEGIADA 9023

I4 calle 3-17 Z.I
Ciudad de Guatemala



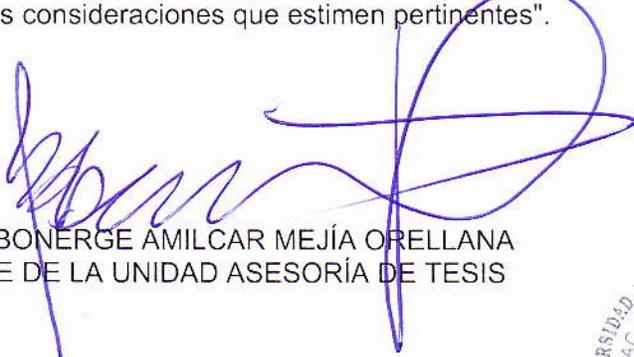
FACULTAD DE CIENCIAS
JURÍDICAS Y SOCIALES
Ciudad Universitaria, zona 12
GUATEMALA, C.A.



UNIDAD ASESORÍA DE TESIS DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES.
Guatemala, 13 de agosto de 2012.

Atentamente, pase al LICENCIADO JORGE LEONEL FRANCO MORÁN, para que proceda a revisar el trabajo de tesis del estudiante LUIS EMILIO CARRILLO AMAYA, intitulado: "ANÁLISIS JURÍDICO DEL ARTÍCULO 157 RESPONSABILIDAD DE CONDUCTORES DEL CÓDIGO PENAL DE GUATEMALA Y SUS CONSECUENCIAS ANTE LA SOCIEDAD".

Me permito hacer de su conocimiento que está facultado para realizar las modificaciones de forma y fondo que tengan por objeto mejorar la investigación, asimismo, del título del trabajo de tesis. En el dictamen correspondiente deberá cumplir con los requisitos establecidos en el Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, el cual establece: "Tanto el asesor como el revisor de tesis, harán constar en los dictámenes correspondientes, su opinión respecto del contenido científico y técnico de la tesis, la metodología y técnicas de investigación utilizadas, la redacción, los cuadros estadísticos si fueren necesarios, la contribución científica de la misma, las conclusiones, las recomendaciones y la bibliografía utilizada, si aprueban o desaprueban el trabajo de investigación y otras consideraciones que estimen pertinentes".


DR. BONERGE AMILCAR MEJÍA ORELLANA
JEFE DE LA UNIDAD ASESORÍA DE TESIS

cc.Unidad de Tesis
BAMO/iyr.





Guatemala, 16 de Agosto de 2012

Doctor
Bonerge Mejía Orellana
Jefe de la Unidad Asesoría de Tesis
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala

Doctor Bonerge Mejía Orellana:

Cumpliendo con la resolución dictada por la Unidad de Asesoría de Tesis como revisor, procedí a revisar el trabajo de Tesis del Bachiller **LUIS EMILIO CARRILLO AMAYA**, carné No. 200615834 consistente en una monografía denominada **"ANÁLISIS JURÍDICO DEL ARTÍCULO 157 RESPONSABILIDAD DE CONDUCTORES DEL CÓDIGO PENAL DE GUATEMALA Y SUS CONSECUENCIAS ANTE LA SOCIEDAD"**, la cual fue asesorada por la Licenciada Ingrid Romaneli Rivera Recinos, procedí a la revisión correspondiente y habiendo concluido la misma, emito el dictamen en los términos siguientes:

- a. En cuanto a los métodos y técnicas utilizados en esta tesis, el ponente utilizó correctamente los métodos inductivo y deductivo al momento de redactar y estructurar los temas tratados dentro de la misma, y, en su momento, el método analítico en el capítulo final, en el que claramente expone las ideas conclusivas de la investigación. Se revisó también la correcta utilización de las técnicas directas e indirectas al momento de depurar los datos utilizados en esta tesis. En tal virtud considero que reúne los requisitos necesarios de forma y fondo que establece la reglamentación interna de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales.
- b. El presente trabajo de tesis aporta, a mi parecer, temas de sumo interés, tanto para profesionales como para estudiantes del derecho, en cuanto a la manera en que hemos venido apreciando y comprendiendo la importancia de aplicar justamente las leyes penales para un desenvolvimiento equitativo de las personas involucradas ante el sistema de justicia.
- c. Puedo opinar que abarca un contenido científico sensible e importante para la realidad guatemalteca actual, y de mucha incidencia académica en cuanto al derecho penal y constitucional se refiere.



- d. Considero adecuada la bibliografía utilizada porque muestra congruencia con los temas desarrollados dentro de la investigación, atendiendo su naturaleza y ámbito. La redacción es clara y no deja lugar a dudas en cuanto a lo que el autor pretendió dar a conocer.

- e. Finalmente las conclusiones y recomendaciones plasmadas en definitiva, muestran un criterio firme, sobre lo que el autor de esta investigación considera indispensable, a efecto de evitar y erradicar la mala e injusta aplicación de la ley en relación a los accidentes de tránsito que provocan inseguridad jurídica dentro de un ordenamiento jurídico que debe ser coherente, por lo que de ser consideradas aportarían interesantes criterios científicos a la legislación guatemalteca.

Por las razones expuestas, no tengo inconveniente alguno en emitir **DICTAMEN FAVORABLE**, en cuanto a la revisión del trabajo presente de tesis, pues, el mismo responde a la investigación del tema, está apegado a los requerimientos correspondientes exigidos por los reglamentos, para la elaboración de tesis, específicamente en su Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de la Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, al determinar expresamente que el presente trabajo cumple a satisfacción con los mismos, verificando su contenido técnico y científico, los métodos y técnicas de investigación empleados, sugerencias para mejorar la redacción y el estilo, examinando las conclusiones y recomendaciones, para, corroborar su congruencia con el tema investigado.

Atentamente,

Jorge Leonel Franco Morán
Lic. Jorge Leonel Franco Morán
ABOGADO Y NOTARIO
COLEGIADO 2252





FACULTAD DE CIENCIAS
JURÍDICAS Y SOCIALES
Ciudad Universitaria, zona 12
GUATEMALA, C.A.



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, 10 de octubre de 2012.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis del estudiante LUIS EMILIO CARRILLO AMAYA, titulado ANÁLISIS JURÍDICO DEL ARTÍCULO 157 RESPONSABILIDAD DE CONDUCTORES DEL CÓDIGO PENAL DE GUATEMALA Y SUS CONSECUENCIAS ANTE LA SOCIEDAD. Artículos: 31, 33 y 34 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.

BAMO/iyf.

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'BAMO/iyf'.

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Lic. Avidán Ortiz Orellana'.

Lic. Avidán Ortiz Orellana
DECANO



A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Rosario'.





DEDICATORIA

- A DIOS:** Por haberme guiado por el camino correcto y permitirme tomar las decisiones correctas sin las cuales hubiera sido imposible alcanzar esta meta.
- A MIS PADRES:** Mayra Lucrecia Amaya de Carrillo y Mario Efraín Carrillo Mazariégo, quienes se dedicaron en cuerpo y alma a darme lo mejor, y por preocuparse por mi educación y estudio toda la vida, hasta el día de hoy; dicho logro es también para ustedes y gracias a ustedes.
- A MIS HERMANOS:** Karen Aimeé Carrillo Amaya y Mario Alejandro Carrillo Amaya, por ser los pilares de apoyo, ayuda y motivación y por ser también los ojos que dirigen mi vida al éxito.
- A MIS ABUELOS** Vilma Mazariégo Hernández de Carrillo, Ángel Emilio Carrillo y Marta Raquel García, José Augusto Ávila y Juana Marroquín de Ávila (Q.E.P.D) y tía Mira, por ser un ejemplo de esfuerzo, trabajo y amor y por ser mis segundos padres, también por siempre confiar en mí y por nunca perder la esperanza en mí.



A MI BISABUELO

(Q.E.P.D):

Papa Juan Hernández, que con su recuerdo y cariño y las enseñanzas que transmitió a través de mis abuelitos y mis papás han forjado mi camino, y sí, le puedo decir con orgullo que, ahora ya hay quien defienda a la familia.

A MI FAMILIA:

Por su apoyo incondicional y cariño en todo momento.

A LA FAMILIA

GARCÍA RUANO:

Por hacerme sentir siempre querido y preocuparse por mí, y lo más importante, por brindarme su apoyo en todo momento.

A MIS AMIGOS:

Susan, Diego, Miguel Ángel, Paty, Francis, Alex, y Rita por ser como mis hermanos en esta carrera, por estar siempre cuando más los necesité y por apoyarme en los buenos y malos momentos; porque este logro es también gracias a ustedes y porque el sueño y la meta siempre fue el mismo para todos, gracias por ser una parte importante en mi vida. Y gracias a todos mis amigos y compañeros de promoción, que aunque no los pueda mencionar a todos por miedo a olvidar un nombre, créanme que me recuerdo de todos con un inmenso cariño y les agradezco los momentos compartidos.

A MIS AMIGOS

DE TODA LA VIDA:

Byron, Ane, Diego, Pedro y Javier por su apoyo en todo momento de mi vida y por su amistad.



A: Mi novia Carmen Margarita García Ruano, por ser mi mejor amiga, mi apoyo y mi fortaleza, por ser esa persona incondicional que con su valentía me ha dado el ejemplo de seguir adelante por sobre todas las cosas, gracias princesa.

A: La Universidad de San Carlos de Guatemala, en especial a la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales; por haberme formado como profesional y hacerme sentir orgulloso de poder egresar de esta casa de estudios.



ÍNDICE

Pág.

Introducción	i
--------------------	---

CAPÍTULO I

1. El tránsito y sus elementos	1
1.1. El tránsito	1
1.2. Elementos del tránsito.....	3
1.2.1. El conductor	4
1.2.2. El peatón	5
1.2.3. El vehículo	12
1.2.4. La vía.....	14
1.2.5. Dispositivos de control de tránsito	17
1.2.6. La norma legal.....	18
1.3. Análisis del Artículo 157 del Código Penal sobre la responsabilidad de conductores	19
1.4. Factores causantes de un accidente de tránsito.....	23
1.4.1. Factor humano	23
1.4.2. Factor mecánico.....	25
1.4.3. Factor climático y otros factores.....	25

CAPÍTULO II

2. Delitos de tránsito	27
2.1. La responsabilidad objetiva.....	27

	Pág.
2.2. Homicidio culposo	28
2.3. Lesiones culposas.....	33
2.4. Delitos contra la seguridad del tránsito	36

CAPÍTULO III

3. De las penas que regula el Código Penal.....	41
3.1. La pena	41
3.2. Penas privativas de libertad	42
3.3. Multa	43
3.4. La inhabilitación	45
3.5 Consecuencias originadas de los accidentes de tránsito.....	48
3.5.1. Consecuencias jurídicas y legales.....	48
3.5.2. Consecuencias humanas	50
3.5.3. Consecuencias personales	52
3.5.4. Consecuencias ante la sociedad.....	52

CAPÍTULO IV

4. Despenalización de ciertos hechos de tránsito.....	57
4.1. Despenalización.....	57
4.2. La situación en el tránsito	61
4.3. El riesgo en el tránsito.....	65
4.4. El riesgo penal	66
4.5. Excesivas exigencias para el participante en el tránsito	67
4.6. Los accidentes de tránsito se tratan de una figura no dolosa	68



CAPÍTULO V

	Pág.
5. La educación vial y la seguridad vial.....	73
5.1. La educación vial	73
5.2. Objeto de la educación vial	73
5.3. Recursos didácticos para la educación vial	75
5.4. Falta de educación vial en el país.....	77
5.5. La seguridad vial	78
5.5.1. Seguridad activa o primaria	78
5.5.2. Seguridad secundaria.....	80
5.5.3. Seguridad de bebés y niños	81
5.5.4. Seguridad ante la conducción rutinaria	81
5.6. El color de los automóviles	82
5.7. Conductores violentos	84
CONCLUSIONES	87
RECOMENDACIONES	89
BIBLOGRAFÍA.....	91



INTRODUCCIÓN

La relevancia de la presente investigación sobre el Artículo 157 del Código Penal radica en la responsabilidad de conductores en accidentes de tránsito cuando conducen un vehículo automotor.

Dicho análisis es útil para mejorar y asegurar el respeto a los derechos humanos y para proteger, tanto la integridad como la dignidad de una persona causante o no de un hecho de tránsito; ya que no se le puede catalogar como criminal ni como delincuente común; puesto que cualquier persona que utilice un automotor es vulnerable de ir a prisión sin tener culpa o responsabilidad directa en un accidente de tránsito.

La hipótesis se comprobó, ya que se logró determinar que sí se violan los principios de defensa, inocencia y del debido proceso regulados en la Constitución Política de la República de Guatemala; al momento de enviar a una persona a prisión con ocasión de un accidente de tránsito, pues no se comprueba antes si hay responsabilidad, culpa o dolo.

El objetivo de la presente monografía se alcanzó, ya que se determinaron las causas y situaciones en las que se dan los distintos accidentes de tránsito y sus repercusiones en relación a la responsabilidad que debe asumir cada conductor, tomando en cuenta los factores humanos, climáticos y mecánicos, que influyen directa o indirectamente en el accidente de tránsito; así también, que tal como se encuentra regulada la responsabilidad de conductores en el Artículo 157 del Código Penal vulnera derechos constitucionales y derechos humanos de las personas involucradas en un accidente de tránsito.



La metodología utilizada en la investigación fue el análisis de la legislación vigente y el incumplimiento de la misma; a través del método sintético, se estudió el tema como un todo y luego cada uno de los aspectos que lo integran, con la finalidad de establecer su sustento teórico y la elaboración del informe final. Las técnicas de investigación utilizadas fueron de carácter documental – bibliográfico; utilizadas para obtener toda la información y material referente al tema.

La tesis contiene cinco capítulos: el primer capítulo referente al tránsito y sus elementos y a los factores que pueden originar un accidente de tránsito; el segundo desarrolla lo concerniente a los delitos de tránsito tipificados en el Código Penal; el tercero referente a las penas que contempla el Código Penal; el cuarto capítulo trata de la despenalización de ciertos hechos de tránsito y de las consecuencias originadas de los accidentes de tránsito; y el quinto capítulo versa sobre la educación y seguridad vial, así como de la falta de educación vial en el país a la hora de conducir vehículos.

Esperando que el contenido de este informe sirva como material de consulta para todo estudiante de derecho y profesionales interesados en la educación vial de Guatemala.



CAPÍTULO I

1. El tránsito y sus elementos

1.1. El tránsito

“Etimológicamente la palabra tránsito proviene del vocablo latino transitus, que quiere decir transitar, desplazarse, cambiar de un lugar a otro.”¹

El vocablo tránsito, en su significación gramatical ha generado cierta confusión, tanto que ni el Diccionario de la Real Academia Española lo ha podido aclarar; ya que hay quienes lo asimilan con tráfico, mientras que otros argumentan que la diferencia entre ambos vocablos estriba en el lucro que se persigue en el tráfico, característica que no le dan al vocablo tránsito.

Gramaticalmente el diccionario de la Real Academia Española define el tránsito como: “El paso o el acto de pasar de un lugar a otro”.

