

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

**CONSECUENCIAS ECONÓMICAS Y SOCIALES QUE PARA LOS FAMILIARES DE
LOS PILOTOS DEL SERVICIO URBANO QUE SON ASESINADOS, CONLLEVA LA
OMISIÓN PATRONAL DE AFILIARSE AL SEGURO SOCIAL**

WERNER FRANCISCO HERRERA ALVARADO

GUATEMALA, NOVIEMBRE DE 2012

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

**CONSECUENCIAS ECONÓMICAS Y SOCIALES QUE PARA LOS FAMILIARES DE
LOS PILOTOS DEL SERVICIO URBANO QUE SON ASESINADOS, CONLLEVA LA
OMISIÓN PATRONAL DE AFILIARSE AL SEGURO SOCIAL**

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

WERNER FRANCISCO HERRERA ALVARADO

Previo a conferírsele el grado académico de

LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

los títulos profesionales de

ABOGADO Y NOTARIO

Guatemala, noviembre de 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. Nicolas Cushil Huitz
Vocal:	Lic. Bairon Gustavo Navarro Caal
Secretario:	Lic. Jaime Amilcar Gonzáles Dávila

Segunda Fase:

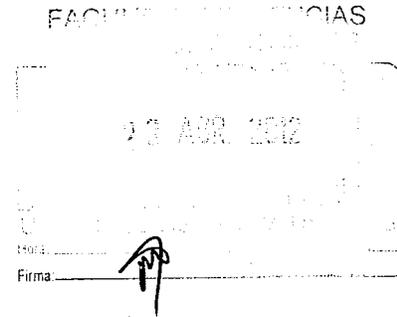
Presidente:	Lic. Ronald Manuel Colindres Roca
Vocal:	Licda. Benicia Contreras Calderón
Secretario:	Lic. César Augusto López López

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).



Guatemala, 18 de abril de 2012

Magister
Luis Efraín Guzmán Morales
Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Su Despacho.



Licenciado Guzmán Morales:

En cumplimiento a la designación que me hiciera esa unidad mediante nombramiento de fecha dos de marzo de dos mil doce; en el cual se me otorga el honor de ser el Asesor de Tesis del estudiante **WERNER FRANCISCO HERRERA ALVARADO**, Intitulada **“CONSECUENCIAS ECONÓMICAS Y SOCIALES QUE PARA LOS FAMILIARES DE LOS PILOTOS DEL SERVICIO URBANO QUE SON ASESINADOS, CONLLEVA LA OMISIÓN PATRONAL DE AFILIARSE AL SEGURO SOCIAL”**; por lo que me permito rendir a usted el siguiente dictamen:

El trabajo de investigación efectuado es de actualidad, refiriéndose a la problemática que ha surgido como consecuencia de la violencia diaria que impera en nuestro país y que afecta directamente al gremio de pilotos del servicio urbano que son asesinados; así también cumple con los requisitos establecidos y que para el efecto lleva consigo el fin principal que es buscar solución a la problemática surgida y que adolecen las personas que dependen del fallecido buscando disminuir los daños ocasionados por el suceso.

Para la presentación del informe final se realizó una investigación con un buen contenido científico y técnico; la metodología, basada en el método científico, y las técnicas de investigación utilizadas; bibliográfica documental y de campo, además de la aplicación correcta de los métodos analítico y sintético, logró la extracción precisa de aquellos rasgos doctrinarios que permitieron encontrar un sustento jurídico a la problemática planteada en el plan de investigación.

Asimismo señalo que el ponente utiliza a mi criterio la lexicografía y gramática adecuada a este tipo de trabajo, sin descuidar de ninguna manera el lenguaje técnico que caracteriza a un profesional del derecho. En cuanto a la bibliografía utilizada por el ponente en el desarrollo de la investigación se considera adecuada al tema.

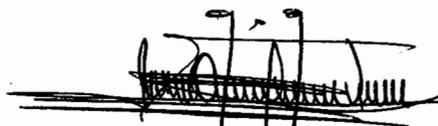
Respecto a las conclusiones y recomendaciones, fueron acepciones propias del estudiante y son el resultado del estudio y análisis del problema, consistentes y

LICENCIADO
HONNELL OSBERTO IZAGUIRRE NAVARRO
ABOGADO Y NOTARIO

congruentes con el mismo. El trabajo constituye una contribución científica para las autoridades que velan por los derechos laborales de las personas, pues pone de manifiesto las debilidades existentes en la legislación laboral vigente y propone soluciones viables a la misma.

Por lo anteriormente expuesto, considero que la investigación del bachiller HERRERA ALVARADO cumple con el contenido del Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, y por lo tanto puede servir de base para la sustentación del examen público respectivo, sin olvidar que el aporte personal del ponente puede ser utilizado para formular su planteamiento ante los órganos que correspondan a efecto de llevar a la realidad la solución de la problemática socio-jurídica planteada. No dudo, en emitir mi dictamen favorable a la tesis del bachiller HERRERA ALVARADO.

Atentamente,



LICENCIADO
HONNELL OSBERTO IZAGUIRRE NAVARERO
ABOGADO Y NOTARIO

Colegiado No. 7484



Guatemala, 22 de junio de 2012

FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

22 JUN 2012

Licenciado
Carlos Ebertito Herrera Recinos
Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Su Despacho.

Licenciado Herrera Recinos:

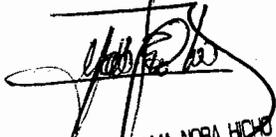
Con fecha cuatro de junio de dos mil doce fui nombrada por la Unidad que usted dirige como Revisora de tesis del estudiante **WERNER FRANCISCO HERRERA ALVARADO**, intitulada **“CONSECUENCIAS ECONÓMICAS Y SOCIALES QUE PARA LOS FAMILIARES DE LOS PILOTOS DEL SERVICIO URBANO QUE SON ASESINADOS, CONLLEVA LA OMISIÓN PATRONAL DE AFILIARSE AL SEGURO SOCIAL”**; por lo que me permito rendir a usted el siguiente dictamen:

El trabajo de investigación efectuado a mi criterio, cumple con los requisitos establecidos y contenido del Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público,

Se aplicó correctamente la metodología, basada en el método científico, y las técnicas de investigación empleadas en la presente tesis, documental y bibliográfica, los métodos analítico y sintético, lo que permitió realizar adecuadamente una investigación bibliográfica documental y de campo, además de una redacción clara, práctica, comprensible y con un adecuado contenido técnico científico, que permite establecer las corrientes doctrinarias que sustentan jurídicamente la problemática planteada en el plan de investigación.

El aporte personal del ponente se refleja en parte en las conclusiones y recomendaciones formuladas; y que son el resultado del estudio y análisis del problema. El presente trabajo de tesis constituye un aporte científico para las autoridades encargadas de velar por las leyes laborales del país, y puede servir de base para la solución de la problemática planteada realizando la actualización adecuada del ordenamiento legal vigente sugerido en el presente trabajo.

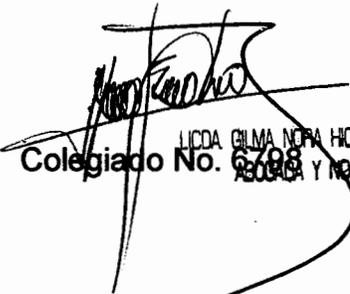
Considero oportuno mencionar que el estudiante siguió las instrucciones y recomendaciones que se le indicaron en cuanto al contenido, presentación y desarrollo del presente trabajo y que la investigación puede ser utilizada adecuadamente para


LICDA. GILMA NORA HICHO DE LEÓN
ABOGADA Y NOTARIA

la sustentación del examen público respectivo. Por lo que resulta procedente emitir el presente dictamen favorable.



Atentamente,


LICDA. GILMA NORA HICHO DE LEÓN
Colegiado No. 6798
ABOGADA Y NOTARIA



FACULTAD DE CIENCIAS
JURÍDICAS Y SOCIALES

Ciudad Universitaria, zona 12
GUATEMALA, C.A.



**UNIDAD ASESORIA DE TESIS DE LA FACULTAD DE CIENCIAS
JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, 4 de junio.**

Atentamente, pase a la LICENCIADA: **GILMA NORA HICHO DE LEÓN**, para que proceda a revisar el trabajo de tesis del estudiante: **WERNER FRANCISCO HERRERA ALVARADO**, intitulado “CONSECUENCIAS ECONÓMICAS Y SOCIALES QUE PARA LOS FAMILIARES DE LOS PILOTOS DEL SERVICIO URBANO QUE SON ASESINADOS, CONLLEVA LA OMISIÓN PATRONAL DE AFILIARSE AL SEGURO SOCIAL”

Me permito hacer de su conocimiento que está facultado (a) para realizar las modificaciones de forma y fondo que tengan por objeto mejorar la investigación, asimismo, del título de trabajo de tesis. En el dictamen correspondiente debe hacer constar el contenido del 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 las 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 estime pertinentes”.

**DR. CARLOS EBERTITO HERRERA RECINOS
JEFE DE LA UNIDAD DE ASESORÍA DE TESIS**

cc.Unidad de Tesis
BAMO/iyc

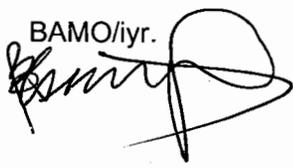


FACULTAD DE CIENCIAS
JURÍDICAS Y SOCIALES
Ciudad Universitaria, zona 12
GUATEMALA, C.A.



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, 19 de septiembre de 2012.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis del estudiante WERNER FRANCISCO HERRERA ALVARADO, titulado CONSECUENCIAS ECONÓMICAS Y SOCIALES QUE PARA LOS FAMILIARES DE LOS PILOTOS DEL SERVICIO URBANO QUE SON ASESINADOS, CONLLEVA LA OMISIÓN PATRONAL DE AFILIARSE AL SEGURO SOCIAL. 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/iyr.



Lic. Avidán Ortiz Orellana
DECANO



FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES
UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
DECANATO
Guatemala, C. A.

Rodario 



FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES
UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
SECRETARIA
Guatemala, C. A.



DEDICATORIA

- A DIOS:** Por darme la vida, ser mi protección y luz durante el camino. Gracias por permitirme alcanzar mi meta. Bendito y alabado seas.
- A MI ESPOSA:** Ingrid. Por darme el privilegio de compartir su vida conmigo, por ser mi compañera de penas y alegrías y por alentarme siempre a luchar para alcanzar mis metas. Te amo.
- A MIS HIJOS:** Dulce María, Werner, María del Rosario, María André y José Pablo. Por ser la inspiración de mis esfuerzos, lucho siempre por ser ejemplo de sus vidas y gracias por ser lo más preciado de mi vida.
- A MIS PADRES:** Adolfo y Carmencita. Socios incondicionales de mi vida, sin que haya suficiente paga ni justo tributo por sus esfuerzos, enseñanzas, instrucción y dirección. Dios los bendiga.
- A MIS HERMANOS:** Tita, Viole, Fito, César, William, José Ángel, Lisseth. Gracias por sus cuidados, dedicación y ejemplo.
- A MIS CUÑADAS:** Carol, Lucki. Con mucho Cariño.
- A MIS SOBRINOS:** Oscar, José Ángel, Gustavo, Astrid, Dora María, Rocío, Karen, Gustavito, Laurita, César, Diego. Los amo con todo mi corazón.
- A MIS PADRINOS ESPIRITUALES:** Dr. Carlos Francisco Contreras y Consuelo Solórzano de Contreras. Ejemplo de intelecto y cariño.
- A MIS MAESTROS:** Por compartir conmigo sus conocimiento.
- A MIS COMPAÑEROS Y AMIGOS:** Por darme su apoyo y amistad incondicional.

A MI CASA DE ESTUDIOS:

La Universidad de San Carlos de Guatemala y a
la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales,
por darme la oportunidad de alcanzar mis metas
académicas





ÍNDICE

	Pág.
Introducción	i

CAPÍTULO I

1. Del delito de asesinato.....	1
1.1. Concepto de delito.....	2
1.1.1. Formas de manifestación del delito.	3
1.1.2. Elementos del delito.....	4
1.1.3. Naturaleza jurídica.....	7
1.1.4. Teoría del delito.....	9
1.1.4.1. Teorías causalistas.....	10
1.1.4.2. Teoría finalista.....	11
1.1.4.3. Diferencias entre la teoría causal y la teoría finalista...	13
1.1.5. Sujetos del delito.....	13
1.1.5.1. Sujeto activo del delito.....	13
1.1.3.1. Sujeto pasivo del delito.....	14
1.1.6. Objetos del delito.....	15
1.1.7. Tipicidad	15
1.1.8. Antijuridicidad	16
1.1.9. Culpabilidad.....	17
1.1.9.1. El dolo.....	19
1.1.9.2. La culpa	19
1.1.10. Imputabilidad	19
1.2. De los delitos contra la vida.....	21
1.3. Del delito de asesinato.....	23

CAPÍTULO II

2. De los accidentes laborales.....	27
2.1. Generalidades.....	27



Pág.