Mientras que el tráfico lo define como: “El comercio o trato llevando mercaderías para venderlas o cambiarlas”.²

¹ Editorial Continental. **Diccionario enciclopédico**. Pág. 405.

² Real Academia de la Lengua Española. **Diccionario de la lengua española**. Tomo I. Pág. 705.



Para el autor Guillermo Cabanellas, tránsito: “Es el paso o traslado a través de vías o lugares públicos, especialmente circulación por calles y caminos”.³

En atención a las anteriores definiciones y observando lo que para el efecto establecen las leyes vigentes; tránsito es el acto que efectúan los peatones, animales, vehículos y cualquier otro medio de transporte, ya sea actuando individualmente o en conjunto, mientras usen la vía de circulación con propósito de traslación.

El tránsito se clasifica teniendo en cuenta el medio a través del cual se desplaza el hombre. Dicha clasificación es la siguiente:

a) Tránsito acuático

Es aquél que se realiza utilizando el agua como medio, ya que sean mares, lagos y ríos, tomando el nombre de tránsito marítimo, lacustre o fluvial, respectivamente, o mejor dicho aquella circulación que se lleva a cabo en la hidrósfera.

En el tránsito acuático los medios de transporte más comunes y utilizados son: la moto de agua o jet ski, lancha, cayuco, ferri, navío, barco, bote, crucero, buque comercial y barcos pesqueros.

³ Cabanellas, Guillermo. **Diccionario enciclopédico de derecho usual**. Tomo II. Pág. 239.



b) Tránsito aéreo

Es el que se lleva a cabo utilizando como medio el aire, o sea la parte que se llama atmósfera.

c) Tránsito terrestre

Se lleva a cabo desplazándose sobre la superficie de tierra, en la parte que se llama litósfera, utilizando los caminos pedestres, de herradura, carreteras, líneas férreas, etc.

“Para cumplir con esta actividad y en los diferentes medios de que se habla, el hombre dispone en la actualidad de una serie de vehículos motorizados y sin motor, que utilizando las vías terrestres, acuáticas o aéreas, unen los pueblos, continentes del globo terrestre, enlazando a los hombres, hermanando a los pueblos y los Estados.”⁴

1.2. Elementos del tránsito

El tránsito está integrado de varios elementos, los cuales son comunes para todos en cualquier lugar del mundo; pero es muy importante entenderlos y definirlos para poder desarrollarlos.

Para la existencia del tránsito de vehículos se requiere de varios elementos, entre los que se encuentran:

⁴ Academia de Tránsito de la Guardia Civil de España. **Investigación de accidentes de tráfico**. Pág 5.



1.2.1. El conductor

Se puede definir este término como la persona que conduce o se encuentra en el control físico de un vehículo en movimiento; es decir, es la persona que maneja y manipula el volante o timón de un vehículo que transporta personas, animales o cosas.

Según el diccionario de sinónimos del autor Fernando Corripio, conductor es equivalente a: "Chofer, automovilista, piloto, cochero, maquinista, taxista".⁵

El manejo de un vehículo de motor es socialmente aceptado y lícito, siempre y cuando el conductor no se salga de la vía establecida para transitar y que no se salga de las normas que rigen el tránsito.

El conductor generalmente conduce un vehículo con el propósito de trasladarse de un lugar a otro y con un objeto personal; pero puede ser que también exista un objeto lucrativo, un objeto profesional o simple y sencillamente el objeto de servir y hacer un favor.

La responsabilidad del conductor varía dependiendo si transporta personas, cosas, mercancías o semovientes; dicha responsabilidad en caso de un percance siempre recaerá sobre el conductor y sobre el titular del vehículo si no pertenece a la misma persona.

⁵ Corripio, Fernando. **Diccionario de sinónimos**. Pág. 53.



1.2.2. El peatón

“Es toda persona que transita a pie, o sea la persona que camina o anda a pie”.⁶

En Guatemala el Reglamento de Tránsito vigente, Acuerdo Gubernativo número 273-98 regula todas las normas generales que deberán cumplir los peatones, entre las cuales se encuentran:

El Artículo 57 establece que: “El peatón tiene derecho de vía ante cualquier medio de transporte.

Todo conductor de un vehículo deberá respetar este derecho, cediendo el paso al peatón; especialmente, a niños, ancianos, discapacitados, invidentes, mujeres embarazadas y cualquier persona que conduzca un niño; ante los cuales el conductor extremará sus precauciones.

En áreas, zonas, franjas, pasos, pasarelas y otros espacios para peatones, éstos están obligados a utilizarlos, y en tal caso, la responsabilidad de los conductores de vehículos, según la ley, se limita a que conduzcan de acuerdo a las normas y reglas de la materia.”

“Artículo 58. Circulación por espacios destinados al peatón. Es obligatorio para los peatones circular en espacios especialmente concebidos para ellos, sean éstos aceras,

⁶ Real Academia de la Lengua Española. **Ob. Cit.** Pág. 1029.



refugios, paseos, vías peatonales, zonas peatonales, pasos peatonales, pasarelas u otros. Las obligaciones de los peatones son las siguientes:

- a) En las áreas en que existen pasos señalizados de peatones, semáforos peatonales o pasarelas, deberán utilizarse estas facilidades para atravesar las vías. Esto no implica que dejen de estar atentos al tránsito.
- b) De no existir facilidades para atravesar una vía, lo harán siempre en las esquinas y perpendicularmente a la vía, donde gozarán de prioridad de paso.
- c) Al atravesar una vía deberán cerciorarse que no exista ningún vehículo que no pueda detenerse mientras ellos efectúen el cruce.
- d) Si una intersección es controlada por agentes o tiene semáforos peatonales, deberán obedecer las indicaciones respectivas.
- e) No deberán cruzar frente a vehículos de transporte colectivo parados momentáneamente.
- f) No deberán cruzar diagonalmente una intersección, a excepción de los pasos peatonales diseñados para tal efecto (función del semáforo "todo rojo").
- g) Al tratar de cruzar una vía o esperar una unidad de transporte colectivo, no abandonarán los espacios peatonales, bajándose a la calzada o calle; y



h) Quienes utilicen monopatines, patines o aparatos similares, no podrán circular por la calzada, salvo que se trate de zonas, vías o parte de las mismas que les estén especialmente destinadas; y sólo podrán circular en los espacios peatonales si lo hacen a velocidad de paso.

Los incisos a), b), f) y h) no son aplicables en las vías residenciales de circulación controlada.”

“Artículo 59. Circulación por la calzada o el arcén. En las vías que no tuvieran ningún espacio destinado especialmente a los peatones, éstos podrán circular sobre la calzada o el arcén, en sentido contrario a la circulación de los vehículos, sin embargo, si concurren circunstancias que, por su seguridad, así lo justifiquen, podrán circular por la derecha.

La circulación por el arcén o por la calzada se hará con prudencia, sin entorpecer innecesariamente la circulación vehicular. Salvo el caso que formase un cortejo, deberán marchar uno tras otro si la seguridad de la circulación así lo requiere; especialmente en casos de poca visibilidad o de gran densidad de circulación de vehículos.”

“Artículo 60. Circulación de peatones por la derecha de la calzada. Los peatones podrán circular por el lado derecho de la calzada o sobre el arcén derecho, aun habiendo espacio peatonal utilizable, adoptando las debidas precauciones y en los siguientes casos:

- a) Quien lleve algún objeto voluminoso, empuje o arrastre un vehículo de reducidas dimensiones, que no sea automotor, tales como carretas de ventas ambulantes, troquets, bicicletas u otros similares, que pudieran constituir un obstáculo para los demás peatones.

- b) Toda persona que dirija a un grupo de peatones o que formen parte de un cortejo, procesión o actividad similar; y

- c) El discapacitado que circule en silla de ruedas, si fuese incómodo o impracticable para él, utilizar los espacios peatonales aledaños.

Todas estas personas están obligadas a obedecer las señales correspondientes a los vehículos que circulan sobre la calzada.”

“Artículo 61. Pasos peatonales. En un paso peatonal (paso de cebra) debidamente señalizado, el peatón siempre lleva la prioridad, y todos los vehículos que se aproximen a un paso de peatones, que esté siendo utilizado por una o varias personas, deberán parar y ceder el paso a los mismos, hasta que hayan llegado a la acera o a un refugio. Queda terminantemente prohibido rebasar a cualquier vehículo que se haya detenido ante un paso de peatones.

En intersecciones semaforizadas donde los pasos de peatones atraviesen transversalmente una vía y el semáforo alumbre verde para los vehículos de esa vía, los peatones no gozarán de prioridad.



Sin embargo, los conductores de los vehículos deberán ceder siempre el paso a los peatones que estén cruzando la vía perpendicular a la de los vehículos en cuestión; es decir, cuando estos viren a la izquierda o derecha aun cuando el semáforo muestre verde o flecha verde.”

“Artículo 62. Uso del espacio peatonal. Las aceras, refugios, paseos, vías peatonales, zonas peatonales y pasarelas son espacios de uso exclusivo para peatones y no serán utilizados por vehículo alguno, incluyendo bicicletas, cuyos conductores quedan obligados a desmontar para utilizarlos. En los lugares indicados anteriormente, se prohíbe terminantemente:

- a) Detener, parar o estacionar uno o varios vehículos automotores.
- b) Utilizarlos para basureros, botaderos de ripio, aplicación de materiales y otros similares.
- c) Ubicar ventas callejeras. La autoridad podrá desalojar al infractor, sin perjuicio de la multa correspondiente.

Se exceptúan los mercados peatonales intermitentes que cuenten con el respectivo permiso; y,

- d) Colocar muebles, macetones, toldos, garitas, gradas, cadenas, bardas o elementos similares, sin permiso expreso de la autoridad correspondiente.



La autoridad correspondiente tendrá el derecho de remover las cosas, objetos y materiales especificados en los incisos b), c) y d) anteriores.

Con respecto al inciso a) la autoridad deberá retener y consignar el vehículo y la tarjeta de circulación.

Para efectos de carga y descarga y de acceso vecinal, la autoridad correspondiente podrá permitir el ingreso de vehículos a las vías y zonas peatonales, restringiendo el tipo de vehículo, su peso, dimensiones, horarios y otros requisitos que considere convenientes.”

“Artículo 63. Zonas escolares. Los escolares gozarán de prioridad de paso en las zonas y horarios establecidos para el efecto, especialmente al cruzar la vía y abordar o descender de las unidades de transporte escolar. Las zonas escolares serán establecidas y determinadas por el Departamento o autoridad correspondiente, y conjuntamente con la dirección de los distintos centros educativos, privados y públicos. Los requisitos básicos de una zona escolar son los siguientes:

- a) Indicaciones por medio de señalización horizontal y vertical y elementos físicos para la reducción de la velocidad según lo establecido en el presente Reglamento. En la información de las señales se incluirán los días y horarios en los que deben cumplirse los requisitos de circulación en zonas escolares; y,



- b) Protección adicional por medio de patrulleros escolares que dirijan los flujos de escolares y vehículos en los puntos de mayor confluencia de escolares, como lo pueden ser: ingreso a centros educativos, paradas de buses escolares, tiendas de venta de comida y otros similares.

Los conductores, por su parte, durante los horarios indicados como de movimiento escolar en la señalización, están obligados a:

- 1) Disminuir la velocidad en la forma que establece el presente Reglamento, extremando las precauciones de circulación. No sobrepasar la velocidad hasta haber salido de la zona escolar, cuyo límite deberá estar debidamente señalado.
- 2) Ceder el paso a peatones y, especialmente, escolares, en cualquier lugar y circunstancia dentro del área demarcada de la zona escolar; y
- 3) Obedecer todas las señales en la zona, máxime si se trata de indicaciones de agentes de tránsito o patrulleros escolares.”

“Artículo 64. Prohibición de circular a pie en ciertas vías. Queda prohibida la circulación de peatones sobre la calzada o los arcenes de autopistas y vías rápidas, tanto en el ámbito urbano como extraurbano, debiendo utilizar espacios provistos o franjas vegetales en defecto de éstos. Se excluyen de esta prohibición la autoridad de tránsito, bomberos, socorristas en general, siempre que sea estrictamente indispensable para la ejecución de su labor.

También se prohíbe el caminar en túneles, puentes o pasos a desnivel que no tuvieran acera o ésta estuviera únicamente diseñada con fines de servicio o mantenimiento.”

Lamentablemente de todos los artículos antes citados del Reglamento de Tránsito, están legislados de manera correcta, pero no son aplicados por los peatones ni por los conductores; ya que el Estado de Guatemala no se ha preocupado por inculcar y educar a la población sobre educación y seguridad vial a través de los órganos competentes.

1.2.3. El vehículo

Para el autor Guillermo Cabanellas es: “Cualquier artefacto, como coche, carruaje, embarcación, aeronave o litera (de un extremo a otro de la civilización) y cuando sirve para transmitir o llevar con facilidad algo de uno a otro punto o de una persona a otras, sean sonidos, enfermedades o cosas”.⁷

El Convenio de Ginebra de 1949 sobre Circulación en Carreteras, en el Artículo 4 regula el vehículo de motor como: “Aquél que está provisto de un dispositivo mecánico de autopropulsión, utilizado normalmente para el transporte de personas o mercancías por carreteras y que no marche sobre rieles o conectado a un conductor eléctrico. Se excluyen expresamente en esta definición las bicicletas con motor auxiliar”.

⁷ Cabanellas, Guillermo. **Ob. Cit.** Tomo I. Pág .618.



Según la legislación guatemalteca, vehículo es cualquier medio de transporte que circule sobre la vía pública; pero también regula los diferentes tipos de vehículos existentes. Específicamente el Reglamento de Tránsito, en el Artículo 7 establece las definiciones de vehículos así:

“100) Vehículo abandonado: Vehículo estacionado detenido en el mismo lugar por más de treinta y seis horas consecutivas.

101) Vehículo agrícola: Vehículo especial autopropulsado, equipado y construido para efectuar trabajos agrícolas.

102) Vehículo automotor: Vehículo provisto de motor eléctrico o de combustión interna para su propulsión. Se excluyen las motobicicletas y los tranvías.

103) Vehículo de emergencia: Todo vehículo perteneciente a una institución reconocida por el Departamento como de emergencia y que circula prestando un servicio de esta naturaleza. Mientras no utilicen las sirenas y luces propias de estos vehículos, no se les considerará como tales.

104) Vehículo detenido: El que se encuentra inmovilizado por emergencia, por necesidades de la circulación o para cumplir una regla de tránsito.

105) Vehículo especial: Vehículo autopropulsado o remolcado, equipado y construido para realizar obras o servicios determinados y que, por sus características, está



exceptuado de cumplir con alguna de las condiciones técnicas reglamentarias o sobrepasa permanentemente los límites establecidos para pesos y dimensiones, así como la maquinaria agrícola y sus remolques.

106) Vehículo estacionado: El que se encuentra inmovilizado y no esté parado o detenido.

107) Vehículo parado: El que se encuentra inmovilizado por menos de dos minutos para tomar o dejar personas, cargar o descargar cosas, utilizando para el efecto las luces de emergencia.