2.2. Concepto y definición.....	27
2.3. Naturaleza jurídica.....	30
2.4. Elementos y características del accidente laboral.....	34
2.4.1. Elementos	34
2.4.2. Características.....	35
2.5. Consecuencias	35
2.6. Responsabilidad patronal	38

CAPÍTULO III

3. Análisis del delito de asesinato cometido en contra de pilotos de autobuses urbanos y su tipificación como accidente laboral.....	43
3.1. Estadísticas de los últimos cinco años.....	45
3.2. Forma de su comisión.....	46
3.3. Causas principales.....	48
3.4. Consecuencias sociales del delito.....	51
3.5. Consecuencias económicas del delito.....	54
3.6. Situación de los familiares de los pilotos asesinados.....	55
3.7. Medidas tomadas en la práctica.....	57
3.8. De la tipificación del accidente laboral.....	58
3.8.1. Elementos característicos del accidente laboral.....	62
3.8.2. Elementos del asesinato de pilotos del servicio urbano.....	64
3.8.3. Similitudes.....	65
3.8.4. Diferencias.....	66
3.8.5. Tipificación del delito de asesinato como accidente laboral, cuando la víctima es un piloto del servicio urbano.....	66

CAPÍTULO IV

4. Las consecuencias económicas y sociales que conlleva para los familiares de un piloto de bus urbano, cuando el causante no estaba afiliado al seguro social.....	69
---	----

4.1. Grado de cumplimiento de la obligación en materia de seguridad social por parte de las empresas de transporte.....	70
4.2. Consecuencias económicas.....	72
4.3. Consecuencias sociales.....	74
4.4. Otras consecuencias.....	77

CAPÍTULO V

5. La responsabilidad laboral de los propietarios de autobuses urbanos, frente a las familias de los pilotos del servicio urbano que son asesinados sin que hayan estado afiliados al Instituto Guatemalteco de Seguridad Social.....	81
5.1. Obligaciones provisionales del patrono.....	83
5.2. La indemnización por accidente laboral.....	85
5.3. Omisión de afiliarse al seguro social.....	86
5.4. Independencia con otras prestaciones laborales.....	88
5.5. La responsabilidad laboral del patrono.....	90
5.6. Propuesta de reforma legal.....	92
CONCLUSIONES.....	97
RECOMENDACIONES.....	99
BIBLIOGRAFÍA.....	101



INTRODUCCIÓN

En Guatemala el delito de asesinato a los pilotos del servicio urbano es cometido de manera impune; sin que se evidencie avance alguno en las investigaciones realizadas, lo cual implica falta de castigo a los responsables y altas ganancias a las organizaciones criminales que se dedican a la extorsión en perjuicio económico de los transportistas urbanos. En el análisis de este flagelo social las autoridades se olvidan de otro aspecto importante y que nunca se toma en cuenta, que son las consecuencias sociales y económicas que se generan para el núcleo familiar de la víctima del delito de asesinato, preocupándose únicamente de manera general de las consecuencias para la sociedad; donde los legisladores han permanecido pasivos en cuanto a la adecuación legal referente a la protección de las familias de los pilotos asesinados.

La hipótesis del presente trabajo se pudo comprobar de manera directa, siendo ésta las consecuencias jurídicas, económicas, sociales y culturales, que para los familiares de un piloto del servicio de transporte de pasajeros, conlleva la comisión del delito de asesinato en su contra, debido a que la gran mayoría de ellos ni siquiera aparecen afiliados al seguro social.

El objetivo de esta tesis es determinar mediante un análisis jurídico, legal y práctico las consecuencias económicas y sociales, que el asesinato de los pilotos del transporte urbano que se encuentran prestando el servicio, genera para los familiares de estos y cómo se incrementan por la falta de afiliación del mismo al seguro social; lo cual es una obligación directa y que se omite por la mayoría de los patronos; por lo que este tipo de delito debe tipificarse además como un accidente laboral para mayor seguridad jurídica y económica de los afectados.

La investigación se desarrolló en cinco capítulos siendo los siguientes: El primero de los capítulos hace una descripción teórica e histórica del delito de asesinato, sus formas de comisión, condiciones agravantes y penas; en el segundo capítulo se realiza un análisis de los accidentes laborales, la forma de su ocurrencia, los elementos que le hacen ser considerados como accidente laboral y las responsabilidades patronales cuando no toma las medidas de protección y seguridad adecuadas para su prevención; en el tercer capítulo, se realiza un análisis comparativo entre accidente laboral y el delito de asesinato de pilotos del servicio urbano, con el fin de encontrar una justificación fáctica y jurídica para llegar a tipificar en la legislación laboral estos hechos delictivos, como accidentes laborales; el cuarto capítulo, se refiere a las consecuencias económicas y sociales, culturales y emocionales que enfrentan los familiares del piloto fallecido, debido a la poca afiliación al seguro social, por parte de los patronos del transporte de pasajeros; en el capítulo final, se enfoca de manera directa la responsabilidad patronal respecto de la omisión de afiliar al seguro social a los trabajadores del servicio de transporte de pasajeros y al respecto se propone una reforma a la Ley Laboral.

Para la elaboración de los capítulos del presente trabajo de tesis se aplicó el proceso de la investigación científica y se desarrolló mediante una recopilación y posterior análisis de las teorías doctrinarias, definiciones jurídicas, legales y la información existente del tema; utilizando el método analítico e inductivo, ordenándolo de forma concreta y lógica de manera que pueda tener una interpretación sencilla para poder demostrar el problema y buscar las posibles soluciones al mismo mediante el método sintético y deductivo; se recopiló la teoría mediante la técnica bibliográfica; así como información periodística y testimonial.

Con el presente trabajo se proponen algunas soluciones viables a una de las problemáticas actuales que vive la sociedad guatemalteca; esperando que sirva para el mejoramiento del nivel de vida e integración familiar de ese sector social que se ve afectado directamente y con esto pueda paliar en algo sus problemas económicos, sociales, culturales y emocionales que vive actualmente.



CAPÍTULO I

1. Del delito de asesinato

No matarás, reza el conocido quinto mandamiento ordenado por el Divino Creador por medio de las tablas entregadas a Moisés en el Monte Sinaí; el cual ha venido a servir de base para toda una buena parte del ordenamiento jurídico penal de los países actuales, en cuanto a la protección de la vida como bien jurídico tutelado. La vida humana es sagrada y debe de respetarse; sin embargo, en la Biblia misma aparece que desde los inicios de la creación siempre hubo quien osara conculcarla, desde el primer asesinato registrado en ese libro sagrado, el de Abel en manos de su hermano Caín.

Este fundamento religioso, aunado a los hechos sociales de la vida actual, se ha convertido en la base para la regulación y penalización de aquellos hechos que atenten contra la vida de las personas; tales como los delitos de: homicidio, en todas sus fases; asesinato, femicidio, infanticidio, genocidio, magnicidio, etc.; siendo el denominado asesinato, el que se analizará en el contenido de este capítulo; puesto que así se tipifica el atentado que, contra la vida de los pilotos de autobuses urbanos, se comete como consecuencia de las ya demasiado mediáticas extorsiones de que son objeto estos trabajadores. La tipificación como asesinato tiene sus bases técnicas en el desarrollo de los siguientes subtemas, que forman parte de este capítulo.

1.1. Concepto de delito

El delito es la conducta humana reflejada en una acción u omisión, típica, antijurídica y culpable o responsable, cuya comisión traerá como consecuencia la aplicación de una sanción. Es una conducta humana significativa para el mundo exterior, que es dominada o al menos dominable por la voluntad. No son delitos, en sentido jurídico los efectos producidos por fuerzas naturales o por animales, ni los actos de una persona jurídica, los meros pensamientos o actitudes internas o sucesos del mundo exterior como el estado de inconsciencia, el movimiento reflejo y la fuerza física irresistible que son incontrolables para la conducta humana. No hay delito cuando está ausente la voluntad, como en los casos que se encuentran regulados como causas de inculpabilidad en el Artículo 25 del Código Penal; tales como los relacionados cuando el mal se causa por una acción provocada por miedo invencible, fuerza exterior, error en el acto y obediencia debida.

Como una definición formal se puede decir que delito es todo aquello que la ley describe como tal. Toda conducta que el legislador sanciona con una pena. Como concepto sustancial se considera al delito el comportamiento humano que a juicio del legislador compromete las relaciones sociales y que frente a ello exige una sanción penal; y, la dogmática considera al delito como la acción típica, antijurídica y culpable. La teoría del delito es la parte de la ciencia del derecho penal que se ocupa en explicar el delito en general y cuáles son sus características.



En realidad, ni los propios tratadistas se han puesto de acuerdo en una definición universal de delito; Así también el Código Penal no contiene definición de delito, dándose sólo los conceptos de delito doloso, culposo y consumado. De acuerdo al Artículo 11 del Código Penal, el delito doloso es “cuando el resultado ha sido previsto o cuando, sin perseguir ese resultado, el autor se lo representa como posible y ejecuta el acto.” El Artículo 12 del Código Penal, regula que el delito culposo es “cuando con ocasión de acciones u omisiones lícitas, se causa un mal por imprudencia, negligencia o impericia.” El Artículo 13 regula que el delito es “consumado, cuando concurren todos los elementos de su tipificación...”

Delito es una conducta humana individualizada mediante un dispositivo legal (tipo) que revela su prohibición (típica), que por no estar permitida por ningún precepto jurídico (causa de justificación) es contraria al orden jurídico (antijurídica) y que, por serle exigible al autor que actuase de otra manera en esa circunstancia, le es reprochable (culpable). El injusto (conducta típica y antijurídica) revela el desvalor que el derecho hace recaer sobre la conducta misma; en tanto que la culpabilidad es una característica que la conducta adhiere por una especial condición del autor (por la reprochabilidad que del injusto se le hace al autor).

1.1.1. Formas de manifestación del delito

La conducta humana, como presupuesto indispensable para la creación formal de todas las figuras delictivas, suele operar de dos maneras distintas (obrar activo y obrar pasivo), dando origen a la clasificación de los delitos atendiendo a las formas de acción.



De acuerdo a las dos maneras de actuar se clasifican así:

- a) Delitos de acción o comisión: La conducta humana consiste en hacer algo que infringe una ley prohibitiva.
- b) Delitos de pura omisión (omisión pura): La conducta humana consiste en no hacer algo, infringiendo una ley preceptiva que ordena hacer ese algo.
- c) Delitos de comisión por omisión (omisión impropia): La conducta humana infringe una ley prohibitiva, mediante la infracción de una ley preceptiva; es decir, son delitos de acción cometidos mediante una omisión. Ej: Una madre que no alimenta a su hijo recién nacido, con lo que le causa la muerte.
- d) Delitos de pura actividad: Estos no requieren de un cambio en el mundo exterior, es suficiente la condición humana. Ej: Participar en asociaciones ilícitas.

1.1.2. Elementos del delito

“Tras un minucioso análisis del Derecho Penal Positivo, la ciencia del Derecho Penal ha llegado a la conclusión de que el concepto de delito responde a una doble perspectiva: por un lado, es un juicio de desvalor que recae sobre un hecho o acto humano y, por otro, es un juicio de desvalor que se hace sobre el actor de ese hecho. Al primer juicio de desvalor se le llama injusto o antijuridicidad, al segundo culpabilidad o responsabilidad. Injusto o antijuridicidad es, pues, la desaprobación del acto; culpabilidad la atribución de dicho acto a su autor para hacerle responsable del mismo. En estas dos grandes categorías, antijuridicidad y culpabilidad, se han ido distribuyendo luego los diversos componentes del delito. En la primera se incluye la acción u omisión,

los medios y formas en que se realiza, sus objetos y sujetos, la relación causal y psicológica entre ellas y el resultado.

En la culpabilidad, las facultades psíquicas del autor (la llamada imputabilidad o capacidad de culpabilidad), el conocimiento por parte del autor del carácter prohibido de su hacer y la no exigibilidad de un comportamiento distinto. Ambas categorías tienen también una vertiente negativa; así, por ejemplo, la existencia de una fuerza irresistible excluye la acción; la absoluta imprevisibilidad elimina la relación psicológica con el resultado; las causas de justificación (por ejemplo la legítima defensa) autorizan la comisión del hecho prohibido; la falta de facultades psíquicas en el autor (por ejemplo enfermedad mental) excluye la imputabilidad, etc.”¹

“Pero no todo hecho antijurídico realizado por un autor culpable es delito. De toda la gama de acciones antijurídicas que se cometen, el legislador ha seleccionado una parte de ellas, normalmente las más graves e intolerables, las ha conminado con una pena por medio de su descripción en la ley penal. A este proceso de selección en la ley de las acciones que el legislador quiere sancionar penalmente se le llama tipicidad. La tipicidad es, pues, la adecuación de un hecho cometido a la descripción que de ese hecho se hace en la ley. La tipicidad es una consecuencia del principio de legalidad, ya que sólo por medio de la descripción de las conductas prohibidas en tipos penales se cumple el principio *nullum crimen sine lege*; pero también del principio de intervención mínima, por cuanto generalmente sólo se tipifican los ataques verdaderamente graves a los bienes jurídicos más importantes.

¹ Muñoz Conde, Francisco y Mercedes García Arán. **Derecho penal, parte general**. Pág.213.

Normalmente son la tipicidad, la antijuridicidad y la culpabilidad las características comunes de todo delito. El punto de partida es siempre la tipicidad, pues sólo el hecho típico, es decir, el descrito en el tipo legal puede servir de base a posteriores valoraciones. Sigue después la indagación sobre la antijuridicidad, es decir, la comprobación de si el hecho típico cometido es o no conforme a derecho. Un hecho típico, por ejemplo: A mata a B, puede no ser antijurídico, si existe una causa de justificación que lo permita; por ejemplo: A mata a B en legítima defensa. Una vez comprobado que el hecho es típico y antijurídico hay que ver si el autor de ese hecho es o no culpable, es decir, si posee las condiciones mínimas indispensables para atribuirle ese hecho y hacerle responsable penalmente del mismo; por ejemplo: si está sano mentalmente o conoce la antijuridicidad del hecho. Con la constatación positiva de estos elementos, tipicidad, antijuridicidad y culpabilidad, se puede decir que existe delito y su autor puede ser castigado con la pena que se asigne en cada caso concreto al delito en la ley. En algunos casos se exige, sin embargo, para poder calificar un hecho como delito la presencia de algunos elementos adicionales que no pertenecen ni a la tipicidad, ni a la antijuridicidad, ni a la culpabilidad. Así, por ejemplo: se exige para castigar la quiebra punible la previa declaración de insolvencia conforme al Código de Comercio, o la presentación de querrela en los delitos de calumnia o injuria, etc. Se habla en estos casos de penalidad y se considera que esta categoría es también un elemento perteneciente a la teoría general del delito.”²

² **Ibid.** Pág. 214

1.1.3. Naturaleza jurídica

El jurista Eugenio Cuello Calón, citado por José Francisco de Mata Vela, en el texto de Derecho Penal Guatemalteco, advierte: “Muchos criminalistas han intentado formular una noción del delito en sí, en su esencia, una noción de tipo filosófico que sirva en todos los tiempos y en todos los países para determinar si un hecho es o no delictivo. Tales tentativas han sido estériles, pues hallándose la noción del delito en íntima conexión con la vida social y jurídica de cada pueblo y cada siglo, aquélla ha de seguir forzosamente los cambios de éstas, y por consiguiente, es muy posible que lo penado ayer como delito se considere hoy como lícito y viceversa. Es pues, inútil buscar una noción del delito en sí.”³

Se indica en el texto anteriormente relacionado, citando a Raúl Carrancá y Trujillo, que: “Estériles esfuerzos se han desplegado para elaborar una noción filosófica del delito, independientemente de tiempo y lugar. La ineficacia de tal empresa se comprende con la sola consideración de que el delito tiene sus raíces hundidas en las realidades sociales y humanas, que cambian según pueblos y épocas con la consiguiente mutación moral y jurídico-política.”⁴

Concluye, el autor citado, que: “Con tales exposiciones hechas en muy parecidos términos, podemos corroborar la profundidad filosófica del tema, sin embargo, consideramos que para dicho análisis es menester remontarnos a los postulados de las

³ De Mata Vela, José Francisco y Héctor Aníbal de León Velasco. **Curso de derecho penal guatemalteco** Pág. 122.

⁴ **Ibid.** Pag. 123.



dos más importantes Escuelas del Derecho Penal que han existido, tal es el caso de la Escuela Clásica y la Escuela Positiva, ya que siendo éstas el conjunto de doctrinas y principios que tienen por objeto investigar entre otras cosas, la naturaleza del delito y las condiciones que influyen en su comisión, pueden orientarnos en un marco teórico conceptual para ubicar de alguna forma la naturaleza del delito.”⁵

De lo anterior, aunado a la conceptualización que se hizo del delito, puede afirmarse que el delito es una acción humana, teniendo su esencia en la voluntariedad del sujeto en ejecutarla o en la violación consciente al deber de cuidado al realizar acciones excediéndose del riesgo permitido, causando un cambio exterior que deteriora, pone en riesgo o elimina, un bien jurídico tutelado cuyo titular es un tercero, amén de los delitos que causan un daño personal al propio agente. Estando el origen del delito en una acción humana, se descarta del mismo aquel daño causado naturalmente por animales o máquinas, que al causar daño podrían generar responsabilidad para su propietario, sin que ello constituya un delito propiamente dicho. De todas formas, no debe descartarse la investigación criminal de aquellos hechos que generaron una afectación a los bienes jurídicos tutelados por el derecho penal, ya que la tipificación o no como delito, sólo proviene de una investigación realizada con bases científicas que permitirán descartar o no la intención criminal de determinado agente.

Por lo tanto, es pertinente concluir que cualquier daño, riesgo o pérdida causada a un bien jurídico tutelado, puede constituir o no delito; dilema que solamente lo resuelve la investigación y se manifiesta en una resolución dictada al final de un proceso penal;

⁵ **Ibid.**

siendo objeto del juicio la propia acción humana que provocó el daño al bien jurídico tutelado.

1.1.4. Teoría del delito

“La teoría jurídica del delito es un sistema de categorización por niveles, conformado por el estudio de los presupuestos jurídico-penales de carácter general que deben concurrir para establecer la existencia de un delito, es decir, permite resolver cuando un hecho es calificable de delito. Esta teoría, creación de la doctrina (pero basada en ciertos preceptos legales), no se ocupa de los elementos o requisitos específicos de un delito en particular, sino de los elementos o condiciones básicas y comunes a todos los delitos. Históricamente, se puede hablar de dos corrientes o líneas: la teoría causalista del delito y la teoría finalista del delito. Para la explicación *causal* del delito la acción es un movimiento voluntario físico o mecánico, que produce un resultado el cual es tomado por el tipo penal, sin tener en cuenta la finalidad de tal conducta. La teoría finalista del delito entiende la conducta como un hacer voluntario final, en cuyo análisis deben considerarse los aspectos referidos a la manifestación exterior de esa finalidad. La primera corriente considera preponderantemente los elementos referidos al desvalor del resultado; la segunda, por el contrario, pone mayor énfasis, en el desvalor de la acción.”⁶

⁶ http://es.wikipedia.org/wiki/Teor%C3%ADa_del_delito (Guatemala, 02 de febrero de 2012).

1.1.4.1. Teorías causalistas

- a) Teoría de la equivalencia de las condiciones: Todas las condiciones tienen el mismo valor, es decir las de resultado. Una acción es causa de un resultado, es decir que al haber resultado tuvo que darse la acción.

- b) Teoría de la causalidad adecuada: No todas las condiciones son causas, sino sólo aquellas que provocan un resultado.

- c) Teoría de la relevancia típica de la causalidad: Cuando el nexo causal esté vinculado con cierto resultado, esté contenido en cierto elemento objetivo del tipo penal. La relevancia de la causalidad estará determinada por la existencia o no de la voluntad delictiva dirigida a causar el resultado prohibido.

- e) Teoría de la imputación objetiva: Un resultado será imputable a una acción toda vez que haya:
 - Elevado riesgo de producción del resultado
 - Elevación de ese riesgo no es permitida

Esta teoría es de calidad normativa y los criterios normativos de más representación son:

- Disminución de riesgo
- Cursos causales hipotéticos
- Creación o no de un riesgo jurídicamente relevante

-Ámbito de protección de la norma

Estas teorías, son aceptadas expresamente por la legislación penal guatemalteca, al regularse en el Artículo 10 del Código Penal que: “Los hechos previstos en las figuras delictivas serán atribuidos al imputado, cuando fueren consecuencia de una acción u omisión normalmente idónea para producirlos, conforme a la naturaleza del respectivo delito y a las circunstancias concretas del caso o cuando la ley expresamente lo establece como consecuencia de determinada conducta.” La relación de causa y efecto se encuentra plenamente regulada.

1.1.4.2. Teoría finalista

Es todo comportamiento de la voluntad humana que implica un fin. La idea esencial de esta teoría, es la voluntad que implica un fin. Lo más importante por lo tanto es el fin, es lo que se quiere lograr y los medios que se ponen en marcha; se puede realizar la acción iniciándose a su vez una acción causal, sólo que este proceso causal va dirigido con una finalidad.

La teoría finalista tiene dos fases:

a) Fase interna: Es en sí el pensamiento del autor, es decir piensa en el fin como:

- plantearse el fin
- analiza los medios
- analiza los efectos concomitante

b) Fase externa: Después de pensado y haberse propuesto el fin, seleccionando los medios y ponderados los efectos concomitantes, el autor ejecuta el proceso causal y procura llegar a la meta propuesta, es decir cuando inicia el proceso causal.

Se critica la teoría finalista porque el derecho penal no castiga el fin sino los medios o los efectos concomitantes. En los culposos el valor no está en el fin.

En lo que corresponde al objeto de la presente investigación, como ejemplo es pertinente referir que la generación de una nueva figura delictiva que castigue penalmente la estafa inmobiliaria, estaría adecuada precisamente a la teoría casualista, aceptada por la legislación penal en Guatemala; ya que las acciones ejecutadas por el autor y que se inician desde que se representa mentalmente el fin perseguido, cuando decide poner en práctica todo tipo de argucias para convencer a las personas que su oferta es la mejor opción con base en ofrecimientos vanos que hacen inclinarse al cliente por la misma, son las causantes del resultado dañoso sobre el patrimonio de la víctima. En estos casos será sancionable el delito, solamente si se concreta un resultado dañoso como consecuencia de las acciones representadas externamente. Debe recordarse que los delitos causalistas producen efectos negativos en todas las fases del intercriminis (con excepción de las voliciones criminales), y denotan la peligrosidad del delincuente, situación que ocurre en el caso del delito de estafa inmobiliaria, ya que la puesta en práctica de acciones directas para la consecución del resultado dañoso, afectan sistemáticamente el bien jurídico tutelado. Una persona puede pedir la tipificación de delito aun cuando ha detectado la intención de engaño; ya

que su misma inteligencia le permitió detectarlo y permite al ente punitivo la persuasión del delito por medio de la imposición de una pena.

1.1.4.3. Diferencias entre la teoría causal y la teoría finalista

- a) En la teoría causal el dolo y la culpa son analizados en la culpabilidad;
- b) En la teoría finalista el dolo y la culpa son analizados en la tipicidad.

1.1.5. Sujetos del delito

La doctrina generalmente se refiere a dos clases de sujetos: el primero que es, quien realiza o comete el delito y que recibe el nombre del sujeto activo, ofensor, agente o delincuente; el segundo que es, quien sufre las consecuencias del mismo y que recibe el nombre de sujeto pasivo, ofendido, etc.

1.1.5.1. Sujeto activo del delito

En legislaciones antiguas y principalmente en los pueblos primitivos, absurdamente atribuyeron capacidad delictiva a los animales y hasta a las cosas inanimadas; considerándolos y juzgándolos como sujetos activos de los delitos imputados a los mismos. Sin embargo, con las legislaciones modernas eso fue cambiando y ahora se puede decir que sujeto activo del delito es el que realiza la acción, el comportamiento descrito en la ley. Al ser la acción un acaecimiento dependiente de la voluntad, no

puede ser atribuida ni por consiguiente realizada, sino por una persona humana. Sujeto activo del delito es quien lo comete o participa en su ejecución, el que comete directamente la acción es sujeto activo primario y el que participa es sujeto activo secundario.