108) Vehículo: Cualquier medio de transporte que circula sobre la vía pública.”

Las distintas definiciones de vehículo que desarrollan los artículos anteriores, abarcan cualquier medio de transporte con el cual una persona se pueda trasladar de un lugar a otro, sin importar si posee motor o no o si posee ruedas; siempre y cuando tenga la capacidad de trasladar, según la definición de la legislación guatemalteca.

1.2.4. La vía

Es el lugar idóneo para la comisión de los hechos o accidentes de tránsito, pues es donde normalmente circulan los vehículos automotores.



“La vía es el camino por donde se transita, es decir, es todo camino que puede ser utilizado sin más limitaciones que las impuestas por la ley de la materia. Será pues aquel camino por el que, con dependencia de su titularidad jurídica, pueden circular un número indeterminado de personas, no de forma accidental, sin más limitaciones que las establecidas en la ley y reglamentos respectivos, o sea, todo camino o calle destinado para el tránsito de personas y vehículos.”⁸

Según el Reglamento de Tránsito, existen varios tipos de vías, las cuales es indispensable conocer para poder transitar de forma correcta en un determinado lugar o territorio.

El Artículo 7 estipula los diferentes tipos de vías, estableciendo las siguientes definiciones:

110) “Vía pública de doble vía o de dos sentidos de circulación: Es aquélla donde el sentido de circulación de vehículos está permitido en ambas direcciones.

111) Vía pública de una vía o un sentido de circulación: Es aquélla donde el sentido de circulación de vehículos está permitido en una sola dirección.

112) Vía pública o vía: Es el espacio público por donde circulan los vehículos, peatones y animales.

⁸ Real Academia de la Lengua Española. **Ob. Cit.** Pág. 995.

- 113) Vía rápida: Vía pública que tiene calzadas pavimentadas separadas para cada sentido de circulación o una sola calzada para ambos sentidos, con por lo menos 2 carriles de mínimo 3.50 metros de ancho por sentido, generalmente con limitación de acceso directo a propiedades colindantes (por ejemplo carriles auxiliares). Por lo general, no cruzada ni será cruzada a nivel por vías férreas, vías públicas o servidumbre de paso alguna. Aplican límites de velocidad mínimos. No pueden existir semáforos a lo largo de su trazo. En áreas extraurbanas tienen arcenes de al menos 1.00 metro de ancho al lado derecho de cada sentido de circulación.
- 114) Vías exclusivas para buses, trolebuses o tranvías: Vías pavimentadas de uno o dos sentidos de circulación, con una calzada del ancho necesario para las unidades de transporte colectivo, delimitada por bordillos, señalización horizontal y otros aditamentos, de uso exclusivo para buses, trolebuses /o tranvías.
- 115) Vías locales: El resto de vías públicas urbanas pavimentadas que no sean autopistas, vías rápidas o arterias. Pueden ser de uno a dos sentidos de circulación sin restricción de número o ancho de carriles, siempre y cuando la calzada supere un ancho total de 5.00 metros. Pueden estar semaforizadas. Forman la mayor parte de la red vial urbana.
- 116) Vías peatonales: Las vías utilizadas exclusivamente para peatones.

117) Vías residenciales de circulación controlada: Tipo especial de vía local en áreas - residenciales, de uno o dos sentidos de circulación, con un ancho total de calzada entre 3.00 y 5.50 metros.”

De los numerales anteriores se infiere que la vía no es sólo para paso de vehículos, sino que también para peatones, estacionamientos y locales.

La vía en sí, es un lugar determinado, que tiene como fin servir de paso o estadía, tanto a vehículos como a personas, animales o cosas.

1.2.5. Dispositivos de control de tránsito

Constituyen los elementos físicos que se utilizan en la regulación del tránsito. Sirven para el público usuario, son guías o indicaciones para que los usuarios se comporten correctamente y con seguridad en las vías públicas; de esta manera se pretende expeditar el tránsito y disminuir el número de accidentes.

Los dispositivos de control de tránsito sirven para advertir a las personas de posibles peligros; para dar a conocer determinadas restricciones; indicar en forma concisa ciertas disposiciones legales; determinar el derecho de paso de las corrientes de los vehículos y el sentido de las vías; guiar a los usuarios en su recorrido por las vías; ayudar a los peatones a travesar las vías, y dependiendo de la función que desempeñen, pueden ser señales de prevención, señales de reglamentación y señales de información.



Los dispositivos de control de tránsito en Guatemala son, entre otros:

- Semáforos de vehículos y peatones;
- Señales de tránsito de prevención;
- Señales de tránsito reguladoras;
- Señales de tránsito informativas;
- Radares de velocidad;
- Cámaras en calzadas.

1.2.6. La norma legal

Constituye el elemento formal o jurídico del tránsito de vehículos, es la que lo regula y controla su buen funcionamiento; en el caso de Guatemala la norma legal es la Ley de Tránsito y el Reglamento de Tránsito; no obstante, hay otras leyes que de una u otra forma se relacionan con el tránsito vehicular, como por ejemplo: el Código Penal, la Ley de Impuesto sobre Circulación de Vehículos, el Código Tributario, la Ley del Impuesto al Valor Agregado, el Código Municipal, el Reglamento para Taxis, etc.

La existencia de una norma que regule los elementos antes mencionados, hace posible en alguna medida, disminuir el número de accidentes de tránsito y sus nefastas consecuencias; ya que en la actualidad este tipo de hechos están a la orden del día y lamentablemente, siempre debe estar presente la amenaza de una pena o sanción para que los conductores respeten las normas de conducción, sobre todo en nuestra



sociedad compuesta por individuos indisciplinados, que no tienen educación, no poseen licencia de conducir o poseen una licencia que obtuvieron de forma anómala; y sobre todo no tienen educación vial.

Pero como todo se resuelve con dinero o indemnización en los casos de accidentes de tránsito; el caos en la circulación vehicular persiste.

1.3. Análisis del Artículo 157 del Código Penal sobre la responsabilidad de conductores

El Código Penal, Decreto número 17 – 73 del Congreso de la República de Guatemala; en el Artículo 157 regula la responsabilidad de conductores así:

“Será sancionado con multa de cincuenta a un mil quetzales y privación de la licencia de conducir de tres meses a tres años:

- 1o. Quien condujere un vehículo de motor bajo influencia de bebidas alcohólicas o fermentadas, fármacos, drogas tóxicas o estupefacientes.
- 2o. Quien condujere un vehículo de motor con temeridad o impericia manifiestas o en forma imprudente o negligente, poniendo en riesgo o peligro la vida de personas, su integridad o sus bienes, o causando intranquilidad o zozobra públicas.

En caso de reincidencia, las sanciones de este artículo se duplicarán.

En caso de reincidencia, las sanciones de este artículo se duplicarán.

Si como consecuencia de la conducta irregular resultare lesión o daño, cualquiera que sea su gravedad, los tribunales aplicarán únicamente la infracción penal más gravemente sancionada.

Serán sancionados con el doble de la pena prevista, si el delito se causare por pilotos de transporte colectivo en cualquiera de las circunstancias relacionadas con los incisos primero y segundo del párrafo primero del presente artículo.”

Como se puede ver el anterior artículo tipifica la responsabilidad de conductores en varios casos: Como manejar de forma imprudente o negligentemente, o manejar bajo efectos de alcohol, drogas o demás estupefacientes; pero nunca prejuzga al sujeto activo o pasivo, al cual se le pueda adjudicar o imputar dicha responsabilidad.

Los artículos que se relacionan con el Artículo 157 del Código Penal son los siguientes:

“Artículo 144. Concepto. Comete delito de lesiones quien, sin intención de matar, causare a otro daño en el cuerpo o en la mente.”

“Artículo 146. Lesiones gravísimas. Quien causare a otro lesión gravísima, será sancionado con prisión de tres a diez años. Es lesión gravísima la que produjere alguno de los resultados siguientes:



- 2o. Inutilidad permanente para el trabajo.
- 3o. Pérdida de un miembro principal o de su uso de la palabra.
- 4o. Pérdida de un órgano o de un sentido.
- 5o. Incapacidad para engendrar o concebir.”

“Artículo 147. Lesiones graves. Quien causare a otro lesión grave, será sancionado con prisión de dos a ocho años. Es lesión grave la que produjere alguno de los resultados siguientes:

- 1o. Debilitación permanente de la función de un órgano, de un miembro principal o de un sentido.
- 2o. Anormalidad permanente del uso de la palabra.
- 3o. Incapacidad para el trabajo por más de un mes.
- 4o. Deformación permanente del rostro.”

“Artículo 148. Lesiones leves. Quien causare a otro lesión leve, será sancionado con prisión de seis meses a tres años. Es lesión leve la que produjere en el ofendido alguno de los siguientes resultados:

- 1o. Enfermedad o incapacidad para el trabajo por más de diez días, sin exceder de treinta.
- 2o. Pérdida e inutilización de un miembro no principal.
- 3o. Cicatriz visible y permanente en el rostro.”



“Artículo 150. Lesiones culposas. Quien causare lesiones por culpa, aun cuando sean varias las víctimas del mismo hecho, será sancionado con prisión de tres meses a dos años.

Si el delito fuere ejecutado al manejar vehículo bajo influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes que afecten la personalidad del conductor o en situación que menoscabe o reduzca su capacidad mental, volitiva o física, se impondrá al responsable, además, una multa de trescientos a tres mil quetzales.

Si el hecho se causare por piloto de transporte colectivo, en cualquiera de las circunstancias relacionadas en el párrafo anterior, será sancionado con prisión de cinco a nueve años.”

“Artículo 123. Homicidio. Comete homicidio quien diere muerte a alguna persona. Al homicida se le impondrá prisión de 15 a 40 años.”

“Artículo 127. Homicidio culposo. Al autor de homicidio culposo se le sancionará con prisión de dos a cinco años. Cuando el hecho causare, además lesiones a otras personas o resultare la muerte de varias la sanción será de tres a ocho años de prisión.

Si el delito culposo fuere cometido al manejar un vehículo bajo influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes, que afecten la personalidad del conductor o con temeridad o impericia manifiesta o en forma imprudente o negligente en situación que menoscabe o reduzca su capacidad mental, volitiva o física, se

impondrá al responsable el doble de la pena que le correspondería en caso de no existir estas circunstancias.

Si el delito se causare por pilotos de transporte colectivo en cualquiera de las circunstancias relacionas en el párrafo anterior, será sancionado con prisión de cinco a quince años.”

Al analizar dichos artículos, se evidencia la injusticia de que se juzgue y se limite la libertad de los sujetos y demás involucrados, si al momento del siniestro o del accidente de tránsito hay un solo culpable, o simple y sencillamente no hay culpables; ya que puede ser que sucede por un hecho o acontecimiento ajeno a los sujetos, como por ejemplo: el mal funcionamiento de los dispositivos de control de tránsito, un peatón imprudente, o por cuestiones climáticas o fortuitas de la naturaleza.

1.4. Factores causantes de un accidente de tránsito

1.4.1. Factor humano

Los factores humanos son la causa del mayor porcentaje de accidentes de tránsito. Pueden convertirse en agravantes de la culpabilidad del conductor causante, dependiendo de la legislación de tránsito o relacionada de cada país.

- “Conducir bajo los efectos del alcohol (mayor causalidad de accidentes), medicinas y estupefacientes.



- Realizar maniobras imprudentes y de omisión por parte del conductor.
- Efectuar adelantamientos en lugares prohibidos (choque frontal muy grave).
- Atravesar un semáforo en rojo, desobedecer las señales de tránsito.
- Circular por el carril contrario (en una curva o en un cambio de rasante).
- Conducir a exceso de velocidad (produciendo vuelcos, salida del automóvil de la carretera, derrapes).
- Usar inadecuadamente las luces del vehículo, especialmente en la noche.
- Salud física y mental del conductor o peatón no aptas (ceguera, daltonismo, sordera, etc.).
- Peatones que cruzan por lugares inadecuados, juegan en carreteras, lanzan objetos resbaladizos al carril de circulación (aceites, piedras).
- Inexperiencia del conductor al volante.
- Fatiga del conductor producto de la apnea o falta de sueño.

1.4.2. Factor mecánico

- Vehículo en condiciones no adecuadas para su operación (sistemas averiados de frenos, dirección o suspensión).
- Mantenimiento inadecuado del vehículo.

1.4.3. Factor climatológico y otros factores

Niebla, humedad, derrumbes, zonas inestables, hundimientos, semáforos que funcionan incorrectamente.”⁹

La importancia del presente capítulo estriba en tener una idea principal acerca del tránsito y de todos los elementos que lo conforman; ya que son de utilidad para estudiar los hechos de tránsito y para poder determinar las posibles causas y los posibles culpables e involucrados dentro de un accidente de tránsito. Asimismo, conocer los factores involucrados dentro de un accidente de tránsito, para así saber cuál fue el fallo o incidente y poder obtener en una respuesta positiva o favorable para el futuro.

⁹ [http://es.wikipedia.org/wiki/accidente de tránsito](http://es.wikipedia.org/wiki/accidente_de_tránsito). (Guatemala, 16 de febrero de 2012).





CAPÍTULO II

2. Delitos de tránsito

2.1. La responsabilidad objetiva

Así se le llama a la responsabilidad penal sin dolo y sin culpa. Actualmente y aunque aún existen remanentes de la aplicación de este tipo de responsabilidad en diferentes códigos de Latinoamérica, generalmente se tiende a su rechazo total.

En Guatemala además de encontrarse en otros tipos, se encuentra este tipo de responsabilidad en los delitos de homicidio culposo y lesiones culposas; según la teoría del “*versari in re ilícita*”, quien quiso la causa, quiso el efecto.

Anteriormente se decía que una conducta era reprochable penalmente cuando la misma se encontraba prohibida por la ley penal; en consecuencia, con el principio de legalidad contenido en el Artículo 1 del Código Penal, el cual se complementa con el principio de culpabilidad, no hay delito sin culpa.

“A un sujeto se le pueden reprochar únicamente las conductas que se encuentran incluidas en algún tipo penal y para que estas conductas se le puedan reprochar a su autor; es requisito básico la existencia de la culpabilidad ya sea en forma dolosa o culposa, que actualmente son las dos formas reconocidas para la determinación de la responsabilidad penal.



Por medio de la responsabilidad objetiva se deja por un lado el elemento subjetivo del delito y para hacer el juicio de reproche únicamente se toma el resultado producido. Según esta forma de responsabilidad habrá culpabilidad no solamente cuando exista dolo o culpa en el agente, sino también cuando hay intención de realizar algo no permitido y se produce un resultado dañoso por mero caso fortuito.

Es decir que el hecho se va a penar por haberse provocado un resultado dañoso sin tomar en consideración el aspecto subjetivo que determina la voluntad del sujeto que infringe la norma.