Con respecto a las personas jurídicas como sujetos activos del delito, se puede mencionar que luego de realizado el Segundo Congreso Internacional de Derecho Penal en Bucarest; concluyeron que se deben establecer en el derecho penal medidas eficaces de defensa social contra la persona jurídica cuando se trate de infracciones perpetradas con el propósito de satisfacer el interés colectivo de dichas personas o con recursos proporcionados por ellas y que envuelven también su responsabilidad. Que la aplicación de las medidas de defensa social a las personas jurídicas no debe excluir la responsabilidad penal individual; que por la misma infracción se exija a las personas físicas que tomen parte en la administración de los intereses de la persona jurídica. La legislación penal vigente de la República de Guatemala en el Artículo 38 acepta la responsabilidad individual de los miembros de las personas jurídicas, que hubieren participado en hechos delictivos.

1.1.5.2. Sujeto pasivo del delito

Sujeto que sufre las consecuencias del delito. Es el titular del interés jurídicamente tutelado o protegido, atacado por el delito, o puesto en peligro.

1.1.6. Objetos del delito

Es todo ente corpóreo hacia el cual se dirige la actividad descrita en el tipo penal. Es todo aquello sobre lo que se concreta el interés jurídico que el legislador pretende tutelar en cada tipo, y al cual se refiere la conducta del sujeto activo. Su contenido son: las personas individuales o jurídicas, los animales y los objetos inanimados.

1.1.7. Tipicidad

“La tipicidad siempre ha sido un requisito formal previo a la antijuridicidad, es decir que, para que una conducta humana pueda ser considerada como antijurídica en el derecho penal sustantivo, ésta tiene que ser típica, lo cual quiere decir que sin la tipicidad, la antijuridicidad penal no existe. Pero la tipicidad si puede existir aun sin antijuridicidad, cuando en la comisión del hecho delictivo ha imperado una causa que legalmente lo justifique, como en el caso de la legítima defensa, el estado de necesidad y el legítimo ejercicio de un derecho, según el Artículo 24 del Código Penal vigente; en estos casos, la conducta no deja de ser típica desapareciendo únicamente la antijuridicidad.

En la doctrina se le ha asignado otras funciones a la tipicidad, como instituto penal que es, siendo éstas las siguientes:

- a) Una función fundamentadora, en virtud de que constituye en sí un presupuesto de ilegalidad, que fundamenta la actitud del juzgador para conminar con una pena o

bien con una medida de seguridad, la conducta delictiva del agente, siempre que no exista una causa que lo libere de responsabilidad penal.

- b) Una función sistematizadora, debido a que por su medio se tiende a relacionar formalmente la parte general con la parte especial del derecho penal.
- c) Una función garantizadora, ya que la tipicidad resulta ser una consecuencia inevitable del principio de legalidad o de reserva, por medio del cual no puede haber crimen, ni pena, si no está previamente establecido en una ley penal que la regule, este principio ha alcanzado plena vigencia en casi todas las legislaciones del mundo, porque encerrando un contenido filosófico, jurídico, político y científico, se constituye en una garantía de los derechos individuales del hombre, delimitando la actividad punitiva del Estado y protegiendo a la ciudadanía de los posibles abusos y arbitrariedades del poder judicial.”⁷

1.1.8. Antijuridicidad

“Partiendo de la disyuntiva que presenta la antijuridicidad, por una parte como elemento del delito y por la otra como esencia del mismo; es presumible desde ya el intenso cuestionamiento a que se ha sometido en la doctrina el contenido de la antijuridicidad con el fin de establecer su verdadera naturaleza jurídica; esa exagerada manipulación que se ha hecho del tema por los diversos tratadistas y en diferentes épocas, ha creado una serie de especulaciones que sin duda, son la principal causa de la confusa

⁷ De Mata Vela, José Francisco. **Ob. Cit.** Pág. 159.

interpretación de su contenido. Todos entendemos que la antijuridicidad, por su solo enunciado refleja la idea de una contradicción al orden jurídico pero, la verdad es que no todo lo contrario al derecho tiene existencia dentro del campo penal para la construcción del delito, y es más, pueden haber conductas típicamente antijurídicas sin mayor trascendencia penal, por cuanto que siempre han existido las llamadas causas de justificación o causas de exclusión de lo injusto, que tienen la virtud de convertir en lícita una conducta que a primera vista suele ser antijurídica; he aquí el problema del contenido de la antijuridicidad.”⁸

“Formalmente se dice que la antijuridicidad es la relación de oposición entre la conducta humana y la norma penal, o bien la contradicción entre una conducta concreta y un concreto orden jurídico-penal establecido previamente por el Estado. Materialmente se dice que es la acción que encierra una conducta antisocial que tiende a lesionar o a poner en peligro un bien jurídico tutelado por el Estado.”⁹

1.1.9. Culpabilidad

“La culpabilidad además de constituir un elemento positivo, para la construcción técnica de la infracción, tiene como característica fundamental ser el elemento subjetivo del delito, es decir, que su función está íntimamente relacionada con el protagonista del crimen, toda vez que se refiere a la voluntad del agente para la realización del acto delictivo; de ahí que para poder juzgar una conducta humana, como ilícita en el campo

⁸ **Ibid.** Pág. 161.

⁹ **Ibid.** Pág. 164.

penal, es menester que además, de ser típica y antijurídica, sea culpable. La culpabilidad radica pues, en la manifestación de voluntad del sujeto activo de la infracción penal que puede tornarse dolosa o bien culposa, dependiendo de la intención deliberada de cometer el delito, o bien de la comisión del delito por negligencia, imprudencia o impericia.

En la actualidad, este aspecto es de vital importancia, si tomamos en cuenta que en un principio se castigaba al delito en relación al daño causado, imputándolo ingenuamente, muchas veces a los animales y hasta a los objetos inanimados; posición que fue totalmente abandonada, desde la edad media, cuando con un sentido más lógico se principió a castigar el delito en base a la intención que su autor tenía para realizarlo, por lo que nos atreveríamos a afirmar que desde esa época la culpabilidad principió a tomar auge como el aspecto subjetivo del delito alcanzando su mayor perfección en la técnica alemana, en la primera mitad del siglo pasado. Las doctrinas y las legislaciones penales modernas no titubean hoy día en analizar la conducta humana para determinar la culpabilidad del delincuente, como presupuesto de la punibilidad, entrando a discutir únicamente la naturaleza de la culpabilidad en la constitución del delito.”¹⁰

“La culpabilidad como elemento subjetivo del delito es un comportamiento consciente de la voluntad que da lugar a un juicio de reproche debido a que el sujeto actúa en forma antijurídica, pudiendo y debiendo actuar diversamente. La culpabilidad como elemento subjetivo del delito encuentra su expresión en dos formas básicas:

¹⁰ **Ibid.** Pág. 166.

1.1.9.1. El dolo

Que marcando un límite máximo de la culpabilidad, se convierte en su forma más grave y se ha definido así: conciencia y voluntad de cometer un hecho ilícito. Voluntad consciente dirigida a la ejecución de un hecho que es delictuoso; es decir, que el dolo es el propósito o la intención deliberada de causar daño, de lesionar o poner en peligro un bien jurídico tutelado. Rodríguez Devesa dice que actúa dolosamente el que sabe lo que hace y quiere hacerlo; asignándole al saber un elemento intelectual, intencional y cognoscitivo; y al querer un elemento volitivo o emocional.

1.1.9.2. La culpa

Es el límite mínimo de la culpabilidad, que representa una menor gravedad y se ha definido así: es el obrar sin la diligencia debida causando un resultado dañoso, previsible y penado por la ley. Es la no previsión de lo posible y evitable, que causa un daño antijurídico y penalmente tipificado; la culpa proviene de un obrar lícito, cuyo resultado antijurídico se basa en la negligencia, imprudencia o impericia del sujeto activo.”¹¹

1.1.10. Imputabilidad

La imputabilidad asume el papel de un elemento positivo más del delito, con una marcada tendencia subjetiva por cuanto es el elemento previo más relevante de la

¹¹ **Ibid.** Pág. 170.

culpabilidad ya que el sujeto activo del delito, antes de ser culpable tendrá necesariamente que ser imputable. El fundamento de la imputabilidad se ha dicho, radica en la concurrencia de ciertas condiciones psíquicas, biológicas y morales, que en última instancia van a determinar la salud mental y la madurez biológica, que constantemente exigen las legislaciones penales, para que el agente pueda responder de los hechos cometidos; es decir, que la imputabilidad formalmente hablando está condicionada a ciertos límites que la ley propone, sujetándose a ella habrá que considerar imputables a los sujetos que en su persona reúnen las características biopsíquicas que requiere la ley para tener la capacidad de ser responsables de los hechos típicamente antijurídicos cometidos.

Si se acepta que de la imputabilidad nace la culpabilidad y de ésta a su vez nace la responsabilidad, resulta imperativo deslindar cada uno de estos conceptos que funcionan estrictamente relacionados. "Puig Peña sostiene que la imputabilidad es una expresión del hombre, en virtud de la cual pueden serle atribuidos los actos que realiza y las consecuencias naturales de los mismos como una causa formal, eficiente y libre; mientras que la responsabilidad, es el deber jurídico que incumbe al individuo de dar cuenta del hecho realizado.

Como bien lo plantea Cuello Calón, mientras la imputabilidad es una posibilidad, la responsabilidad es una realidad; todas las personas son imputables, pero sólo son responsables, cuando habiendo ejecutado un acto, estén obligados a dar cuenta de él, es decir, que el estado de imputable es anterior al delito, mientras la responsabilidad nace en el momento de su comisión; de ahí que la culpabilidad viene a ser la

declaración de que un individuo responde de sus actos, debe ser merecedor de una sanción. Mientras la imputabilidad es una situación psíquica en abstracto, la culpabilidad es la concreta capacidad de imputación legal, declarable jurisdiccionalmente, por no haber motivo legal de exclusión con relación al hecho cometido.

En relación a su definición, la imputabilidad se ha conceptualizado de la manera siguiente: es la capacidad para conocer y valorar el deber de respetar la norma y de determinarse espontáneamente. Es la capacidad de actuar culpablemente. Capacidad que se reconoce a todo hombre por ser inteligente y libre, o sea, dotado de inteligencia y libertad. Es imputable todo aquél que posea al tiempo de la acción las condiciones psíquicas exigidas, abstractas e indeterminadamente, por la ley, para poder desarrollar su conducta socialmente; todo el que sea apto e idóneo jurídicamente para observar una conducta que responda a las exigencias de la vida en sociedad.”¹²

1.2. De los delitos contra la vida

Muchas son las acciones humanas que en la legislación penal guatemalteca se califican como delitos contra la vida y la integridad de las personas. En todas esas acciones contenidas en los tipos delictivos, el bien jurídico que se pretende tutelar es la vida y la integridad de la persona humana. “De un lado los homicidios, en sus formas simples, atenuados y calificados; del otro, los ataques contra la integridad personal, contienen básicamente los delitos tratados en el título I del Código Penal vigente. De modo que

¹² **Ibid.** Pág. 178.

los delitos de este título se refieren a los ataques a la vida, considerada el valor supremo y consecuentemente digna de protegerse a través de la amenaza de la sanción penal, y los demás ataques a la persona, que aunque no lo son contra la vida si la ponen en peligro o significan una grave amenaza de ésta y dejan al ofendido en menoscabo de sus condiciones físicas normales. En este título aparece, la forma genérica, sin adornos ni eufemismos del homicidio simple “dar muerte a una persona”. Las variantes del homicidio simple, como el cometido en estado de emoción violenta, el homicidio en riña tumultuaria, el preterintencional, el culposo y el infanticidio, son variantes del homicidio simple, según la ley, a los que agrega la inducción y ayuda al suicidio y la suposición de muerte, que precisamente no consideramos verdaderos homicidios.”¹³

En Guatemala, los delitos contra la vida están regulados en el libro segundo, título primero del Código Penal, y son los siguientes: Homicidio simple, homicidio cometido en estado de emoción violenta, homicidio en riña tumultuaria, homicidio preterintencional, homicidio culposo, inducción o ayuda al suicidio, suposición de muerte, parricidio, asesinato, ejecución extrajudicial, aborto procurado, aborto calificado, el genocidio, el magnicidio; y, en leyes penales especiales, tal es el caso del femicidio, contenido en la Ley Contra el Femicidio y Otras Formas de Violencia Contra la Mujer, Decreto número 22-2008 del Congreso de la República.

¹³ **Ibid.** Pág. 313.

1.3 Del delito de asesinato

El Código Penal guatemalteco, en su Artículo 132 regula que: “Comete asesinato quien matare a una persona: 1) Con alevosía; 2) Por precio, recompensa, promesa, ánimo de lucro; 3) Por medio o con ocasión de inundación, incendio, veneno, explosión, desmoronamiento, derrumbe de edificio, u otro artificio que pueda ocasionar gran estrago; 4) Con premeditación conocida; 5) Con ensañamiento; 6) Con impulso de perversidad brutal; 7) Para preparar, facilitar, consumir y ocultar otro delito o para asegurar sus resultados o la inmunidad para sí o para copartícipes o por no haber obtenido el resultado que se hubiere propuesto al intentar el otro hecho punible; 8) Con fines terroristas o en desarrollo de actividades terroristas. Al reo de asesinato se le impondrá prisión de 25 a 50 años, sin embargo, se le aplicará la pena de muerte en lugar del máximo de prisión, si por las circunstancias del hecho y de la ocasión, la manera de realizarlo y los móviles determinantes, se revelare una mayor particular peligrosidad del agente. A quienes no se les aplique la pena de muerte por este delito, no podrá concedérsele rebaja de pena por ninguna causa”.

El tipo en el delito de asesinato se encuentra constituido por una acción consistente en matar a una persona, y en dicho sentido su contenido es coincidente con el de homicidio doloso. Como parte integrante del tipo objetivo del asesinato y que hace la distinción del delito en mención con el de homicidio doloso, se encuentran los medios o las circunstancias en las que se provoca la muerte del sujeto pasivo del delito. Para que se lleve a cabo el tipo basta solamente contar con sus elementos alternativos. Dichos medios, formas de ejecución de la acción y circunstancias para causarle la muerte a

una persona hacen de dicho acto típico y antijurídico un acto aún más reprochable que el homicidio simple.

El tipo subjetivo del delito de asesinato se encuentra integrado por el dolo, según lo demuestran los medios o las circunstancias con los cuales se comete el delito de asesinato. La intención o el dolo no es solamente lo relacionado con la producción de la muerte sino también en lo relativo a la utilización de las formas o medios establecidos en la norma para producirle la muerte a una determinada persona.

Doctrinariamente se discute si el asesinato se puede realizar o no a través del dolo eventual, debido a que en el mismo existe un desvalor en lo referente a la acción. El tipo penal del asesinato exige que el autor utilice formas o medios que aseguren con un mayor grado de certeza que se lleve a cabo la debida ejecución del resultado, y de ello se puede inferir que únicamente se puede cometer asesinato con un dolo directo de primer grado.

Se ha realizado una revisión doctrinal y legal del delito de homicidio y de los distintos grados en que la ley lo califica, la intencionalidad con que se realiza, para poder entender el nivel de gravedad en que incurre la persona que comete el delito de asesinato.

Considerando que este es el delito más grave que una persona humana puede realizar contra otra; ya que es la vida la que le quita con la clara intención de hacerlo y más aún cuando el fin de la realización del mismo es obtener una ganancia o lucro ilegal, por



medio de infundir el terror en las demás personas que se encuentran en la misma situación de la víctima; que en este caso son los pilotos de transporte del servicio urbano de la ciudad de Guatemala.



CAPÍTULO II

2. De los accidentes laborales

2.1. Generalidades

Un accidente laboral es un hecho condicionado por múltiples causas. En la producción del accidente laboral pueden concurrir condiciones mecánicas o físicas inseguras como también actos inseguros de las personas. Las variables asociadas con causalidad de los accidentes de trabajo hacen alusión a edad, género, tipo de personalidad, experiencia, calificación profesional, enfermedades preexistentes y consumo de medicamentos, consumo de alcohol y sustancias psicoactivas. Se adicionan tipo y sitio de trabajo, turnos y horarios de trabajo. También se asocian la actividad económica de la empresa, tamaño de la empresa, exposición simultánea a otros agresores, programas de educación sobre seguridad industrial, uso de elementos de protección personal, programas de prevención, sistemas de compensación laboral, sistemas de contratación y actitud y desempeño de jefes y supervisores. Ocasionalmente para las empresas costos directos como gastos médicos, daño a instalaciones o equipos, pérdida de materia prima, pérdida de mercado y otros costos indirectos.

2.2. Concepto y definición

Se entiende por accidente de trabajo, todo suceso que produzca en el trabajador o la trabajadora una lesión funcional o corporal, permanente o temporal, inmediata o

posterior, o la muerte, resultante de una acción que pueda ser determinada o sobrevenida en el curso del trabajo, por el hecho o con ocasión del trabajo.

El Acuerdo número 1002 de la Junta Directiva del Instituto Guatemalteco de Seguridad Social, Reglamento sobre Protección Relativa a Accidentes; define como accidente toda lesión orgánica o trastorno funcional, que sufra una persona producida por una acción repentina y violenta de una causa externa, sea o no con ocasión del trabajo.

En cuanto a los accidentes de trabajo en particular, la Organización Internacional del Trabajo ha realizado una clasificación que permite, de manera concreta, establecer los eventos que pueden enmarcarse como tal. Dicha clasificación se refiere a las características del acontecimiento que ha tenido como resultado directo la lesión; es decir, la manera en que el objeto o la sustancia en cuestión ha entrado en contacto con la persona afectada.

I. Caídas de personas

-Caídas de personas con desnivelación [caídas desde alturas (árboles, edificios, andamios, escaleras, máquinas de trabajo, vehículos) y en profundidades (pozos, fosos, excavaciones, aberturas en el suelo)].

-Caídas de personas que ocurren al mismo nivel.

II. Caídas de objetos

-Derrumbe (caídas de masas de tierra, de rocas, de piedras, de nieve).

-Desplome (de edificios, de muros, de andamios, de escaleras, de pilas de mercancías).

-Caídas de objetos en curso de mantenimiento manual.

-Otras caídas de objetos.

III. Pisadas sobre, choques contra, o golpes por objetos, a excepción de caídas de objetos

-Pisadas sobre objetos.

-Choques contra objetos inmóviles (a excepción de choques debidos a una caída anterior).

-Choque contra objetos móviles.

-Golpes por objetos móviles (comprendidos los fragmentos volantes y las partículas), a excepción de los golpes por objetos que caen.

IV. Atrapada por un objeto o entre objetos

-Atrapada por un objeto.

-Atrapada entre un objeto inmóvil y un objeto móvil.

-Atrapada entre dos objetos móviles (a excepción de los objetos volantes o que caen).

V. Esfuerzos excesivos o falsos movimientos

-Esfuerzos físicos excesivos al levantar objetos.

-Esfuerzos físicos excesivos al empujar objetos o tirar de ellos.

-Esfuerzos físicos excesivos al manejar o lanzar objetos.

-Falsos movimientos.

VI. Exposición a, o contacto con, temperaturas extremas

- Exposición al calor (de la atmósfera o del ambiente de trabajo).
- Exposición al frío (de la atmósfera o del ambiente de trabajo).
- Contacto con sustancias u objetos ardientes.
- Contacto con sustancias u objetos muy fríos.

VII. Exposición a, o contacto con, la corriente eléctrica

VIII. Exposición a, o contacto con, sustancias nocivas o radiaciones

- Contacto por inhalación, por ingestión o por absorción con sustancias nocivas.
- Exposición a radiaciones ionizantes.
- Exposición a otras radiaciones.

IX. Otras formas de accidente, no clasificadas bajo otros epígrafes, incluidos aquellos accidentes no clasificados por falta de datos suficientes

- Otras formas de accidente, no clasificadas bajo otros epígrafes.
- Accidentes no clasificados por falta de datos suficientes.

2.3. Naturaleza jurídica

Para hallar la naturaleza jurídica de los accidentes laborales, es preciso atender los aspectos doctrinarios que permiten identificar cuándo un daño colateral es producto de un evento físico que pueda considerarse como tal; ya que no en todos los casos deberá tipificarse como accidente de trabajo.

Con anterioridad quedó asentado que se considera accidente de trabajo toda lesión sufrida por el trabajador durante el tiempo y en el lugar de trabajo. También se presume como derivada de accidente laboral, la muerte del trabajador que ha venido precedida por una situación de invalidez a causa de contingencias profesionales.

Para la doctrina de los accidentes laborales, tienen también la consideración de accidentes de trabajo los siguientes:

- a) El denominado "accidente in itinere", es decir, aquél que sufre el trabajador al ir o al volver al lugar de trabajo. En el caso de Guatemala, esta clasificación no encuadra dentro de la tipología legislativa nacional; ya que para este caso solamente se considera accidente de trabajo si ocurre durante la ejecución del servicio y/o en horario de trabajo. Para la legislación laboral guatemalteca, el tiempo de traslado del trabajador no se considera dentro del tiempo de la relación laboral.

- b) El accidente ocurrido en desplazamientos durante la jornada laboral, entendiéndose por tal el sufrido por el trabajador en el trayecto que tenga que realizar para el cumplimiento de la misión, así como el acaecido en el desempeño de la misma dentro de la jornada laboral. Esta clasificación si aparece acorde con la legislación nacional guatemalteca, ya que los eventos que ocurren dentro de la jornada de trabajo o en el cumplimiento del trabajo, se consideran accidentes laborales.

- c) El sufrido durante la realización de tareas, que aun siendo distintas de su categoría profesional, ejecute el trabajador en cumplimiento de las órdenes del empresario, o realizadas en forma espontánea por el trabajador en interés del buen funcionamiento de la empresa. Esta situación es acorde al caso de Guatemala, ya que los trabajadores no se sujetan a un patrón de responsabilidades dentro de la empresa; generalmente realizan actividades fuera de sus obligaciones contractuales, pero siempre en beneficio del patrono.
- d) Las enfermedades, no incluidas en la lista de enfermedades profesionales, que contraiga el trabajador con motivo de la realización de su trabajo; siempre que se pruebe que la enfermedad tuvo por causa exclusiva la ejecución del trabajo. Las enfermedades o defectos padecidos con anterioridad, que se manifiestan o agravan como consecuencia de un accidente de trabajo. Las enfermedades intercurrentes, entendiéndose por tales las que constituyen complicaciones del proceso patológico determinado por el accidente de trabajo mismo; o las que tienen su origen en afecciones adquiridas en el nuevo medio en que se haya situado el paciente para su curación. Aun cuando la doctrina los incluye como accidentes laborales, estos casos están regulados en la legislación nacional como enfermedades profesionales, entendiéndose como tales: Según el artículo 1 del Acuerdo número 1401 de la Junta Directiva del Instituto Guatemalteco de Seguridad Social, de fecha 5 de noviembre de 1968 "Todas aquellas que hayan sido contraídas como resultado inmediato, directo e indudable, de la clase de trabajo ejecutado por el trabajador, siempre que esa causa haya actuado sobre su organismo en forma lenta y continua."

- e) Los sufridos con ocasión o como consecuencia del desempeño de cargo electivo de carácter sindical o de gobierno de las entidades gestoras de la seguridad social, así como los accidentes ocurridos al ir o al volver del lugar en que se ejercen las funciones que les son propias. Caso inaplicable para la legislación de Guatemala.

- f) Los acaecidos en actos de salvamento, o de naturaleza análoga, cuando tengan conexión con el trabajo. Esta clasificación podría aplicarse al caso Guatemala, cuando se da la situación que el trabajador colabora, como es su obligación, a paliar los siniestros que ocurren en el centro de trabajo para la protección de las vidas de los demás trabajadores o de los bienes del patrono.

Por el contrario, según la doctrina de los accidentes laborales, no tienen la condición de accidente de trabajo:

- a) Los que sean debidos a fuerza mayor extraña al trabajo, entendiéndose por ésta la que sea de tal naturaleza que ninguna relación guarde con el trabajo que se ejecutaba al ocurrir el accidente. En ningún caso, se considerará fuerza mayor extraña al trabajo la insolación, el rayo y otros fenómenos análogos de la naturaleza.

- b) Los que sean debidos a dolo o imprudencia temeraria del trabajador accidentado.

No impedirán la calificación de un accidente como de trabajo, los debidos a imprudencia profesional del trabajador así como los que son consecuencia de culpa civil o criminal

del empresario, de un compañero de trabajo o de un tercero, siempre y cuando guarden alguna relación con el trabajo.

2.4. Elementos y características del accidente laboral

Tomando en cuenta los datos anteriores, en cuanto a la conceptualización y naturaleza de los accidentes laborales; así como la regulación legal guatemalteca, se puede afirmar que para que un evento pueda considerarse como tal, debe poseer los siguientes elementos y características:

2.4.1. Elementos

- a) La víctima tiene que ser un trabajador en relación de dependencia.
- b) El resarcimiento del accidente sufrido, corre por cuenta de la parte patronal, en caso sea causado por negligencia.
- c) Debe ocurrir dentro de la jornada de trabajo, sea ordinaria o extraordinaria.
- d) Dentro del centro de trabajo o fuera de él, siempre que el trabajador se encuentre en cumplimiento de sus obligaciones contractuales.