La culpabilidad constituye el elemento interno del delito y el juez al emitir el juicio de reproche lo hará sobre ese elemento, o sea al proceso mental que se desarrolla en la persona y que posteriormente se materializa en un hecho tipificado por la ley, y dependiendo de la forma como se dé este elemento psicológico, el delito podrá ser doloso o culposo, por lo que puede regirse con un criterio objetivo, y determinar la responsabilidad penal de esta manera sería una forma arbitraria de hacerlo, siendo la razón por la que esta clase de responsabilidad ha sido rechazada casi en su totalidad.”¹⁰

2.2. Homicidio culposo

“El homicidio culposo es un delito que por su naturaleza tiene como consecuencia un resultado trágico. Como punto de partida una fuente primaria la constituye la Real

¹⁰ Vela Treviño, Sergio. **Culpabilidad e inculpabilidad**, Pág. 141



Academia Española, que define el homicidio culposo como: la acción de matar a una persona involuntariamente.

El homicidio puede ser voluntario e involuntario, en el primer caso estamos ante el homicidio doloso y en el segundo ante el homicidio culposo.”¹¹

El licenciado Guillermo Alfonso Monzón Paz, al referirse a este ilícito manifiesta: “Dentro de los delitos contra la vida, el Código Penal cataloga al homicidio culposo y en consecuencia es factible su comisión cuando se trate de acciones u omisiones ilícitas que produzcan como resultado la muerte.”¹²

El homicidio culposo se diferencia del doloso por el hecho de que en el primero no existe el “animus necandi” o sea el ánimo de matar por parte del sujeto activo del delito.

Partiendo de los conceptos anteriores, se establece que el homicidio culposo es el delito que corta o interrumpe el ciclo del proceso de la vida en una forma accidental; es decir, sin que medie deseo o intención de ocasionar la muerte, sino que la misma se produce por descuido, falta de precaución o inexistencia; o sea por la falta del deber de cuidado a que el sujeto estaba obligado para evitar dañar un bien jurídico tutelado por el Estado.

¹¹ Cabanellas, Guillermo, **Ob. Cit.** Tomo II, Pág. 503.

¹² Monzón Paz, Guillermo Alfonso. **Introducción al derecho penal guatemalteco. Parte especial.** Pág. 16.



El Artículo 127 del Código Penal, establece: "Homicidio culposo: Al autor de homicidio culposo se le sancionará con prisión de dos a cinco años. Cuando el hecho causare, además lesiones a otras personas o resultare la muerte de varias la sanción será de tres a ocho años de prisión.

Si el delito culposo fuere cometido al manejar un vehículo bajo influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes, que afecten la personalidad del conductor o con temeridad o impericia manifiesta o en forma imprudente o negligente en situación que menoscabe o reduzca su capacidad mental, volitiva o física, se impondrá al responsable el doble de la pena que le correspondería en caso de no existir estas circunstancias.

Si el delito se causare por pilotos de transporte colectivo en cualquiera de las circunstancias relacionas en el párrafo anterior, será sancionado con prisión de diez a quince años."

En el artículo transcrito anteriormente se encuentra la aplicación del principio de la responsabilidad objetiva; pues al establecer que "si el delito culposo fuere cometido al manejar vehículo bajo influencia de bebidas alcohólicas"; se está culpando a quien comete el hecho por la razón de haber provocado el daño en estado de ebriedad.

Como se aprecia, en el tipo penal se incluye la conducta de embriagarse, lo que no constituye un ilícito y además es una conducta fomentada en el medio; por consiguiente, no puede reprochársele a una persona el hecho de embriagarse; pues

Iría en contra de lo que establece el Artículo 5 de la Constitución Política de la República de Guatemala, el cual faculta a las personas a hacer todo lo que la ley no prohíbe.

En el tipo a que se hace referencia va incluida la conducta de embriagarse, pero no se puede deducir que esta conducta sea forzosamente antijurídica; caso contrario sería que el sujeto se embriagara con el fin de cometer el hecho, porque se estaría ante la impunidad buscada de propósito.

La persona que se embriaga dirige su finalidad precisamente a embriagarse, pero si en ella no existe la voluntad finalista de cometer el hecho; y el sujeto conoce los riesgos que podría acarrear su embriaguez en determinadas circunstancias que podrían tener resultados dañosos; habrá que imputarle el hecho como una obra culposa.

El último párrafo del Artículo 127 que contiene el tipo de homicidio culposo, también constituye un problema para los derechos humanos de los pilotos de transporte colectivo; pues el mismo establece que si el autor de este delito es un piloto de transporte colectivo, será sancionado con prisión de diez a quince años; violando de esta manera el principio de igualdad de la ley penal, pues la pena no puede fundarse o gravarse en razón de esta circunstancia.

La vida humana en la actualidad está más comprometida que nunca por las negligencias en que puede incurrir cualquiera; especialmente debido al proceso del



avance de la mecanización que se está produciendo; amenaza de la que por regla general, es protagonista un sector social que no es el masivamente criminalizado.

“Se debe tener presente que las características personales de los criminales por culpa particularmente en tránsito, no son análogas a los criminalizados por delitos contra la propiedad. Ello sin contar que, en homicidio culposo, pese a la amplitud de las fórmulas legales, usualmente no se sancionan múltiples delitos cometidos por empresarios que no observan elementales reglas de seguridad.

Es decir delitos de capas sociales no vulnerables o poco vulnerables al sistema penal, lo que se manifiesta en la benignidad con que se pena el delito a que se refiere, en donde el máximo de la pena no responde a la tutela del bien jurídico más importante del hombre como lo es la vida.

La criminalización del delito culposo de homicidio tiene profundo sentido selectivo, que suele agudizarse si comprobamos que en general la mayoría de los criminalizados son operarios de tránsito, contra los cuales suele desarrollarse un marcado tinte ejemplificador jurisprudencial.

El Código Penal de Guatemala, le asigna al delito de homicidio culposo una pena máxima de cinco años, la cual puede aumentar al doble si el hecho se produjo manejando el vehículo bajo influencia de bebidas alcohólicas, drogas o estupefacientes, y una tercera parte si se trata de un conductor de un vehículo de transporte colectivo, esto además de que, el artículo que contiene esta figura establece



para el caso de que a consecuencia del mismo hecho ocurra la muerte de varias personas o que además de la muerte se produzcan lesiones, un aumento únicamente de tres años de prisión, o sea una pena máxima de ocho años, sin importar el número de víctimas ocasionadas.

Esta variación que se da en los límites de la escala penal a nivel latinoamericano hace pensar que es necesario la revisión de los límites por el valor fundamental que están llamados a tutelar”.¹³

Por lo antes expuesto, el autor Raúl Eugenio Zafaronni, recomienda: “La revisión legislativa de las escalas penales del homicidio y de las lesiones culposas, a efecto de proveer una adecuada protección jurídica a la vida y la integridad física de las personas”.¹⁴

2.3. Lesiones culposas

“Lesión: es una herida, golpe u otro detrimento corporal. Menoscabo o perjuicio de cualquier índole”.

En el derecho penal se utiliza la forma pluralizada de lesiones por concretarse rara vez en un solo ataque o en un solo mal y se refiere a los daños injustos causados en la

¹³Jauregui, Hugo Roberto. **La protección de los derechos humanos en la legislación penal guatemalteca, y su concepción en el proyecto del Código Penal.** Pág. 104.

¹⁴Zafaronni, Raúl Eugenio. **Manual de derecho penal.** Pág 189.

¹⁵Cabanellas, Guillermo. **Ob. Cit.** Tomo II. Pág. 127.

salud o cuerpo de una persona, para que exista el delito de lesiones es necesario que falte el ánimo de matar, pues en tal caso estaríamos ante un homicidio en el grado de tentativa.”¹⁵

El delito de lesiones culposas, luego de un riguroso estudio que se realizó a través de la presente tesis, se considera como la herida, el corte o desgarramiento de la piel y de la carne, provocada intencionalmente por un sujeto en el cuerpo de otro ser humano; es decir, es un golpe violento causado por cualquier objeto capaz de producir una lesión; pero sin que en tal acto medie intención, pues el mismo deviene de un acto meramente accidental.

De acuerdo al diccionario de la Real Academia Española, las lesiones culposas se conceptúan como: “El daño personal, provocado por una herida, golpe o enfermedad, cualquier daño, perjuicio o detrimento, pero causado involuntariamente de manera casual”.¹⁶

Para el autor Guillermo Cabanellas; “Son los daños causados en el cuerpo o la salud de una persona, sin llegar a la muerte, por un hecho fortuito, debido a desidia, descuido, inadvertencia”.¹⁷

Al igual que el homicidio culposo, las lesiones culposas son reguladas en el Código Penal; específicamente en el Artículo 150.

¹⁵ Cabanellas, Guillermo. **Ob. Cit.** Tomo II. Pág. 127.

¹⁶ Real Academia de la Lengua Española. **Ob. Cit.** Pág 484.

¹⁷ **Ibid.** Pág 192.



Las lesiones en general se encuentran establecidas en el Artículo 144 del mencionado cuerpo legal que regula: “Comete delito de lesiones quien, sin intención de matar, causare a otro daño en el cuerpo o en la mente”.

Por otra parte, el Artículo 150 del Código Penal, establece: “Lesiones culposas: Quien causare lesiones por culpa, aun cuando sean varias las víctimas del mismo hecho, será sancionado con prisión de tres meses a dos años.

Si el delito fuere ejecutado al manejar vehículo bajo influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes que afecten la personalidad del conductor o en situación que menoscabe o reduzca su capacidad mental, volitiva o física, se impondrá al responsable, además, una multa de trescientos a tres mil quetzales.

Si el hecho se causare por piloto de transporte colectivo, en cualquiera de las circunstancias relacionadas en el párrafo anterior, será sancionado con prisión de cinco a nueve años.”

Como se puede apreciar, en este artículo, al igual que el que contiene el delito de homicidio culposo, se encuentra plasmada la aplicación del principio del “versari in re ilícita”, pues se está reprochando el resultado obtenido, poniendo como razón el hecho de conducir vehículo bajo efectos de alcohol; lo que como ya se indicó aparte de ser una conducta permitida por la ley, no es una forma para medir la culpabilidad del sujeto, al igual que el ser conductor de un transporte colectivo, no es base suficiente para gravar la pena.



En la forma como está contenida en el tipo, se está castigando el hecho de conducir ebrio o el manejar un vehículo de transporte colectivo, siendo ésta la base del correspondiente reproche.

Se está determinando la culpabilidad del sujeto en forma objetiva, pues únicamente se toma en cuenta el resultado producido cuando el sujeto se encuentra en estado de ebriedad o conduzca un vehículo de transporte colectivo; lo que no puede vincularse con el juicio de reproche por parte del juez; violando de esta forma el principio constitucional de inocencia y los derechos humanos reconocidos por la ley.

2.4. Delitos contra la seguridad del tránsito

Son delitos que contiene la ley penal y son específicos de tránsito de vehículos, los cuales tienen un carácter preventivo, pues son regulados con el fin de disminuir los delitos culposos por accidentes de tránsito.

Bajo el título responsabilidad de conductores, el Artículo 157 del Código Penal, establece que: "Será sancionado con multa de cincuenta a un mil quetzales y privación de la licencia de conducir de tres meses a tres años:

- 1o. Quien condujere un vehículo de motor bajo influencia de bebidas alcohólicas o fermentadas, fármacos, drogas tóxicas o estupefacientes.



2o. Quien condujere un vehículo de motor con temeridad o impericia manifiestas o en forma imprudente o negligente, poniendo en riesgo o peligro la vida de personas, su integridad o sus bienes, o causando intranquilidad o zozobra públicas. En caso de reincidencia, las sanciones de este artículo se duplicarán.

Si como consecuencia de la conducta irregular resultare lesión o daño, cualquiera que sea su gravedad, los tribunales aplicarán únicamente la infracción penal más gravemente sancionada.

Serán sancionados con el doble de la pena prevista, si el delito se causare por pilotos de transporte colectivo en cualquiera de las circunstancias relacionadas con los incisos primero y segundo del párrafo primero del presente artículo."

Por otra parte el Artículo 158 del Código Penal bajo el título responsabilidad de otras personas, establece que: "Serán sancionados con multa de veinticinco a quinientos quetzales y prisión de dos a seis meses, quienes pusieren en grave e inminente riesgo o peligro la circulación de vehículos en cualquiera de las siguientes maneras:

Alterando la seguridad del tránsito mediante la colocación de obstáculos imprevisibles, derramamiento de sustancias deslizantes o inflamables, mutación o destrucción, total o parcial de la señalización o por cualquier otro medio, o no restableciendo los avisos o indicadores de seguridad de la vía, cuando por circunstancias necesarias debieron ser interrumpidos o removidos."



El factor tipificante de esta figura delictiva es alterar la circulación de vehículos por terceras personas como consecuencia de las acciones mencionadas.

Al analizar el Artículo 157 del Código Penal, se puede inferir que si bien es cierto el conducir un vehículo automotor bajo efectos de bebidas alcohólicas o fermentadas, drogas tóxicas o estupefacientes, aumenta el riesgo de sufrir un accidente o causarlo; también lo es que la pena no tiene sentido en el castigo de este hecho; pues la multa de cincuenta a mil quetzales cualquiera la puede pagar; y la privación de la licencia de conducir de tres meses a tres años, no es impedimento para que se conduzca un vehículo aun sin licencia.

Un gran número de conductores guían sus vehículos bajo esas condiciones de ebriedad y la mayoría no son sorprendidos; y cuando lo son, si no logran llegar a un arreglo con los agentes de la Policía Nacional Civil, son consignados a los tribunales con informes policiales vagos e imprecisos, y por lo general no acompañan ninguna prueba al respecto de alcoholemia del encartado; razón por la cual en la mayoría de oportunidades se ordena la libertad inmediata del mismo, pues sólo se considera el hecho constitutivo de una infracción al Reglamento de Tránsito; imponiéndole la multa correspondiente.

En otros casos, se ha seguido el proceso en contra de quien ha sido sorprendido manejando vehículo bajo efectos de licor y al dictar sentencia se condena al responsable al pago de una multa y se le inhabilita en su calidad de conductor por determinado tiempo; pero a la vez se le concede el beneficio de la suspensión



condicional de la pena o bien el perdón judicial; perdiendo así potestad y su eficacia intimidativa la ley, por lo que vuelven a cometer la misma acción, debido a la facilidad en que solucionaron el problema anterior.

Por otra parte, el Artículo 157 del Código Penal que regula el delito de responsabilidad de conductores; es criticado por grupos afines a los derechos humanos; pues mediante la tipificación abierta y ejemplarizante que contiene y que es una modalidad ineludible en los delitos culposos, se alcanzan límites que se consideran peligrosos cuando se trata de delitos dolosos de peligro; así el contenido del inciso segundo del artículo mencionado que tipifica quien condujere un vehículo en forma imprudente o negligente, poniendo con ello en peligro su integridad física y bienes, así como la de las demás personas; es una figura cuyo contenido es imposible de definir y establecer, pues no se sabe cuándo una persona conduce su vehículo en forma imprudente o negligente y menos aún saber cuando esta persona voluntariamente está poniendo en peligro su vida o integridad física o los bienes de las personas y los suyos propios.