2.4.2. Características

- a) Existe un daño físico al trabajador como consecuencia del evento sufrido.

- b) El daño físico sufrido puede consistir en golpes o erosiones, pérdida de miembros del cuerpo, pérdida de la vida.

- c) El daño tiene que ser provocado directamente por el evento sufrido en el lugar donde se labora y no por causas externas no relacionadas.

- d) Las enfermedades profesionales tienen distinto tratamiento, por lo que no entran dentro del rubro de accidentes laborales.

- e) El evento puede provenir directamente de la función desempeñada por el trabajador, o por agentes externos como negligencia del patrono, hechos delictivos del patrono o de terceros.

- f) El evento puede ser prevenido por la parte patronal tomando las medidas de seguridad necesarias.

2.5. Consecuencias

En principio, un accidente de trabajo por sí mismo no es previsible, aunque se pueden tomar todas las medidas necesarias para reducir la posibilidad de que se produzca,

pero no se puede eliminar por completo el riesgo que lo puede originar; por tal razón, existe en la legislación laboral guatemalteca la posibilidad de incriminar al patrono la causa que provoca el accidente, en la cual pudo haber actuado de forma omisa al no tomar las medidas que el caso necesita. Por lo tanto, a priori, tampoco son previsibles los costes económicos de un accidente, porque entran en juego muchos factores. Así se regula en el Artículo 197 “Bis” del Código de Trabajo, al regular que: “Si en juicio ordinario de trabajo se prueba que el empleador ha incurrido en cualesquiera de las siguientes situaciones: a) Si en forma negligente no cumple las disposiciones legales y reglamentarias para la prevención de accidentes y riesgos de trabajo; b) Si no obstante haber ocurrido accidentes de trabajo no adopta las medidas necesarias que tiendan a evitar que ocurran en el futuro, cuando tales accidentes no se deban a errores humanos de los trabajadores, sino sean imputables a las condiciones en que los servicios son prestados; c) Si los trabajadores o sus organizaciones le han indicado por escrito la existencia de una situación de riesgo, sin que haya adoptado las medidas que puedan corregirlas. Y si como consecuencia directa e inmediata de una de estas situaciones especiales se produce accidente de trabajo que genere pérdida de algún miembro principal, incapacidad permanente o muerte del trabajador, la parte empleadora quedará obligada a indemnizar los perjuicios causados, con independencia de las pensiones o indemnizaciones que pueda cubrir el régimen de seguridad social. El monto de la indemnización será fijado de común acuerdo por las partes y en defecto de tal acuerdo lo determinará el Juez de Trabajo y Previsión Social, tomando como referencia las indemnizaciones que pague el régimen de seguridad social”.

Cuando se trata de evaluar las consecuencias de un accidente de trabajo, se debe de ir en primer lugar al análisis del costo familiar, que supone que un empleado no pueda seguir prestando sus servicios en la empresa hasta su recuperación, viendo posiblemente sus ingresos mermados por esa situación, sin poder evitarlo de algún modo. Como es normal, el trabajador percibe como subsidio económico dos terceras partes de su salario cotizado al Instituto Guatemalteco de Seguridad Social, por lo que perderá una tercera parte de su capacidad económica, y el caso se puede agravar si su salario supone la fuente principal de ingresos en la economía familiar.

En segundo lugar, se encuentra el costo para la seguridad social, que supone el abono de la prestación de incapacidad temporal igual a las dos terceras partes del salario del trabajador, como se anotó en el párrafo anterior.

A los anteriores se debe de añadir el costo que supone para el empresario no poder contar con los servicios de su empleado; teniendo que recurrir a la contratación de nuevos empleados o repartir las tareas entre el resto de compañeros, con diversas repercusiones para la empresa y para estos.

Así pues, se puede observar que el acaecimiento de un accidente de trabajo produce efectos a diversas escalas, y afecta a la sociedad en general. A estas repercusiones, en principio económicas, y habituales, se pueden agregar otro tipo de repercusiones también económicas pero con carácter indemnizatorio, tal y como está regulado en la norma legal citada al inicio de este apartado.

2.6. Responsabilidad patronal

La responsabilidad del patrono frente a los accidentes de trabajo, tiene fundamento legal, a partir del Artículo 197 del Código de Trabajo en el cual se estipula lo siguiente:

“Todo empleador está obligado a adoptar las precauciones necesarias para proteger eficazmente la vida, la seguridad y la salud de los trabajadores en la prestación de sus servicios. Para ello, deberá adoptar las medidas necesarias que vayan dirigidas a: a) Prevenir accidentes de trabajo, velando porque la maquinaria, el equipo y las operaciones de proceso tengan el mayor grado de seguridad y se mantengan en buen estado de conservación, funcionamiento y uso, para lo cual deberán estar sujetas a inspección y mantenimiento permanente; b) Prevenir enfermedades profesionales y eliminar las causas que las provocan; c) Prevenir incendios; d) Proveer un ambiente sano de trabajo; e) Suministrar cuando sea necesario, ropa y equipo de protección apropiados, destinados a evitar accidentes y riesgos de trabajo; f) Colocar y mantener los resguardos y protecciones a las máquinas y a las instalaciones, para evitar que de las mismas pueda derivarse riesgo para los trabajadores; g) Advertir al trabajador de los peligros que para su salud e integridad se deriven del trabajo; h) Efectuar constantes actividades de capacitación de los trabajadores sobre higiene y seguridad en el trabajo; i) Cuidar que el número de instalaciones sanitarias para mujeres y para hombres estén en proporción al de trabajadores de uno u otro sexo, se mantengan en condiciones de higiene apropiadas y estén además dotados de lavamanos; j) Que las instalaciones destinadas a ofrecer y preparar alimentos o ingerirlos y los depósitos de agua potable para los trabajadores, sean suficientes y se mantengan en condiciones apropiadas de higiene; k) Cuando sea necesario, habilitar locales para el cambio de ropa, separados

para mujeres y hombres; l) Mantener un botiquín provisto de los elementos indispensables para proporcionar primeros auxilios...”

Por su parte, el Reglamento General sobre Higiene y Seguridad en el Trabajo, Acuerdo del Presidente de la República de Guatemala sin número de fecha 28 de diciembre de 1957, en su Artículo 94, regula: “Los patronos están obligados a proporcionar a los trabajadores, según la clase de trabajo. a) Máscaras o caretas respiratorias, cuando por la índole de la industria o trabajo, no sea posible conseguir una eliminación satisfactoria de los gases, vapores, polvo u otras emanaciones nocivas para la salud. b) Gafas y pantallas protectoras adecuadas, contra toda clase de proyección de partículas: sólidas, líquidas o gaseosas, calientes o no, que puedan causar daño al trabajador. c) Gafas y protectores especiales contra radiaciones luminosas o caloríficas peligrosas, cualquiera que sea su origen. d) Cascos para toda clase de proyecciones violentas o posible caída de materiales pesados. e) Guantes, manoplas, manguitos, cubrecabezas, gabachas y calzado especial, para la protección conveniente del cuerpo contra las proyecciones, contaminaciones y contactos peligrosos en general. f) Trajes o equipos especiales para el trabajo, cuando éste ofrezca marcado peligro para la salud o para la integridad física del trabajador. g) Aparatos respiratorios de tipo aislante “ciclo cerrado” o del tipo de máscara en comunicación con una fuente exterior de aire puro mediante tubería, para aquellos trabajos que deban realizarse en atmósferas altamente peligrosas; y h) Cualquier otro elemento, dispositivo o prenda que pueda proteger al trabajador contra los riesgos propios de su trabajo.”

Dicho Reglamento también regula lo siguiente: Todo lugar de trabajo debe disponer de un número de inodoros o letrinas y mingitorios, proporcionado al número de trabajadores, dotados de agua abundante y papel higiénico y de ser posible, con descarga automática. El número de inodoros debe calcularse a base de un mínimo de uno por cada 25 hombres y de uno por cada 15 mujeres, cuando el número de trabajadores sea menor de 100, cuando se exceda de este número deberá instalarse un inodoro adicional por cada 30 trabajadores más. Deberán estar convenientemente separados los correspondientes a uno y otro sexo. El número de mingitorios deberá calcularse sobre la base mínima de uno por cada 20 trabajadores. Pueden colocarse puestos de mingitorios por el sistema de canales, siempre que reúnan las condiciones de higiene indispensables para el aseo de los mismos. Los tabiques que separan las cabinas deben dejar por lo menos un espacio libre de 0.30 centímetros de altura desde el suelo, con el objeto de permitir el lavado de los pisos. Los pisos y paredes deben ser continuos, lisos e impermeables y unos y otros de materiales que permitan el lavado con líquidos desinfectantes. Este lavado deberá hacerse siempre que sea preciso y por lo menos una vez al día. Los locales deben reunir buenas condiciones de desinfección, desodorización, supresión de emanaciones, ventilación, luz y desniveles de pisos, debiendo, cuando se disponga de alcantarillado estar unidos a éste y en su defecto, a fosas sépticas u otra clase de tratamiento adecuado. Cuando por la índole del trabajo, los laborantes deban comer en los lugares de trabajo, estos contarán con locales adecuados destinados para este propósito. Los comedores deben reunir las condiciones de iluminación, ventilación y ubicación necesarias, estar amueblados convenientemente, provistos de los medios necesarios para el aseo del trabajador y dotados de lugares especiales para guardar alimentos, recalentarlos y para lavar



trastos. Los comedores deberán mantenerse en las mejores condiciones de aseo y limpieza. Los locales destinados para que los trabajadores se desvistan o cambien ropa, deben estar próximos a los lugares de trabajo, amueblados convenientemente, en número proporcional al de laborantes y llenando las condiciones de iluminación, ventilación y ubicación necesarios.

El Convenio 120 de la Organización Internacional del Trabajo, sobre la higiene (comercio y oficinas), en sus Artículos del 7 al 11, regula: “Artículo 7. Todos los locales utilizados por los trabajadores y los equipos de tales locales deberán ser mantenidos en buen estado de conservación y de limpieza”.

“Artículo 8. Todos los locales utilizados por los trabajadores deberán tener suficiente y adecuada ventilación natural o artificial, o ambas a la vez, que provean a dichos locales de aire puro o purificado”.

“Artículo 9. Todos los locales utilizados por los trabajadores deberán estar iluminados de manera suficiente y apropiada. Los lugares de trabajo tendrán, dentro de lo posible, luz natural”.

“Artículo 10. En todos los locales utilizados por los trabajadores se deberá mantener la temperatura más agradable y estable que permitan las circunstancias”.



“Artículo 11. Todos los locales de trabajo, así como los puestos de trabajo, estarán instalados de manera que no se produzca un efecto nocivo para la salud de los trabajadores.”

Con base en lo anterior, se puede inferir que el ordenamiento jurídico guatemalteco posee una serie de preceptos legales de suma importancia; que obligan a los patronos a dar cumplimiento a las condiciones mínimas de higiene y seguridad social, que permitan lugares seguros de trabajo, que se establezcan sistemas de prevención social para evitar posibles accidentes o enfermedades profesionales, y así evitar el pago de las indemnizaciones respectivas.

En caso que el trabajador sufra un accidente o enfermedad profesional, puede demandar las indemnizaciones que le correspondan ante los Tribunales de Trabajo y Previsión Social, ya sea por la responsabilidad regulada en el Artículo 197 “bis” del Código de Trabajo, como por otras prestaciones económicas previstas en las leyes de seguridad social.

CAPÍTULO III

3. Análisis del delito de asesinato cometido en contra de pilotos de autobuses urbanos y su tipificación como accidente laboral

Dentro de los grupos defensores de los derechos humanos en Guatemala, reza un adagio que se enuncia: “Menos muertes no significa menos violencia”. Se comienza este capítulo con esta cita toda vez que el día 8 de febrero de 2012, el diario El Periódico, publicó que en 2011 ocurrieron 91 asesinatos de pilotos de autobuses urbanos. Dentro de los datos publicados en dicho matutino se indica que 18 meses después de la implementación del Transurbano, se redujeron los asesinatos de pilotos en un 16.8 por ciento, en la primera fase (zonas 12 y 21) y 4.4 por ciento en la segunda (zonas 6, 7, 17 y 18). Se indica que hay notable reducción no sólo de los crímenes contra conductores, sino también las extorsiones disminuyeron prácticamente a cero, lo que se atribuye tanto a la implementación del plan de seguridad que combina policías estatales y privadas, como al uso de las tarjetas prepago¹⁴.

“Llegamos a tener más de 100 pilotos asesinados en un año en áreas como la zona 21 y 18, donde ahora funciona este sistema”, declaró Luis Gómez, representante de los transportistas¹⁵, quien reconoció que esa disminución implicó un incremento delictivo en el transporte hacia Mixco y rutas extraurbanas; al hacer declaraciones al diario mencionado, en donde también se publicó que según la Asociación de Usuarios de

¹⁴Ortiz, Gerson. **Asesinatos de pilotos disminuyen en el país.** Diario el Periódico. <http://elperiodico.como.gt/es/20120208/país/2076891>. (Guatemala, 15 de marzo de 2012)

¹⁵ **Ibid.**

Transporte Urbano y Extraurbano (AUTUE); en 2011 se registraron 39 asesinatos menos que en 2010, pero ocurrieron 54 muertes de usuarios y 43 contra conductores de otros medios de transporte. Edgar Guerra, representante de AUTUE, opina en dicha nota mediática que el incremento de la violencia contra los usuarios ha ido generando “un sentimiento de pánico”, se reportan 60 delitos cada día; nota en la que Karla Campos, analista del Grupo de Apoyo Mutuo, opina que los pilotos siguen siendo blanco de la delincuencia; sin embargo, la implementación del sistema prepago en el Transurbano impidió que estos manejaran dinero en efectivo, lo que desvió la atención de estos grupos hacia otros sectores¹⁶.

Lo anterior evidencia un augurio de esperanza para este tipo de delitos, ya que la modernización que está sufriendo el servicio de transporte urbano ha generado cierta confianza en la población que se espera se mantenga en la medida que el servicio también mantenga un status adecuado y no disminuya su calidad en la medida que pasa el tiempo y la emoción del primer momento.

A pesar de lo anterior, es preciso citar que los asesinatos de pilotos del servicio de pasajeros siguen ocurriendo; tal es el caso de los días 22 y 23 de febrero de 2012, en donde perdieron la vida dos pilotos del servicio urbano y un ayudante. Ante tal situación, es preciso establecer, las consecuencias que se han generado para los familiares de estos trabajadores, porque en los medios de comunicación sólo aparece la víctima directa, pero no se hace referencia a las víctimas indirectas; es decir, los familiares del trabajador fallecido.

¹⁶ Ibid.

3.1. Estadísticas de los últimos cinco años

Para encontrar un universo al que sea aplicable el resultado de la investigación que se realiza y que sea una condición social justificativa de la misma; se buscó información que permitiera establecer el número de familias de pilotos asesinados, lo cual solamente se puede medir a través de la cantidad de hechos delictivos de este tipo que han afectado a los pilotos de autobuses.

El resultado de los últimos cinco años, del 2006 al 2011, se puede ilustrar en la siguiente manera:

Muertes de pilotos de autobuses urbanos a consecuencia del delito de asesinato años del 2006 al 2011

Año 2007	51 asesinatos
Año 2008	135 asesinatos
Año 2009	166 asesinatos
Año 2010	111 asesinatos
Año 2011	91 asesinatos

Impresionante resulta ver que en los últimos cinco años han sido asesinados más de quinientos cincuenta trabajadores pilotos del servicio urbano; dato que no toma en cuenta a los ayudantes y supervisores de los mismos, que no dejan de ser trabajadores también del empresario del transporte urbano. Si a este dato se suma el hecho de que

para el Instituto Nacional de Estadística –INE-, la familia guatemalteca tiene un número promedio de 5.38 miembros, resulta que al menos más de quinientas cincuenta familias se han quedado sin la persona que les provee del sustento diario, equivalente a un promedio que excede de las tres mil personas que han quedado damnificadas y sumidas en una pobreza extrema; ya que solamente la madre de familia será la que provea de lo necesario para sus hijos, lo que complica la calidad de vida de la familia del trabajador causante.

3.2. Forma de su comisión

La Fiscalía de Delitos Contra la Vida del Ministerio Público, ha establecido que los autores materiales de los asesinatos de los pilotos, son principalmente las maras, y que los autores intelectuales, son los jefes de las clicas, que les exigen diariamente a los pilotos una cuota económica como extorsión, misma que se exige a los propios pilotos o a los empresarios. Extorsión que al no ser pagada motiva el asesinato del piloto sin entrar a conocer que haya sido el propio empresario el que se negó al pago. Por supuesto que el hecho del no pago de la extorsión por parte del empresario es sólo el ejercicio de un derecho; puesto que no se puede obligar al empresario a acceder a un hecho delictivo de esa naturaleza so pena de garantizar la vida del piloto; ya que eso lo haría cómplice o encubridor; también debe tomarse en consideración que en ocasiones el asesinato del piloto se debe a que él o los extorsionadores quieren aumentar la cuota de extorsión que ya cobran y se les paga; por lo que asesinan al piloto para crear terror o pánico y así garantizar el pago y aumento de la misma. Lo que si es obligación de ese empresario, es otorgar a su trabajador las medidas de protección adecuadas para



garantizar su vida, como se expondrá más adelante. Las autoridades han establecido que los autores intelectuales de tales asesinatos son grupos clandestinos que tienen vínculos con las maras para que sean éstas las que los ejecuten.

Por el contrario, la Procuraduría de los Derechos Humanos ha establecido que la planificación y sobre todo la ejecución de los asesinatos de pilotos de autobús, no se asemeja en nada a los asesinatos producidos por los pandilleros; y considera que tras de ellos hay todo un crimen organizado que, si bien es cierto utiliza a los mareros para concretar sus crímenes, los mismos se planifican con objetivos y fines muy precisos para la obtención de sus ganancias ilícitas. Otras corrientes afirman que los asesinatos de pilotos sólo son una forma de coaccionar al Gobierno central o para desestabilizarlo; sin embargo, esos delitos siguen ocurriendo sin que haya una norma que establezca la obligación del patrono de estos pilotos de resarcir a sus familiares; como ocurriría ante el acaecimiento de cualquiera accidente laboral, siempre y cuando éste no haya tomado las medidas necesarias de protección de su trabajador.

Respecto de lo anterior, lo único que está claro, al tenor de las investigaciones desarrolladas por el Ministerio Público, ente encargado de investigar y ejercitar la acción pública en Guatemala, difiere de lo que exponen otras entidades públicas o privadas, tales como la Procuraduría de los Derechos Humanos y la Sociedad Civil, que concuerdan en que estos asesinatos lejos de ser incidentales o esporádicos, son una herramienta que utiliza un grupo que se desconoce su origen y finalidad, para inducir al miedo colectivo a la población civil guatemalteca, fomentando un estado de histeria masiva en la sociedad.

3.3. Causas principales

Según se pudo determinar, la causa principal del asesinato de pilotos de autobuses ha sido el encubrimiento o la facilitación para la comisión de otro tipo de delito; tales como el robo agravado o la extorsión. Esto se puede deducir además del propio testimonio de las víctimas o testigos que presenciaron estos hechos y que estuvieron de cerca al momento de su perpetración. A continuación se presentan segmentos de declaraciones realizadas por personas que presenciaron los hechos o bien, participaron en las investigaciones de la escena del crimen.

“Un grupo de hombres armados atacaron a quemarropa al chófer y al ayudante de un autobús de la ruta diez de Mixco. Durante el ataque también causaron heridas de gravedad a cuatro pasajeros”, dijo a Efe Donald González, portavoz de la Policía Nacional Civil (**PNC**). El ataque, según las primeras investigaciones de la PNC, fue ejecutado presuntamente por tres integrantes de una pandilla juvenil dedicada a extorsionar a los empresarios y empleados del transporte público. En otro ataque similar ocurrido en la periferia del sureste de la capital, un chofer y su ayudante resultaron heridos de gravedad y fueron trasladados a un centro asistencial. Según González, “las personas encargadas de ejecutar los ataques, cobrar las extorsiones y amenazar a los chóferes, son miembros de las pandillas juveniles. Sin embargo, aseguró, ‘quienes están detrás de estos hechos, los que dirigen las extorsiones y dan las órdenes son grupos bien organizados del crimen organizado’”.¹⁷

¹⁷ <http://archivo.laprensa.com.ni/archivo/2009/octubre/15/noticias/últimahora> (Guatemala, 15 de marzo de 2012)

Con fecha 18 de noviembre de 2011, el diario Prensa Libre, publicó que: “El piloto de un autobús de Santa Catarina Pínula fue asesinado a eso de las 5:30 horas de este viernes y su ayudante resultó lesionado al lograr escapar del ataque. La víctima mortal había regresado de Estados Unidos, trabajó como camionero y actualmente era piloto de las rutas Primorosa. Información de testigos da cuenta que un sicario le disparó de cerca y huyó posteriormente. El ayudante se lanzó hacia un barranco para no ser atacado y sufrió fracturas en las piernas. El ataque ocurrió en el camino entre las comunidades Cristo Rey y El Rosario, Santa Catarina Pínula, cuando la unidad se conducía hacia la terminal de buses de la zona 4. La Policía Nacional Civil asocia el crimen a extorsiones o venganzas personales.”¹⁸

“Un ataque armado en la colonia Quinta Samayoa, en la zona 7 capitalina, deja como resultado la muerte del piloto de una unidad de transporte urbano reportan los cuerpos de socorro. Mynor Ruano, vocero de los Bomberos Municipales, indicó que a eso de las 15:30 horas de este viernes (24 de febrero de 2012) fueron alertados de un ataque armado en contra de una unidad de transporte urbano de la ruta 32, en la 9a. avenida y 8a. calle colonia Quinta Samayoa zona 7 capitalina, por lo que destacaron unidades al lugar. “Al llegar los socorristas intentaron auxiliar al piloto de la unidad que presentaba varios impactos de arma de fuego en distintas partes del cuerpo, lastimosamente por la gravedad de las heridas el hombre murió en el lugar”, informó Ruano. Agentes de la Policía Nacional Civil llegaron a la escena del crimen e identificaron a la víctima como

¹⁸ http://prensalibre.com/noticias/justicia/violencia-piloto-autobus-santa_catarina_pinula-ataque_0_593340766.html. (Guatemala, 15 de marzo de 2012)



Luis Fernando Hernández Hernández, de 30 años. El pasado 14 de febrero (de 2012), desconocidos acribillaron a otro piloto a media cuadra de donde ocurrió el suceso. En reacción al crimen los pilotos de las unidades de la ruta 32, realizan un paro de labores. Los conductores se están estacionando cerca del lugar del crimen y bajan a los pasajeros de las unidades. Los pilotos exigen justicia y el esclarecimiento del caso. La Policía Municipal de Tránsito de la Ciudad Capital, trabaja en el lugar regulando el tráfico vehicular que ha comenzado a aglomerarse en el lugar producto del hecho de violencia.”¹⁹

“Eran las cinco de la mañana del día sábado cuando en la entrada a la colonia San Antonio zona 3 de Fraijanes se escucharon varias detonaciones de arma de fuego, Bomberos Municipales Departamentales de Fraijanes se movilizaron al lugar, un bus de los transportes Fraijanes Unidos identificado con las placas C-861 BBC se encontraba estacionado en el lugar, en el interior se encontraba el piloto recostado sobre el volante, rápidamente Paramédicos Municipales Departamentales procedieron a verificarle los signos vitales, realizándole maniobras de RCP para tratar de salvarle la vida, lamentablemente segundos después dejó de existir debido a los siete impactos de proyectiles de arma de fuego que recibió en la región del tórax y abdomen. Emanuel Reynaldo Monterroso de 25 años de edad se convirtió en un piloto más víctima de la violencia dejando en la orfandad a una nena de tan sólo 1 año y medio, y con un gran vacío en una humilde familia a la cual sostenía con su empleo de piloto. Varios vecinos repudiaron el ataque en contra del joven piloto quien era muy querido y conocido en el

¹⁹Alvares Morales, Carlos Manuel. Diario Siglo XXI. <http://www.s21.com.gt/nacionales/2012/02/24/desconocidos-asesinan-piloto-ruta-32>. (Guatemala, 15 de marzo de 2012)

municipio de Fraijanes. “El Elote” como peculiarmente era llamado por sus amigos y conocidos desde pequeño tenía la ilusión de ser piloto de bus para poder sacar a su familia adelante, su vida se vio truncada por la ola de violencia que se encuentra fuera de control.”²⁰

Estos hechos delictivos no ocurren entonces, por el simple placer de asesinar o por mala suerte de las víctimas, todo parece ser un plan bien orquestado por el crimen organizado; que utiliza este tipo de hechos para atemorizar a la población, especialmente, a los propietarios de los autobuses urbanos o a los propios pilotos activos, para persuadirlos a acceder a las constantes extorsiones que realizan, o para que se conviertan en cómplices de otros delitos como los que se cometen en asaltos a mano armada en contra de los pasajeros de ese tipo de transporte.