Del párrafo tercero del artículo citado se puede deducir también que su contenido plantea un problema para los derechos de las personas o sea los derechos humanos; al respecto el autor Raúl Zafaronni, manifiesta que, al establecer el artículo de mérito que: "En caso de reincidencia, las sanciones de este artículo se duplicarán, el principio de igualdad ante la ley, el fin de readaptación social que lleva implícita la pena y la racionalidad de la misma, salen afectados en mayor o menor medida con ese tipo de regulaciones, pues la relevancia potencial futura de una pena ya cumplida, coloca a la persona que cumplió su condena en inferioridad de condiciones frente a las demás



personas fáctica y jurídicamente hablando, estigmatizando de esta forma a sujetos a quienes perjudica en su incorporación a la vida social y libre; fórmula que va contra el principio de que ninguna persona puede ser penada más de una vez por el mismo hecho.

Toda pretensión de gravar la pena de un delito posterior en razón de un delito ya juzgado, importa una violación del principio de que no se puede juzgar a nadie dos veces por el mismo hecho".¹⁸

En el presente capítulo se desarrollaron todos los artículos referentes a los delitos de tránsito, los cuales tienen lugar al momento de un siniestro en el tránsito dependiendo de su magnitud; asimismo tienen lugar las consecuencias, las cuales pueden variar dependiendo del daño causado.

Es oportuno resaltar los delitos de lesiones, ya que como consecuencia traen inmersa la pena de prisión. En Guatemala, se le da un mal uso a la legislación debido a que se utiliza en los accidentes de tránsito la lesión como una artimaña para obligar a la otra persona a pagar los gastos del siniestro sin haber tenido la culpa. Además, la legislación no da cabida a distinguir al momento de un accidente de tránsito de quién es el culpable o quién es el sujeto activo o pasivo.

¹⁸ Zafaronni, Raúl Eugenio. **Ob. Cit.** Pág 279.

CAPÍTULO III

3. De las penas que regula el Código Penal

3.1. La pena

El término pena deriva del latín poena y posee una connotación de dolor causado por un castigo. La pena es el medio con que cuenta el Estado para reaccionar frente al delito, expresándose como la restricción de derechos del responsable.

La pena también se define como una sanción que produce la pérdida o restricción de derechos personales, contemplada en la ley e impuesta por el órgano jurisdiccional, mediante un proceso, al individuo responsable de la comisión de un delito.

En la actualidad, más que un castigo la pena se concibe como una forma de mantener y restaurar el derecho vigente, y por ende la paz y tranquilidad social; la que se impone con el objeto de prevenir más actos delictivos; la advertencia de sancionar a quienes los cometan; para la reeducación del infractor penal y para reparar las consecuencias del ilícito cometido. El Código Penal en los Artículos 41 y 42 establece dos clases de penas:

- “Las penas principales: La pena de muerte, la de prisión, el arresto y la multa.



- Las penas accesorias: Inhabilitación absoluta, inhabilitación especial, comiso y pérdida de los objetos o instrumentos del delito, expulsión de extranjeros del territorio nacional, pago de costas, y gastos procesales, publicación de la sentencia y todas aquéllas que otras leyes señalen.”

Esta división es una supervivencia de la clasificación de las infracciones penales en crímenes y delitos; lo que ya no tiene mayor sentido al haber sido suprimida esa diferencia, pues todas las legislaciones modernas tienden a unificar las penas privativas de libertad.

3.2. Penas privativas de libertad

“El derecho penal de tránsito es una de las áreas en donde con mayor intensidad se ha planteado el problema de las penas cortas privativas de libertad. La gran cantidad de delitos de tránsito ha extendido la aplicación del derecho penal a gran número de delincuentes para los que es inadecuada la organización tradicional de las penas de prisión; pues las mismas no cumplen la función reeducadora que supuestamente debe cumplir y por el contrario tiene todos los inconvenientes de la cárcel.

Ante los problemas planteados por estas penas cortas privativas de libertad, se ha intentado buscar sustitutivos penales que permitan lograr los fines generales y especiales de prevención, sin aquellos efectos nocivos señalados para las penas privativas de libertad.

Por otro lado, se ha dicho que la utilización abusiva de una sanción devalúa sus efectos, por lo que la pena de privación de la libertad debe ser reservada únicamente para aquellos conductores cuyo comportamiento se identifique en un desprecio flagrante de la seguridad de otras personas.

Las penas preventivas de libertad no parecen haber dado el resultado que se esperaba en los delitos de tránsito, y hoy se pone seriamente en duda su eficacia frente a estos hechos. Optándose por la aplicación de sanciones pecuniarias o directamente relacionadas con el tránsito de vehículos, como puede ser la retirada definitiva o temporal del permiso o licencia de conducir.

No se puede dejar de tener en cuenta la posibilidad de la aplicación del beneficio de la suspensión condicional de la pena y el perdón judicial, con lo cual la imposición de estas penas de prisión prácticamente queda desfigurada restándole de esta forma parte de su eficiencia intimidativa, ya que en raros casos se llegaría a ingresar a prisión, lo que por otra parte no parece deseable por las razones ya expuestas.”¹⁹

3.3. Multa

La multa al igual que la pena de prisión tiene un carácter resocializador, no obstante su aplicación puede dar lugar a serias injusticias, pues unos sí pueden sentir la afectación en su patrimonio, mientras que otros no.

¹⁹ Zafaronni, Raúl Eugenio. **Ob. Cit.** Pág 403.

El Artículo 52 del Código Penal, bajo el título multa, establece que: “La pena de multa consiste en el pago de una cantidad de dinero que el juez fijará, dentro de los límites legales.”

También el Artículo 53, bajo el título determinación del monto de la multa estipula que:

“La multa tiene carácter personal y será determinada de acuerdo con la capacidad económica del reo; su salario, su sueldo o renta que perciba; su aptitud para el trabajo, o capacidad de producción; cargas familiares debidamente comprobadas y las demás circunstancias que indiquen su situación económica.”

El Artículo 54, bajo el título de forma de ejecución de la multa, regula que: “La multa deberá ser pagada por el condenado dentro de un plazo no mayor de tres días, a contar de la fecha en que la sentencia quedó ejecutoriada.

Previo otorgamiento de caución real o personal, a solicitud del condenado, podrá autorizarse el pago de la multa por amortizaciones periódicas, cuyo monto y fechas de pago señalará el juzgador teniendo en cuenta las condiciones económicas del obligado; en ningún caso excederá de un año el término en que deberán hacerse los pagos de las amortizaciones.”

Por su parte el Artículo 55, del Código Penal, establece que: “Los penados con multa, que no la hicieren efectiva en el término legal, o que no cumplieren con efectuar las amortizaciones para su debido pago, o fueren insolventes, cumplirán su condena con



privación de libertad, regulándose el tiempo, según la naturaleza del hecho y las condiciones personales del penado entre cinco quetzales y cien quetzales por cada día.”

Uno de los problemas más graves que plantea la multa es su conversión en prisión en el caso de incumplimiento; puesto que pierde todos los beneficios derivados de su implantación, como sustitutivo de las penas cortas privativas de libertad, convirtiéndose de este modo en una vía indirecta para reimplantarla.

3.4. La inhabilitación

Además de las penas principales antes mencionadas, se establecen las penas accesorias que son las que se derivan de la imposición de las principales; aunque no necesariamente.

Según el Artículo 42 del Código Penal, son penas accesorias: “La inhabilitación absoluta, inhabilitación especial, comiso y pérdida de los objetos o instrumentos del delito, expulsión de extranjeros del territorio nacional, pago de costas, y gastos procesales, publicación de la sentencia y todas aquéllas que otras leyes señalen.”

En algunas legislaciones la inhabilitación se contempla como una pena principal, en Guatemala según el Artículo 42 del Código Penal, es una pena accesoria y puede ser absoluta o especial.



El Artículo 56 del Código Penal, establece lo siguiente: "La inhabilitación absoluta comprende:

- 1o. La pérdida o suspensión de los derechos políticos;
- 2o. La pérdida del empleo o cargo público que el penado ejercía, aunque proviniera de elección popular;
- 3o. La incapacidad para obtener cargos, empleos y comisiones públicos;
- 4o. La privación del derecho de elegir y ser electo;
- 5o. La incapacidad de ejercer la patria potestad y de ser tutor o protutor. "

Según el Artículo 57 del Código Penal: "La inhabilitación especial consistirá, según el caso:

- 1o. En la imposición de alguna o algunas de las inhabilitaciones establecidas en los distintos incisos del artículo que antecede.
- 2o. En la prohibición de ejercer una profesión o actividad cuyo ejercicio dependa de una autorización, licencia o habilitación".

Para los fines del presente estudio únicamente se analizará a la inhabilitación especial; la cual consiste en la prohibición de ejercer alguna actividad que necesite licencia, pues



la comisión de un hecho de tránsito lleva aparejada este tipo de pena, de conformidad con lo preceptuado en el Artículo 157 del Código Penal y el Artículo 19 de la Ley de Tránsito; en los que se establece como pena accesoria la privación del permiso o licencia para conducir por el término de tres meses a tres años.

La pena de privación del permiso para conducir apareció por los llamados delitos de tráfico, y ha sido considerada como la más adecuada para su sanción, contemplándose en la práctica de los ordenamientos jurídicos.

Para el autor Gunter Káiser: “Es la única que puede ser eficaz en el orden de la prevención general ya que es la más temida por los potenciales delincuentes de tránsito, y la que se aplica con una relativa uniformidad, aunque sobre su eficacia no existen análisis empíricos precisos; esta pena carece del aspecto peyorativo inherente a otras y por eso puede resultar la más adecuada para estos delitos, ya que no podemos olvidar que va destinada a unos autores que en la mayoría de los casos responden a las características atribuidas a otra clase de delincuencia y que deben cumplir más misiones preventivas que represivas.”²⁰

Para la autora Pilar Gómez Pavón: “La pena de privación del permiso de conducir está además, directamente relacionada con el delito cometido, y puede tener mayores efectos sobre estos sujetos que las privativas de libertad, que normalmente no se cumplirán, en virtud de los beneficios de la remisión condicional de la condena, además

²⁰ Gunter, Káiser. **El tráfico genera delincuencia**. Pág 95.



cumple la misión de alejar de la circulación al condenado sin que esto presuponga su ingreso a prisión.”²¹

3.5. Consecuencias originadas de los accidentes de tránsito

3.5.1. Consecuencias jurídicas y legales

Como consecuencias jurídicas y legales de un accidente de tránsito se encuentra la comisión de uno o más delitos tipificados en el Código Penal de Guatemala.

El delito es definido como una conducta, acción u omisión típica, antijurídica y culpable a la que corresponde una sanción denominada pena con condiciones objetivas de punibilidad.

Supone una conducta infraccional de derecho penal, es decir, una acción u omisión tipificada y penada por la ley.

Dicha definición hace reflexionar sobre la importancia de analizar detenidamente las causas de un accidente de tránsito; pues al momento de ocurrir éste no hay distinción entre sujeto activo y sujeto pasivo; si existe eximente o agravante; o se da por puro caso fortuito.

²¹ Gómez Pavón, Pilar. **El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes**, Pág. 244.



A manera particular, se considera muy injusto tipificar como delito un accidente de tránsito, puesto que no se tiene la intención, culpa o dolo de provocar un daño o lesión; por lo que el delito para el presente caso, es una acción inconstitucional y violatoria de los derechos humanos.

Los delitos en que se puede incurrir en un accidente de tránsito, según el Código Penal son:

- Los delitos de lesiones, Artículo 144;
- Lesiones gravísimas, Artículo 146;
- Lesiones graves, Artículo 147;
- Lesiones leves, Artículo 148;
- Lesiones culposas, Artículo 150;
- Responsabilidad de conductores, Artículo 157;
- Responsabilidad de otras personas, Artículo 158;
- Homicidio, Artículo 123 y;
- Homicidio culposo, Artículo 127.

Por lo que de acuerdo a cada delito en que se incurra, según la gravedad del accidente de tránsito; así van a ser las consecuencias legales para el conductor o persona a quien se le encuentre culpable del hecho; siendo las consecuencias en este caso las penas o sanciones que se impongan.

3.5.2. Consecuencias humanas

Las consecuencias humanas se dan en dos sentidos, debido a que siempre hay un sujeto activo y un sujeto pasivo; o sea un sujeto culpable y un sujeto damnificado o mermado en su patrimonio.

Cuando se logra determinar quien es el sujeto activo y quien es el sujeto pasivo en un juicio; entonces ya se puede determinar quien es el sujeto culpable y el sujeto damnificado.

a) El sujeto culpable

Es el sujeto que fue citado, oído y vencido en juicio y a quien se le ha impuesto una pena.

Este sujeto provoca varias consecuencias humanas, las cuales debe obligatoriamente reparar o pagar como consecuencia de un accidente de tránsito; que van desde pagar una multa, hasta cumplir quince años de prisión.

Muchas veces el sujeto culpable, es el sujeto sobreviviente en un accidente de tránsito, al cual se le impone una pena, porque así está establecido en el Código Penal; pero nunca se logra determinar si este sujeto en realidad fue el causante de dicho siniestro.



Las consecuencias humanas que sufre una persona culpable son:

- Daños físicos ocasionados en el accidente de tránsito;
- Daños físicos ocasionados en un centro penitenciario;
- Daños psicológicos ocasionados por el resultado del accidente;
- Daños psicológicos ocasionados como consecuencia de cumplir una condena en un centro penitenciario;
- Merma económica.

b) Sujeto damnificado

Es el sujeto pasivo en un accidente de tránsito, es la persona que ha tenido un deterioro o merma en su patrimonio, en su salud o en ambos, originados del siniestro.

Las consecuencias humanas que sufre una persona damnificada son:

- Daños físicos ocasionados en el accidente de tránsito;
- Daños psicológicos ocasionados por el resultado del accidente;
- Daños en su patrimonio o vehículo;
- Pérdida de familiares, padres, hijos o personas de las cuales depende económicamente;
- Merma económica.



3.5.3. Consecuencias personales

Las consecuencias personales afectan tanto al sujeto activo como al sujeto pasivo; sin embargo, tienen mayor peso en la vida del sujeto activo debido a que es la persona responsable de un accidente de tránsito y a quien se le impone la carga económica de los daños y perjuicios; y además, es la persona que tiene que cumplir una pena en un centro penitenciario.

Entre las consecuencias personales que sufre una persona están:

- Antecedentes penales y policíacos, que lo único que provocan es hacer más difícil la reinserción de las personas a la sociedad y además se les dificulta conseguir un empleo bien remunerado.
- Dificultades y problemas familiares, así como destrucción de hogares y familias.
- Dificultades y rompimiento de relaciones conyugales y amistosas.

3.5.4. Consecuencias ante la sociedad

Las consecuencias ante la sociedad son las más importantes y las más olvidadas, pero que tienen muchas repercusiones para los sujetos activos y pasivos de un accidente de tránsito; especialmente para los sujetos activos, ya que ellos son los que sufren los vejámenes de la sociedad.



Las consecuencias ante la sociedad que sufre una persona son:

- Rechazo y aislamiento por parte de la sociedad al sujeto;
- Rechazo y aislamiento por parte del propio sujeto hacia la sociedad;
- Daño psicológico que afecta al sujeto y que generalmente es imperceptible para la sociedad.
- Separación y aislamiento de los círculos familiares, amistosos y laborales para el sujeto y inestabilidad económica.

Con independencia de las medidas penales o administrativas que se tomen, como se ha expresado en este estudio; parece necesaria una labor preventiva y educacional, llevando a la conciencia de la población el peligro que representan esta clase de acciones; ya que a la larga es el único medio de hacer disminuir los delitos de tránsito.

Dentro de las penas que regula el Código Penal se encuentran las penas privativas de libertad, cuya aplicabilidad en Guatemala en relación a los accidentes de tránsito es injusta en algunos casos, ya que se priva de libertad a una persona y se le condena como un criminal, cuando muchas veces el accidente ha sido por causas fortuitas; por supuesto que también es justa cuando el autor del accidente ha violado la ley por medio de agravantes o por negligencia e impericia al conducir.

La multa, en el caso del tránsito es una sanción pecuniaria impuesta por EMETRA o la Policía Nacional Civil a los conductores cuando infringen las leyes de tránsito; pero aunque es cierto que el conductor al momento de un accidente es menos vulnerable a



sufrir daños físicos que un peatón, también muchas veces los peatones son los culpables de estos accidentes, ya que no respetan ni las señales de tránsito, semáforos o pasarelas, siendo el conductor responsable al momento de un siniestro; motivo por el cual es necesario que dentro de la legislación no sólo se obligue a que se eduque a la población peatona, sino que también se reprenda por medio de la multa, como se hace en muchos países desarrollados, para poder así evitar y disminuir los accidentes de tránsito.

Por último la inhabilitación, es el medio por el cual se priva a la persona culpable de ciertos derechos y acciones que como ciudadano posee y que ya no podrá desempeñar por cierto tiempo o de forma indefinida; lastimosamente en Guatemala la figura de inhabilitación no funciona y no es aplicada por los jueces de justicia, ya que se vive una realidad de impunidad y desmoralidad que aqueja al país entero y que la solución para este tipo de pena es pagar o pactar una retribución ilícita.

Una figura existente en las legislaciones de otros países es la conversión de la pena o cumplir una pena de forma distinta; ya sea prestando servicio comunitario, cumplir horas de terapia psicológica o resarcir el daño en su totalidad a la víctima.

En Guatemala existe la figura de conversión en el Artículo 26 del Código Procesal Penal; pero no incluye los delitos de tránsito ni desarrolla de qué manera se va a cumplir esta conversión.



Las consecuencias originadas de los accidentes de tránsito son supuestos de mucha ayuda; ya que si la población está enterada de las consecuencias que conllevan los accidentes de tránsito, no sólo prevendrían sus imprudencias contratando un seguro para su automóvil, sino que también serían más cautelosos al volante.





CAPÍTULO IV

4. Despenalización de ciertos hechos de tránsito

4.1. Despenalización

“Previo a tratar esta corriente del derecho penal, es necesario tomar en cuenta que actualmente existe una inflación en esta rama del derecho, mediante la proliferación de una serie de figuras delictivas, sin que exista una necesidad lógica y fundamental para ello.

En la actualidad se han incorporado al Código Penal, nuevas figuras delictivas, y también han aparecido leyes especiales que regulan hechos que pasan a formar parte del derecho penal, las cuales llevan implícitas medidas de coerción que limitan la libertad personal de los inculpados, a pesar de que no existe razón alguna para que el Estado asuma una actitud paternalista para con los particulares, encontrándose ante una penalización en la que se evidencia el aumento constante y gradual de las infracciones sancionadas mediante el derecho penal.

Con el paso del Estado policía al Estado de derecho, se produjo un proceso de criminalización como único medio de garantizar al particular frente a la administración pública, incluyendo como infracciones penales, faltas que anteriormente eran



sancionadas administrativamente. La despenalización se coloca entonces como la antítesis del proceso criminalizador o de inflación penal.”²²

La introducción en sí de la corriente despenalizadora es necesaria para estar a la altura de las legislaciones modernas de países como Italia, Francia, Alemania, España, etc., en donde la legislación está más desarrollada comparada con los países en vías de desarrollo como Guatemala.

“Algunos autores toman el concepto de despenalización como sinónimo de discriminación y otros por el contrario tratan de diferenciar dichos términos, pero en la mayoría de los casos lo que se pretende es que el Estado intervenga pero no en forma punitiva, sino a través de sanciones administrativas, civiles, educativas, etc.

Se puede establecer entonces que la despenalización es la exclusión del derecho penal de ciertas conductas que deberán ser sancionadas de manera no punitiva, siendo esta la razón por la que se adopta el concepto del abogado guatemalteco José Adolfo Reyes Calderón, quien indica que se entiende por despenalización, el mecanismo en virtud del cual, una conducta descrita en la ley penal como delito sale de esta esfera para ser sancionada en el ámbito de una jurisdicción diversa de naturaleza civil, comercial o administrativa, agregando que no se trata de transformar una conducta ilícita en lícita, sino para variar la naturaleza de la sanción imponible.

²² Zafaronni, Raúl Eugenio. **Ob. Cit.** Pág 645.



A esta corriente se le han formulado algunas críticas, como por ejemplo el hecho de decir que mediante la despenalización se traslada la competencia penal a otras instituciones de carácter civil o administrativo, cosa que no es así, pues no se pretende que una institución administrativa ejerza la competencia penal que le corresponde a un órgano jurisdiccional, sobre todo porque la sanción no será de índole penal pues si por ejemplo se sanciona a una persona con la pena de multa, el incumplimiento del pago de esa multa no se transformará en prisión como actualmente se encuentra regulado, sino que habrá de encontrarse otras formas para la ejecución de la misma, de tal manera que al tomar cualquiera otra forma, esas infracciones quedarán fuera del derecho penal. “²³

“También se critica el hecho de que la transformación de estas infracciones no tiene efecto intimidatorio ante las personas insolventes, pues no temerá la conversión de sanción en la privación de su libertad, cosa que también es falsa, pues si bien es cierto mediante la despenalización se pone en entredicho la eficacia intimidatoria de la sanción, es mejor correr con ese riesgo que permitir la conversión en privación de libertad, debido a la crisis por la que actualmente atraviesan las penas privativas de libertad.

Mediante la aplicación de esta corriente, la sociedad carecería de la tutela que le brinda el derecho penal, lo cual es cierto hasta cierta medida, pues si bien es cierto que la infracción a una norma no va ser sancionada penalmente, también lo es el hecho de

²³ Reyes Calderón, José Adolfo. **La despenalización en Guatemala.** Pág. 69.



que la sociedad si tendría protección por cuanto el hecho se va a sancionar sólo que de una forma no punitiva, que en ciertos casos puede ser más temida que la sanción penal, como por ejemplo la suspensión temporal o definitiva de la licencia de conducir, o en el caso de una multa que no se hizo efectiva, el penado corre el riesgo de perder sus bienes, pues la resolución en la que se impone pasa a constituir título ejecutivo, y finalmente porque las conductas contempladas en la ley como delitos de tránsito en su mayoría son conductas culposas que deben ser tratadas formal y materialmente en forma diferente a las conductas dolosas.”²⁴

Como ventajas que se obtendrían con la aplicación de esta corriente despenalizadora, en primer lugar se dice que trasciende en beneficio de la colectividad, pues se evita que personas a las que se les puede considerar como ciudadanos normales (conductores) ingresen a un centro de prisión, mezclándose con verdaderos delincuentes, lo que contribuye a desmoralizar a los individuos que por ello sufren mayores deformaciones en su conducta y personalidad; como se sabe los centros de detención del país no cumplen con los propósitos de readaptación social del delincuente, sino que al contrario es donde más se da la violación de los derechos humanos de las personas, o la prisión lejos de cumplir su función socializadora alienta la delincuencia dando una especie de capacitación a quien ingresa por primera vez y acrecienta los conocimientos de las personas que han estado en ella.

²⁴ López Contreras, Fredy. **Desprisonalización y despenalización en Guatemala**. Pág 41.



“También se puede mencionar el hecho de que mediante la aplicación de esta corriente se disminuirá en gran medida las detenciones y procesamientos injustos, será trascendente también para la aplicación de la justicia social, ya que las personas que ingresen a prisión serán las que incurren en hechos tipificados por la ley como delitos que tengan trascendencia social y que merecen ser sancionadas penalmente.”²⁵

4.2. La situación en el tránsito

La vida en estos tiempos ha sido marcada por la técnica con su sello inconfundible.

Entre los más importantes signos de esta técnica se encuentra la motorización y con ella el vehículo de motor.

Como reverso de las conquistas alcanzadas, se han hecho notorios una serie de puntos vulnerables y de peligros, uno de los cuales lo constituye la circulación por las vías públicas y más aún, los fallos de la conducta humana en este ámbito de las vías públicas.

Los accidentes, es decir muertos y heridos, son un trágico tributo a la libertad y al tráfico, exigido por la inauditamente complicada sociedad técnica. Al igual que los accidentes domésticos y laborales están condicionados en cierta medida por actos defectuosos y en especial en este campo; debido a la estructura específica de la sociedad, lo que vale tanto como decir que son necesarios.

²⁵ López Contreras, Fredy. **Ob. Cit.** Pág 49.

El aumento de los accidentes de tránsito se debe en gran medida al aumento del número de vehículos; lo cual debe regularse, consecuentemente, el descubrimiento y enjuiciamiento de los delitos de tránsito absorben la mayor parte del tiempo y atención de que son capaces los órganos encargados de la persecución penal y de los tribunales penales. En el tránsito diario todo conductor está próximo a la situación delictiva, cualquiera potencialmente puede convertirse en un delincuente.

Al referirse a las conductas ilícitas en el tránsito de vehículos el autor Gunter Káiser dice que: "Los delitos de tráfico son una clase de delitos especiales de los que prácticamente todo aquél que posee la condición de poder conducir un vehículo de motor, se convierte por regla general, en autor por lo menos una vez durante su vida.

No cabe desconocer que en la circulación diaria casi todo mundo, se convierte en delincuente, la creciente delincuencia de tráfico introduce el desconcierto en los fundamentos del derecho penal, el castigar todo y mucho en suma, debilita la fuerza de impresión de la pena criminal.

Cabe alegar que es en los ámbitos sometidos al derecho penal, donde es posible ser educado, dirigido o influido, es ante todo allí donde se habla del ciudadano normal que ha incurrido en una pena."²⁶

²⁶ Gunther, Káiser. **Ob. Cit.** Pág. 34.

“Las infracciones de tránsito, tienen con arreglo a la valoración que de ellas se hace el orden legal, el rango de injusto criminal o representa al menos una conducta contraria a normas de relevancia jurídica”.²⁷

“Pues sea como contravención del orden o como conducta criminal se trata de una conducta que socialmente llama la atención; lo que hace necesario sea incluida en el análisis político-jurídico, así como establecer diferencias, y de acuerdo a ellas, sanciones sociales de diversas índole, pues el número de año en año creciente de los accidentes y las pérdidas de vidas humanas, criticado desde hace tiempo como inadmisibles, así como la enorme carga económica unida a las consecuencias de los accidentes, han conducido a una activación de trabajos en todos los terrenos científicos, con la esperanza que los resultados adquiridos, aplicados últimamente en la práctica hagan posible aumentar la seguridad del tráfico y reducir el número de víctimas y daños”.²⁸

Hasta qué punto los delitos de tránsito se tratan de un fenómeno de criminalidad y se requieren sanciones jurídico-penales de tránsito; es una de las cuestiones más importantes en torno a las cuales se guían las polémicas de la política de tránsito en la actualidad.

El tránsito diario en la actualidad ha sido posible únicamente por la técnica moderna, su complejidad y peligros plantean elevadas exigencias a los conductores; la velocidad y

²⁷ **Ibid.** Pág. 42.

²⁸ **Ibid.** Pág. 43.



capacidad y rendimiento de los vehículos, la creciente densidad del tránsito y las deficientes condiciones de las carreteras y calles han llevado al desarrollo de esta actividad a los límites de lo que la persona es capaz de soportar.

Hoy en día gracias a la tecnología y los avances de ingeniería mecánica, los vehículos son más seguros, aunque las estadísticas en relación a accidentes de tránsito se reducen levemente en comparación a hace diez años, al mismo tiempo se elevan ya que cada vez los vehículos son más veloces y su rendimiento es mejor a altas velocidades, causa por la cual los accidentes de tránsito se hacen cada vez más fatales y más catastróficos.

También, uno de los factores que en la actualidad está influenciando en el país, es el importar carros usados y chocados de otros países; pero especialmente de Estados Unidos; estas importaciones lamentablemente se hicieron más rentables y populares en el país debido a que su precio es mucho más bajo, comparado con comprar un vehículo en una agencia.

Pues hasta allí no hay nada de malo, lo malo es que de estos vehículos importados, el noventa y nueve por ciento son vehículos chocados y en malas condiciones; estos vehículos generalmente, son los vehículos que las autoridades extranjeras no dejan circular por las malas condiciones en que se encuentran o por su mal funcionamiento.

Lo cierto es que a través del tiempo la tecnología, los vehículos y los dispositivos de control de tránsito, se han desarrollado de tal forma que ayudan y previenen los

accidentes de tránsito; pero muchas veces la tecnología y los vehículos no están a favor, y como se anotó en párrafos anteriores, hoy en día muchas vidas se pueden salvar y muchos accidentes se pueden evitar si los vehículos no fueran tan veloces, si están en perfectas condiciones; si los conductores son precavidos, prudentes y diligentes cuando manejan y sobre todo si tienen educación vial.

4.3. El riesgo en el tránsito

“Riesgo es la vulnerabilidad de bienes jurídicos protegidos ante un posible o potencial perjuicio o daño para las personas y cosas, particularmente, para el medio ambiente.”²⁹

El que corre un riesgo, aprende algo, aunque el hombre trate por un lado de evitar los riesgos y protegerse de sus consecuencias; por otro lado el riesgo tiene para muchas personas un aspecto seductor, atractivo y fascinante, porque constituye un desafío para el ser humano. Bajo este concepto a la conducta de la persona en el tránsito de vehículos se le puede caracterizar como una conducta de riesgo.

Los riesgos consisten esencialmente en las posibilidades de cometer faltas, de causar un accidente o sufrirlo, o bien de ser condenado a una pena.

²⁹ [http://es.wikipedia.org/wiki/riesgo en el tránsito](http://es.wikipedia.org/wiki/riesgo_en_el_tr%C3%A1nsito). (Guatemala, 2 de mayo de 2012).



Los riesgos generalmente ligados al comportamiento en el tránsito, pueden revestir una índole particular por la calidad de la carretera y el vehículo o la persona individual puesta en peligro.

4.4. El riesgo penal

Si alguien conduce antirreglamentariamente y no le ocurre nada, por lo general no es castigado; es decir, el conductor puede en general y bajo determinadas circunstancias aumentar considerablemente el riesgo del accidente, pero a pesar de esto no teme que le impongan alguna sanción o pena.

Por lo tanto, el hecho de la punición ejemplar y selectiva influye en la conducta arriesgada. Si un riesgo muy elevado desemboca en un accidente, crece consideradamente para el conductor la probabilidad de ser descubierto y castigado. Así, el conductor culpable de un hecho en el que se ha causado lesiones; es castigado por lo general más rigurosamente que si no las hubiere habido.

Cuanto mayor es la probabilidad de ser identificado como autor de un delito de tránsito; más dura es en general la sanción, siempre dentro de ciertos límites.

Si una conducta antirreglamentaria lleva a un accidente grave, hay una elevada probabilidad de que este suceso sea descubierto y también sancionado más gravemente; por ello los conductores que quieren evitar percances han de procurar correr los mínimos riesgos posibles.



4.5. Excesivas exigencias para el participante en el tránsito

La sociedad actual plantea una serie de exigencias, que para una parte de la población son hasta ahora notoriamente excesivas.

Se exige un permanente modo de pensar racional y abstracto y decisiones de pequeña o gran importancia; sin que sea seguro que se posea la capacidad y el saber preciso para satisfacer esas exigencias.

Guatemala sigue siendo un país subdesarrollado y la necesidad puede más que la seguridad, los principios y el hambre; ya que mucha gente obtiene licencias de conducir de forma fraudulenta sin el más mínimo respeto y preocupación por las consecuencias que eso conlleva; porque la ignorancia de la ley no exime su cumplimiento.

Además, no existe un correcto control de emisión de licencias de conducir; tampoco mecanismos de prevención, educación y sensibilización a la población; ya que Guatemala posee un veinte por ciento de analfabetismo y del ochenta por ciento restante, sólo el cinco por ciento aproximadamente, conoce las leyes de tránsito y las consecuencias que conllevan.

Las leyes que regulan el tránsito, en su mayoría las más comunes, son las únicas que se cumplen, pero las más importantes que son las preventivas, son leyes vigentes pero no positivas, motivo por el cual existe una anarquía total en el tránsito.



4.6. Los accidentes de tránsito se tratan de una figura no dolosa

Según el diccionario de la Real Academia de la Lengua Española: “Accidente es un suceso eventual o acción del que involuntariamente resulta daño para las personas o las cosas.”³⁰

Para el autor Guillermo Cabanellas: “Accidente, es todo hecho imprevisto, suceso eventual, y, más especialmente, cuando origina una desgracia. Para el derecho, es todo acontecimiento que ocasiona un daño.”³¹

Accidente es cualquier suceso que es provocado por una acción violenta y repentina ocasionada por un agente externo involuntario; da lugar a una lesión corporal. La amplitud de los términos de esta definición obliga a tener presente que los diferentes tipos de accidentes se hallan condicionados por múltiples fenómenos de carácter imprevisible e incontrolable.

Según el diccionario de la Real Academia de la Lengua Española: “Tránsito es la actividad de personas y vehículos que pasan por una calle, una carretera, etc.”³²

³⁰ Real Academia de la Lengua Española. **Ob. Cit.** Pág. 620.
³¹ Cabanellas, Guillermo. **Ob. Cit.** Pág. 832.
³² [http://www.wikipedia.org/wiki/accidente de tránsito](http://www.wikipedia.org/wiki/accidente_de_tránsito). (Guatemala, 16 de febrero de 2012).



Para el autor Guillermo Cabanellas: “Tránsito, es el paso o traslado a través de vías o lugares públicos, especialmente circulación por calles y caminos.”³³

“Tránsito es el fenómeno causado por el flujo de vehículos en una vía, calle o autopista.”³⁴

El comportamiento típico y antijurídico que nace de un hecho de tránsito no se origina porque el sujeto hubiera dirigido su voluntad hacia la comisión del mismo; sino deriva del hecho de no tener el deber de ciudadano que le era exigible de acuerdo a las características personales del agente (joven, adulto, enfermo, sano, ebrio, sobrio, despierto, desvelado, etc.) y de las circunstancias de modo, forma y lugar de donde se originó el hecho; por ejemplo si es de día o de noche, si hay o no buena visibilidad, si el asfalto está mojado o seco, si es en un lugar bastante poblado o desierto, si ocurrió en una vía rápida o una vía secundaria, etc.; son factores que sirven para precisar fronteras entre lo que es un caso fortuito y la culpa, así como para determinar el grado de gravedad de la misma.

Constantemente se admite en general que en los hechos de tránsito se trata de una conducta no dolosa; lo que puede ser demostrado con la observación y las estadísticas de los condenados por delitos de tránsito.

³³ Cabanellas, Guillermo. **Ob. Cit.** Pág. 561.

³⁴ <http://www.wikipedia.org/wiki/tránsito>. (Guatemala, 15 de mayo de 2012).



También la dogmática de los delitos culposos apoya la presunción de que la conducta defectuosa en el tránsito se trata en general de conductas no dolosas; como referencia a la producción del resultado lesivo, como lesiones, homicidio o daños. Es correcto diferenciar los delitos por culpa inconsciente, aquellos que cualquiera puede cometer sin querer; y los delitos por culpa consciente o imprudencia grave, que en modo alguno hay que distinguir en todos los casos de la criminalidad grave. Un delito culposo grave es exactamente tan reprochable desde el punto de vista social como un hurto.

En los delitos de tránsito deberá distinguirse según la culpa consista en una falta de atención que le puede ocurrir a cualquiera o se trate de una culpa grave que pasa tanto como el dolo. La inclinación a atenuar la criminalización de los delitos de tránsito, por tanto la tendencia a la aplicación de un derecho penal especial o a una ejecución especial de la pena; se basa en que la persona involucrada en esta clase de hechos, es un ciudadano normal bien conceptualizado; que a todos les puede ocurrir un hecho de tránsito y finalmente; que la valoración de la sociedad apoya esta tendencia.

Las infracciones graves de tránsito, en especial aquéllas que se encuentran reguladas en el Código Penal como delitos; se enjuician debido a su colaboración en el derecho vigente como auténtica criminalidad; por lo demás se entiende en general que esta criminalidad en el tránsito no es tan grave como los delitos contra el patrimonio o contra la honestidad.

A través de este estudio se pudo evidenciar que, no se pueden generalizar todos los delitos de tránsito como dolosos, mientras no se pueda determinar la causa real en el



momento del siniestro; ya que sería una violación a los derechos constitucionales y derechos humanos encuadrar una conducta humana por una simple deducción literal establecida en la norma penal.

Los principios constitucionales con los cuales se fundamenta y se hace evidente el problema; es la discrepancia y contradicción que existe entre la Constitución Política de la República de Guatemala y el Artículo 157 del Código Penal; que a continuación se exponen:

La Constitución Política de la República de Guatemala, en su Artículo 1 establece que el Estado de Guatemala se organiza para proteger a la persona y a la familia. Entre los deberes del Estado, está el de garantizar a los habitantes de la República la libertad y la justicia.

Según la Constitución Política de la República de Guatemala, el derecho de defensa estriba, en que la defensa de la persona y sus derechos son inviolables. Nadie podrá ser condenado, ni privado de sus derechos, sin haber sido citado, oído y vencido en proceso legal ante juez competente.

La presunción de inocencia, en el contexto de la Constitución Política de la República de Guatemala establece que toda persona es inocente, mientras no se le haya declarado responsable judicialmente, en sentencia debidamente ejecutoriada.



Los tres párrafos antes descritos discrepan con el párrafo quinto del Artículo 157 del Código Penal, el cual textualmente regula que: "Sí como consecuencia de la conducta irregular resultare lesión o daño, cualquiera que sea su gravedad, los tribunales aplicarán únicamente la infracción penal más gravemente sancionada".

Si se analiza el párrafo anterior y se profundiza: ¿qué es conducta irregular para el legislador?, y al momento del accidente de tránsito, ¿quién determina dicha conducta?, y si se determina, ¿cómo se podría probar?, ¿y si no se pudo probar? regula el Artículo 157 del Código Penal que se aplicará únicamente la infracción penal más gravemente sancionada, ¿y el principio de inocencia?; como se puede evidenciar, se encuentran varias contradicciones e interrogantes, que por falta de una buena legislación y una mala jurisprudencia no se pueden aclarar en la actualidad y por ende los jueces de justicia al momento de emitir su veredicto, muchas veces es injusto. Porque el hecho que la ley sea correcta, no quiere decir que sea justa y viceversa.



CAPÍTULO V

5. La educación vial y la seguridad vial

5.1. La educación vial

La generalización del fenómeno circulatorio, además de progreso, rapidez y comodidad, genera problemas, el principal, los accidentes de tráfico, siendo el factor humano el principal causante.

Para solucionar este problema de salud pública, una de las líneas de actuación imprescindible es la adquisición de valores viales en los ciudadanos; algo que constituye un paso más que el conocimiento de normas y señales de circulación, se trata de la educación vial, el mejor camino para la formación de una conciencia vial.

La educación vial se define como parte de la educación social, siendo una eficaz base de actuación ciudadana; dado que trata de crear hábitos y actitudes positivas de convivencia, de calidad de vida, calidad medioambiental y de seguridad vial.

5.2. Objeto de la educación vial

Tiene por objeto desarrollar en el ciudadano en su condición de conductor, pasajero o peatón las aptitudes, destrezas, hábitos y el interés necesario para que disponga de



mayor pericia, conocimiento y equilibrio mental; tratando que el individuo actúe de manera inteligente y razonable, que comprenda y respete las leyes, reglamentos y normas vigentes de tránsito y transporte terrestre y así contribuya a prevenir y evitar accidentes viales.

Se debe tomar en consideración que la educación vial no sólo es respetar las señales de tránsito, obedecer semáforos y conducir un vehículo; sino que también es parte de la educación vial la forma de conducirse los peatones, quienes siempre tienen que ir de su lado derecho en las aceras o banquetas, cruzar en las esquinas de las cuadras y no donde le agrade, utilizar las pasarelas donde éstas se encuentren, ya que la poca utilización de éstas es el factor principal por el cual muchos peatones son atropellados.

La poca educación vial que hay en Guatemala es culpa de cada ciudadano desde el más pequeño hasta el más grande; iniciando con las autoridades, quienes no velan por el buen estado de las señales de tránsito; además como encargados de velar por el cumplimiento de las leyes de tránsito, únicamente se preocupan por conseguir dinero, ya sea por multas o sobornos; hasta cada guatemalteco que quebranta las leyes de tránsito, como pasarse un alto, un rojo del semáforo, retornar en donde es prohibido; y los peatones, quienes caminan por donde quieren, se pasan por los centros en lugar de buscar las esquinas, no utilizan las pasarelas, caminan fuera de las aceras, paran donde sea a los choferes del transporte público y exigen que los dejen donde sea; y todo esto debido a que nadie tiene educación vial ni se preocupa por acceder a ella.



La problemática originada en relación a los accidentes de tránsito en Guatemala se debe a la poca o casi nula penalización de este aspecto; ya que por lo general sólo se imponen sanciones pecuniarias por infracción a la ley peatonal o vehicular; otro factor muy influyente es la falta de educación vial que debería inculcarse desde pequeños en las escuelas y no únicamente cuando se solicita una licencia de conducir.

Guatemala tiene muchos aspectos que corregir en educación vial; es por esto que se deben tomar medidas urgentes para solucionar este problema que tanto daño y desgracias ha ocasionado a la sociedad.

El Estado de Guatemala deberá aportar un porcentaje del presupuesto nacional a campañas concientizadoras, además incluir dentro del pensum de estudios por conducto del Ministerio de Educación un curso a nivel primario, secundario y diversificado sobre educación vial y seguridad vial.

5.3. Recursos didácticos para la educación vial

Los recursos didácticos en la educación vial son elementos que forman parte de la programación educativa e intentan una adecuación de los aprendizajes viales teóricos a una realidad vial personalizada. Dichos recursos didácticos deberán ser aportados por el Estado de Guatemala a través de campañas de concientización ciudadana y capacitando tanto a la Policía Nacional civil, como a la Policía Municipal de Tránsito



para que den el ejemplo y cumplan a cabalidad con el objeto que es una educación vial integral.

El diseño de los recursos didácticos de educación vial en distintos soportes ya sea impresos, audiovisuales, informáticos etc.; que permiten ser empleados según las realidades concretas de los destinatarios.

Para adecuar los recursos didácticos a cada destinatario, se tendrán en cuenta las capacidades de los grupos de receptores de los programas didácticos en los que se actúa.

Cada grupo de destinatarios puede utilizar recursos de educación vial diseñados especialmente para cada grupo, y que formen parte de programas dirigidos a colectivos específicos.

Cada guatemalteco contribuye a la falta de educación vial y por ende a los accidentes de tránsito; luego se queja de la poca cultura vial, de la imprudencia de los conductores, de la irresponsabilidad de los choferes; pero no inicia un cambio en sí mismo, pues no se educa.

Si cada guatemalteco hiciera un cambio la circulación vehicular en Guatemala fuera otra; libre de embotellamientos, conductores ebrios, peatones y conductores imprudentes; y accidentes.



5.4. Falta de educación vial en el país

En Guatemala un alto porcentaje de accidentes son provocados por personas imprudentes, tanto conductores, peatones, como usuarios de transporte público.

En el país hay una deficiente cultura vial debido a que existen leyes y reglamentos que regulan la conducta vial pero no se aplican; no hay entidad que ejecute dichas leyes, a pesar que la Policía Nacional Civil y la Policía Municipal de Tránsito son las autoridades obligadas y encargadas de regular y de velar porque ellas se cumplan.

Por otro lado, están los peatones imprudentes que no usan las aceras y pasarelas, que no ven los semáforos, que bajan y paran el transporte colectivo en cualquier lugar o lugares prohibidos para hacerlo. Así también los conductores que paran en cualquier lado, al igual que los taxistas que se estacionan en cualquier calle transitada, los motoristas que se meten entre los carros de forma imprudente, y los conductores del transporte público que conducen, paran y se atraviesan de forma intrépida, abusiva e irresponsable; es decir, todos los guatemaltecos son culpables de la falta de educación vial que afecta al país día con día.

En Guatemala cada día mueren dos personas en accidentes de tránsito, siendo una cifra estadística media; ya que muchas veces mueren más de cinco personas en accidentes múltiples y la cifra de dos personas por día va en aumento.



Siendo de interés nacional que los guatemaltecos y las autoridades hagan algo al respecto; pues no es posible que algo tan sencillo como transportarse al trabajo, al hogar o a un destino específico, ponga en peligro o riesgo a una o a muchas personas; aparte de lo que se vive día a día en el país con la delincuencia.

5.5. La seguridad vial

La seguridad vial consiste en la prevención de accidentes de tránsito o la minimización de sus efectos, especialmente para la vida y la salud de las personas, cuando tuviera lugar un hecho no deseado de tránsito. También se refiere a las tecnologías empleadas para dicho fin en cualquier vehículo de transporte terrestre (ómnibus, camión, automóvil, motocicleta y bicicleta).

Las normas reguladoras de tránsito y la responsabilidad de los usuarios de la vía pública componen el principal punto en la seguridad vial. Sin una organización por parte del Estado y sin la moderación de las conductas humanas (particulares o colectivas) no es posible lograr un óptimo resultado.

5.5.1. Seguridad activa o primaria

Aquella que asiste al conductor para evitar un posible accidente, interviniendo de manera permanente durante la circulación; por ejemplo:



- Sistema retrovisor: Visibilidad del conductor de la circulación que sucede detrás, espejos, eliminación de puntos ciegos, y otras ayudas de control como radares, comunicación de seguridad inalámbrica del vehículo y visión nocturna.

- Sistemas de suspensión.

- Sistema frenado, entre los que se pueden encontrar distintos tipos, entre eficientes y muy eficientes: ABS (Antilock Brake System: sistema antibloqueo de frenos) con EBV (reparto electrónico de frenada). ESP (control de estabilidad), con EDL (control de tracción).

- Sistema de dirección.

- Sistema de iluminación: El uso de las luces es un punto fundamental dentro de la seguridad activa en la circulación; ya que por intermedio de las mismas los conductores y usuarios de la vía pública se comunican entre sí.

En la ciudad capital de Guatemala el órgano encargado de regular y vigilar el tránsito y el transporte es EMETRA, que está a cargo de la municipalidad; para el resto de departamentos le corresponde esta función a la Policía Nacional Civil, aunque algunos municipios y departamentos ya cuentan con su propia Policía Municipal de Tránsito. Pero como se ha mencionado con anterioridad, no se cumple esta seguridad vial en



Guatemala, ya que todos están más preocupados de llegar pronto a casa no importando como lleguen y a EMETRA sólo le interesa el cobro de las multas.

5.5.2. Seguridad secundaria

Aquella encargada de minimizar las consecuencias negativas de un accidente después de que éste haya sucedido; por ejemplo:

- Cierre automático de la inyección de combustible para impedir incendios.
- Depósito de combustible y elementos auxiliares diseñados para evitar el derrame de combustible en caso de colisión (coches como el Ford Pinto se hicieron famosos por descuidar esta precaución).
- Aviso automático a centro de emergencias después de un accidente (opcional en algunos vehículos estadounidenses).
- Puertas diseñadas para una fácil apertura después del accidente.
- Hebillas del cinturón de seguridad de fácil apertura.
- Llevar herramientas de seguridad en caso de emergencia.

5.5.3. Seguridad de bebés y niños

La seguridad automovilística es crítica en estos casos, sobre todo considerando que los dispositivos existentes no han sido diseñados para ellos.

En muchos países, por ejemplo en los Estados miembros de la Unión Europea es obligatorio el uso de mecanismos de retención apropiados al peso y la altura; desde sillas especiales hasta elevadores que impidan que el cinturón de seguridad provoque asfixia si ocurre un accidente.

En todos los casos se deben utilizar siguiendo las instrucciones del fabricantes, y debe recordarse el peligro que puede representar para un bebé o niño la bolsa de aire del asiento del acompañante.

En Guatemala no hay ninguna legislación que regule este tipo de seguridad y si mucho se dan unos pocos consejos, pero es debido al poco interés de las autoridades acerca de la seguridad.

5.5.4. Seguridad ante la conducción rutinaria

“Muchos conductores que siguen la misma ruta cada día lo hacen sin utilizar el área del cerebro donde tiene lugar el pensamiento consciente”, según afirma el científico



especialista en tráfico Michael Schrekkenberg, de la Universidad de Duisburgo-Essen en Alemania.³⁵

Como conocen el camino, los conductores se ocupan de otras cosas en vez de concentrarse en el tráfico; en consecuencia, tardan más en advertir los peligros. Por esta razón, se les recomienda recordar continuamente la necesidad de estar alerta y no distraerse de la carretera; no solamente se debe tener en cuenta que se conoce el camino sino también el clima, ya que no es lo mismo conducir en un día soleado a conducir en un fuerte aguacero o sobre una vía congelada.

En Guatemala, siempre se debe usar el recurso de las comunicaciones como el radio, para informarse y prevenir un peor embotellamiento o evitar conducir vías o caminos en mal estado; además es bueno tener en mente dos o tres caminos si es necesario a la hora de un percance.

5.6. El color de los automóviles

En Auckland Nueva Zelanda, la investigadora Sue Furness “realizó un estudio sobre 1000 automóviles en su país, que descubrió que los automóviles de color plata habían tenido menos accidentes graves que los de color verde, café o negro.”³⁶

³⁵ Schrekkenberg, Michael. *Investigación de conducción rutinaria*. Pág 17.

³⁶ Furness, Sue. *El color de los automóviles*. Pág 58.



“En Auckland Nueva Zelandia, un estudio de Newstead y D’Elía, descubrió que los automóviles de color blanco tuvieron una tasa significativamente menor de sufrir accidentes graves que los autos de otros colores, incluido el plata.

Comparados con los vehículos blancos, una cantidad de colores se asocian con un riesgo de accidentes más alto. Esos colores son generalmente los que están por debajo en el índice de visibilidad, e incluyen el azul, gris, negro, rojo, plata y verde. Ningún color fue significativo más seguro que el blanco, aunque varios otros colores no se pudieron distinguir del blanco en términos de riesgo relativo de accidente. Ninguno de los colores de vehículos indicaron un menor riesgo relativo en comparación con el color blanco que fue estadísticamente significativo.”³⁷

“El estudio de color de los vehículos, realizado por el MUARC (Centro de Investigación de Accidentes de la Universidad de Monash) y publicado en 2007, analizó 855.258 accidentes ocurridos entre 1987 y 2004 en los estados australianos de Victoria y Australia Occidental que dieron como resultado lesiones o al menos el remolque de un vehículo. El estudio analiza el riesgo relacionado con las condiciones de luz.”³⁸

³⁷ Newstead Stuart y Ángelo D’Elía. **Investigación sobre la relación entre el color de un vehículo y el riesgo de accidentes.** Pág 37.

³⁸ **Ibid.** Pág 45.



En Guatemala el color de los automóviles tiene incidencia, pero con el atraso que se tiene en esta materia, no se le da mayor importancia, motivo por el cual los accidentes de tránsito van en aumento.

5.7. Conductores violentos

En la actualidad se ha tratado de acuñar varios términos para definir a los conductores violentos; aquellos que se irritan con facilidad en el tránsito y que reaccionan de una forma explosiva y violenta ante el error o un bocinazo de otro conductor.

El término de conductor violento es un término nuevo, para un fenómeno que ha existido desde que existen los vehículos; pero que hasta hace unos cuantos años se le ha dado el interés y la importancia, debido a que ha demostrado ser un factor más dentro de las causas de accidentes de tránsito.

Es de suma importancia desarrollar este tema, ya que como se mencionó anteriormente, viene a ocupar un espacio dentro de la problemática de los accidentes de tránsito.

Los conductores violentos provocan una atmósfera de violencia y peligrosidad todos los días en las carreteras; ya que muchas veces son autores de accidentes de tránsito, de lesiones, agresiones y hasta asesinatos; que son cometidos en estados de emoción violenta por personas impacientes, irritables y llenos de estrés por el tráfico vehicular.



Muy pocos autores y personas han estudiado este tema, debido a la naturaleza y a que es un fenómeno que en la actualidad se está empezando a desarrollar y que es muy nuevo; pero lo han denominado como bullying en el tránsito.

Este tipo de conductores, son muy difíciles de detener ya que conducen a altas velocidades; pero por medio de las cámaras de vigilancia puestas por la Policía Municipal de Tránsito se podrían controlar y sancionarlos.

En caso de ser víctima de este tipo de conductores, es de mucha ayuda poner la denuncia con el número de placa, además de evitar confrontaciones y peleas en el tránsito y por último no incitarlos y en caso que la víctima sea perseguida, llamar a la Policía Nacional Civil o conducir hacia una estación de la Policía.

Las consecuencias del Artículo 157 del Código Penal ante la sociedad, como ya bien se trató en la presente tesis, son tanto jurídico legales, como humanas y personales; las cuales vulneran los derechos constitucionales y humanos, con ocasión de una accidente de tránsito, en el cual el conductor no es culpable del siniestro ocurrido ni tuvo alguna incidencia.

Es importante tener en cuenta dichas consecuencias en la realidad actual, ya que si se conocen las mismas se podrán evitar muchos accidentes, salvar vidas y evitar los efectos legales que acarrea esta problemática.



Es por ello que la posición que lleva el presente trabajo de tesis, es en contra de la legislación actual, ya que es violatorio para los derechos de los guatemaltecos; además de tener lagunas legales y falta de jurisprudencia, con la cual se puedan auxiliar los funcionarios para poder juzgar de una mejor manera.



CONCLUSIONES

1. Los accidentes de tránsito son un problema del diario vivir y se debe más que todo a la falta de educación y seguridad vial, respeto y cortesía de los conductores de vehículos de todo tipo y también de los peatones.
2. Un hecho de tránsito en el cual no existe dolo, culpa o intención de causar un daño, no debe constituir una figura delictiva; ya que fundamentalmente es un suceso eventual, involuntario e imprevisto.
3. Los tipos contenidos en el Código Penal referidos al tránsito de vehículos son contrarios a los principios constitucionales; ya que vulneran los derechos de inocencia y derecho de defensa, y la protección de la libertad y justicia de los guatemaltecos.
4. La Policía Nacional Civil y la Policía Municipal de Tránsito, no cumplen con su función de velar por la seguridad, orden y regulación del tránsito, y por lo mismo tanto conductores como peatones no respetan las leyes de tránsito.
5. La legislación penal contempla lo relacionado a los accidentes de tránsito, pero no lo desarrolla de manera explícita, ya que usualmente no se aplica la legislación y cuando se aplica a un caso concreto, suelen surgir controversias, lagunas legales y hasta injusticias que generalmente terminan en una condena errada.





RECOMENDACIONES

1. El Ministerio de Educación debe incluir dentro del pensum de estudios cursos de leyes, prevención y educación vial, para que toda persona aprenda a tomar precauciones como peatones y desarrollen una actitud concientizadora como futuros pilotos, porque es la única manera de erradicar este mal que aqueja al país.
2. Es necesario que los jueces a través de los órganos de justicia, analicen la personalidad del inculcado de un hecho de tránsito y su peligrosidad, a fin de someterlo al tratamiento más adecuado, porque es injusto que una persona involucrada en un accidente de tránsito sea tratado como un delincuente común.
3. Que el Congreso de la República de Guatemala, transforme las figuras delictivas referidas a los accidentes de tránsito, en figuras administrativas para ser sancionadas no penalmente sino con una sanción distinta; tal como servicio comunitario o clases de manejo forzoso, porque en la actualidad se tipifican como un delito aunque no cumplen con los elementos del mismo.
4. El Ministerio de Gobernación debe obligar a la Policía Nacional Civil y a la Policía Municipal de Tránsito, para que cumplan con sus atribuciones y realicen una mejor labor en la regulación y ordenamiento del tránsito vehicular, porque es necesario disminuir los incidentes de tránsito que ocurren por desinterés de las autoridades.



5. El Congreso de la República de Guatemala tiene que reformar la Ley de Tránsito y su Reglamento; en el sentido de regular todo lo referente a los accidentes de tránsito y las sanciones a imponer según las circunstancias de cada caso, porque hoy en día no sea adecuada la legislación existente a la realidad en que vivimos.



BIBLIOGRAFÍA

Academia de Tránsito de la Guardia Civil de España. **Investigación de accidentes de tráfico**. España: (s.e.), 2006.

CABANELLAS, Guillermo. **Diccionario enciclopédico de derecho usual**. Tomos I y II. 14ª ed. Revisada por Luis Alcalá Zamora y Castillo. Argentina: Ed. Heliasta S.R.L, 2001.

CABANELLAS, Guillermo. **Diccionario de derecho usual**. Tomo II. 9ª Ed. Buenos Aires, Argentina: Ed. Heliasta S.R.L, 1990.

CORRIPIO, Fernando. **Diccionario de sinónimos**. Barcelona, España: Ed. Herder, 2000.

Diccionario Enciclopédico Continental. Guatemala: Ed. Continental de Ediciones, 2007.

Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española. Tomo I. Madrid, España: Ed. Espasa Calpe S.A, 2011.

FURNESS, Sue. **El color de los automóviles**. Centro de Investigación de Accidentes de la Universidad de Monash. Auckland, Nueva Zelanda: (s.e.), 2007.

GÓMEZ PAVÓN, Pilar. **El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes**. Barcelona, España: Casa Editorial Bosh S.A, 1996.

GUNTER, Káiser. **El tráfico genera delincuencia**. Versión española. Madrid, España: Ed. Espasa Calpe S.A, 2004.

http://es.wikipedia.org/wiki/riesgo_en_el_tránsito. (Guatemala, 2 de mayo de 2012).

http://www.wikipedia.org/wiki/accidente_de_tránsito. (Guatemala, 16 de junio de 2012).



[http://. www.wikipedia.org/wiki/tránsito](http://www.wikipedia.org/wiki/tránsito). (Guatemala, 15 de mayo de 2012).

JAUREGUI, Hugo Roberto. **La protección de los derechos humanos y la legislación penal guatemalteca, y su concepción en el proyecto del Código Penal**. Guatemala: (s.e.), 1991.

LÓPEZ CONTRERAS, Fredy. **Desprisonalización y despenalización en Guatemala**. Guatemala: (s.e.), 1997.

MONZÓN PAZ, Guillermo Alfonso. **Introducción al derecho penal guatemalteco**. Parte especial. 5ª ed. Guatemala: Impresiones Gardisa, 2001.

MORALES GIL DE LA TORRE, Héctor. **Introducción: notas sobre la transición en México y los derechos humanos**. Derechos humanos: dignidad y conflicto. México: Universidad Interamericana, 1999.

NEWSTEAD, Stuart y Ángelo D'elia. **Investigación sobre la relación entre el color de un vehículo y el riesgo de accidentes**. Centro de Investigación de Accidentes de la Universidad de Monash. Nueva Zelanda: (s.e.), 2007.

PAPACCHINI, Ángelo. **Filosofía y derechos humanos**. Universidad del Valle. Colombia: (s.e.), 1990.

REYES CALDERÓN, José Adolfo. **La despenalización en Guatemala**. Guatemala: (s.e.), 1997.

RIERA, Paris. **El proceso despenalizador**. Universidad de Valencia, España: (s.e.), 1983.

SCHREKKENBERG, Michael. **Investigación de conducción rutinaria**. Universidad de Duisburgo Essen. Alemania: (s.e.), 2007.

VELA TREVIÑO, Sergio. **Culpabilidad e inculpabilidad**. 10ª ed. México: Ed. Trillas, 2002.

ZAFARONNI, Raúl Eugenio. **Manual de derecho penal**. 5ª ed. Buenos Aires, Argentina: Ed. Ediar, 2005.



Legislación:

Constitución Política de la República de Guatemala. Asamblea Nacional Constituyente, 1986.

Código Penal. Congreso de la República de Guatemala. Decreto número 17-73, 1974.

Ley de Tránsito. Congreso de la República de Guatemala, Decreto número 132-96, 1996.

Reglamento de Tránsito. Presidente de la República de Guatemala, Acuerdo Gubernativo número 273-98, 1998.

Convenio de Ginebra sobre Circulación por Carreteras. Organización de Naciones Unidas, 1949.