3.4. Consecuencias sociales del delito

Se pudo ver, de los testimonios transcritos en el apartado anterior, que las víctimas reales de los hechos que cortan la vida de los pilotos de buses de pasajeros, son precisamente los dependientes económicos, sus familiares que tendrán que luchar con el estigma del asesinato y con las amenazas de grupos de delincuentes que, con el fin de acallar las denuncias en su contra, se dedican a amenazar a los familiares de los asesinados, con el fin que quedan en plena impunidad. Estas amenazas han llegado al extremo, que los delincuentes han hecho presencia en las ceremonias fúnebres de los pilotos asesinados lugar en donde se dan a la tarea de disparar contra los deudos,

²⁰ <http://www.asonbomd.org/contenido.php?tipo=noticia&p=216>. (Guatemala, 15 de marzo de 2012)



causando otras muertes o, con suerte, solamente pánico para los familiares. Así ocurrió en julio de 2010, cuando “desconocidos dispararon contra los deudos y conocidos del piloto Víctor Montenegro, asesinado el fin de semana último y cuyo funeral se llevaba a cabo en el cementerio General, zona 3, en el lugar quedó una persona fallecida y tres más fueron trasladadas por los socorristas a un centro asistencial. (...) Montenegro es un piloto de bus urbano de la ruta 3, que murió baleado en la zona 3 de la capital el sábado recién pasado (se refiere al sábado 17 de julio del año 2010).”²¹ Esta situación provoca que los familiares del piloto causante, incluso tengan que dejar su hogar o casa de habitación e irse a vivir a otros sectores poblacionales, ya que es la única forma que encuentran para proteger sus vidas y las de sus hijos, viéndose ante una nueva forma de vida, en una situación totalmente desventajosa y vulnerable, contribuyendo al círculo vicioso de la pobreza que en nada ayuda al desarrollo social del país.

Fuera de lo anterior surge, para las esposas de los pilotos asesinados, un verdadero vía crucis, toda vez que la mayoría de ellas tiene baja escolaridad, lo que les dificulta el poder ubicarse en un empleo que les proporcione los ingresos que permitan su subsistencia y la de sus hijos, la cual era proporcionada, otrora, por el jefe de familia, fallecido.

Aunque el primero de los problemas antes mencionados, corresponde resolverlo al Gobierno central a través de la ejecución de planes de seguridad ciudadana; el

²¹http://prensalibre.com/noticias/justicia/Disparan-cortejo-funebre-Cementerio-General_0_301170118.html. (Guatemala, 15 de marzo de 2012)

segundo de los mencionados puede ser paliado de forma inmediata por el patrono del piloto causante. Ello en virtud de que, siendo un trabajador, posee derechos laborales que fueron devengados en vida y que deberán ser pagados directamente a los dependientes económicos supérstite. A esto se debe agregar, que con la inclusión legal de este tipo de hechos con carácter de accidente laboral, sin demeritar la persecución penal de los actores del delito; obligaría a los empleadores a proporcionar a los familiares de la víctima, la indemnización correspondiente a este tipo de eventos. Es de mencionar que el pago de esta indemnización solamente correspondería en cuanto el patrono no haya tomado las medidas necesarias para proporcionar las medidas de seguridad para la protección del trabajador; situación que hace pensar en la disminución de este tipo de hechos, cuando el patrono tome esas medidas, generándose un beneficio para la sociedad en general, y no sólo para el trabajador y sus familiares.

Más adelante se anotarán las argumentaciones jurídicas que, aunadas a las fácticas que aparecen en este capítulo, permitirán proponer una seria iniciativa de ley a ser tomada en cuenta para la reducción de este tipo de eventos que solamente causan terror en la sociedad; amén de los estigmas sociales para los familiares y la automarginación proveniente de las amenazas en contra de sus vidas e integridad personal.

3.5. Consecuencias económicas del delito

Aun sin haber tenido la oportunidad de haber superado en lo más mínimo el pesar que ocasiona la muerte del ser querido; los familiares de los pilotos asesinados se enfrentan a una realidad económica muy por debajo de la línea de pobreza; con la carga de las deudas que ocasionan los gastos legales y funerarios, que sólo se vienen a sumar a las consecuencias legales, ya que serán citados las veces que sean necesarias para rendir declaración por un hecho en el cual no tuvieron presencia.

En cuanto al aspecto económico, la vida de los familiares supérstites toma un giro sorprendente en sentido contrario a las manecillas del reloj; ya que todo parece retroceder en el tiempo y se cae en un punto en donde comenzar de cero sería una de las mejores suertes, siendo que en la mayoría de los casos ese comienzo se encuentra debajo de ese cero; es decir, en números negativos, rojos, que sólo evidencian deudas, necesidades e insatisfacciones. Ahora, la madre de familia que, probablemente dedicaba la mayor parte de su tiempo para cuidar y educar a sus hijos, tendrá que salir a la calle a buscar una fuente de ingresos que le permita cubrir las necesidades primarias de sus hijos; a los que descuidará en otros aspectos sociales y culturales. Ahora, tendrá que buscar un empleo que le genere lo mínimo de subsistencia, actividad que será toda una odisea si se toman en cuenta los índices de desempleo del país; especialmente para estas personas que no poseen experiencia alguna en actividades de este tipo y sobre todo, con responsabilidades familiares directas que les impiden laborar horas extras o prestar servicios por tiempos adicionales. Esta situación obligará a estas madres abnegadas a prestar servicios en la informalidad, lavando ropa ajena u



ofreciendo limpiar casas particulares a cambio de una paga inferior al salario mínimo, que tendrán que aceptar, porque es mejor que no tener nada. Es importante recordar que el trabajo que realizan los pilotos de buses de pasajeros les permite una vida más o menos cómoda a la cual están acostumbrados su esposa e hijos.

En otras palabras, la situación económica de estas familias se ve totalmente deteriorada, sin derechos sociales y sin una indemnización adecuada que les permita, al menos, comenzar de cero y no por debajo de ese número. Aquí es donde aparece la figura que se analiza en este trabajo de investigación, ya que se debe tomar en cuenta que esos pilotos asesinados prestaron sus servicios personales a un patrono que, no teniendo responsabilidad directa, sí estaría en la capacidad y en la obligación de otorgar a los familiares de ese trabajador causante, el pago de prestaciones laborales y una indemnización que podría calcularse con base al tiempo laborado y con base en la responsabilidad patronal al ser tipificado este tipo de hechos como un accidente laboral.

3.6. Situación de los familiares de los pilotos asesinados

Lo analizado en los apartados anteriores, permite ver a la luz del negatoscopio, la radiografía de las familias de los pilotos asesinados, observando los siguientes aspectos:

En el aspecto emocional, se encuentran soportando un trauma de grandes dimensiones, provocada por el evento de la muerte violenta del esposo, padre, abuelo u

otros. Este problema se complica por su insuperabilidad práctica y por la falta de elementos físicos que puedan ayudar a solucionarlo.

En el aspecto social, enfrentan el estigma de ser víctimas del delito de asesinato, especialmente provocado dentro de un círculo mediático de grandes dimensiones, sufriendo exclusión y discriminación de su círculo social, ya que se considera un riesgo muy grande ser allegado a una de estas familias, más cuando en los propios funerales ocurren balaceras que provocan muerte, pánico y personas heridas, hechos que involucran la vida y la integridad personal de personas ajenas a la familia de la persona asesinada.

Por si lo anterior fuera poco, la situación económica de los familiares de los pilotos asesinados es cada vez más precaria, desde el momento en que se enteran del acaecimiento del hecho, se comienzan a generar gastos que no estaban previstos, hasta el momento de la inhumación. Luego vienen las necesidades básicas que otrora eran cubiertas por el extinto jefe de familia y partir de ello, un via crucis, nombre más apropiado para denominar la situación que enfrentará esa familia, ahora sostenida sobre los hombros de la madre de familia, que tendrá que cambiar su actividad normal por la búsqueda de ingresos económicos que cubran las necesidades básicas de sus hijos.

3.7. Medidas tomadas en la práctica

A la fecha en que fue realizada la investigación, no se encontraron medidas prácticas, tomadas por las autoridades para solventar en alguna medida las consecuencias que genera el delito de asesinato, cometido en contra de pilotos del servicio de pasajeros. Sí se encontró una iniciativa tomada por las propias viudas de estas víctimas, que se han organizado con el objetivo de capacitarse para acceder a fuentes de ingresos dignas, que les permitan sostener a sus familias. Esta iniciativa aglutina alrededor de 400 mujeres viudas que cuentan con el apoyo de la Procuraduría de los Derechos Humanos y el Programa de Prácticas Estudiantiles de la Universidad de San Carlos de Guatemala.

Son estas mismas personas las que han promovido, ante el Ministerio de Gobernación, una iniciativa para compartir información sobre las formas de extorsión y detalles sobre los hechos delictivos. Sin embargo, estas iniciativas no han hecho mayor eco, ya que a la fecha no se conoce de medidas concretas para evitar este flagelo. Con el actual Gobierno encabezado por el general Otto Fernando Pérez Molina, la población en general espera muchos avances en materia de seguridad, considerando esa una de las principales características o destrezas del mandatario; siendo que a la fecha se establecieron fuerzas de tareas en contra de los asesinatos, los secuestros y el crimen organizado, que sólo representan un apoyo general pero, que en nada incluye de manera específica al tratamiento de los asesinatos de pilotos y mucho menos el tratamiento y ayuda necesaria para las viudas y demás familiares supérstite. En ese sentido, se hace necesario que esa inclusión social de estas familias se haga por medio

de una ley que obligue a los patronos de estos pilotos a la toma de medidas de seguridad que garanticen la vida de sus trabajadores, y que les obligue a indemnizar a la víctimas cuando ocurre el hecho que acaba con la vida de estas personas.

3.8. De la tipificación del accidente laboral

Un accidente laboral es un evento que, siendo previsible, no se toman las medidas apropiadas de prevención y al ocurrir, ocasiona daños en la integridad física del trabajador, llegando incluso a perder la vida. Para que se considere accidente laboral, el evento debe ocurrir en condiciones asociadas al trabajo, puede ser dentro o fuera de la empresa siempre y cuando el trabajador se encuentre prestando el servicio, aun cuando sea fuera del horario normal de labores. En algunos países, el accidente se considera laboral aun cuando ocurre sin que el trabajador se encuentre prestando un servicio en forma directa; basta con que el evento ocurra en el momento en que el trabajador ha iniciado el desplazamiento de su lugar de residencia hacia el centro de trabajo; es decir, se considera accidente laboral toda vez que ocurrió cuando el trabajador estaba trasladándose a su puesto de trabajo, ocurriendo en condiciones no asociadas a la prestación del servicio. Así se regula en legislaciones tales como la de España, Venezuela y México, considerados como accidentes in itinere (en el trayecto).

En la legislación guatemalteca, se considera accidente laboral solamente al ocurrido dentro del centro de trabajo o en actividades relacionadas a la prestación del servicio, dentro o fuera de la empresa y en horario de trabajo, sea ordinario o extraordinario. La

legislación guatemalteca no incluye dentro del rango de accidente laboral al ocurrido en el trayecto que el trabajador recorre del lugar de su residencia al centro de trabajo.

El Código de Trabajo, principal cuerpo normativo laboral en Guatemala, regula, respecto de este tema, solamente lo siguiente: Artículo 197. “Todo empleador está obligado a adoptar las precauciones necesarias para proteger eficazmente la vida, la seguridad y la salud de los trabajadores en la prestación de sus servicios. Para ello, deberá adoptar las medidas necesarias que vayan dirigidas a: a) Prevenir accidentes de trabajo, velando porque la maquinaria, el equipo y las operaciones de proceso tengan el mayor grado de seguridad y se mantengan en buen estado de conservación, funcionamiento y uso, para lo cual deberán estar sujetas a inspección y mantenimiento permanente; b) Prevenir enfermedades profesionales y eliminar las causas que las provocan; c) Prevenir incendios; d) Proveer un ambiente sano de trabajo; e) Suministrar cuando sea necesario, ropa y equipo de protección apropiados, destinados a evitar accidentes y riesgos de trabajo; f) Colocar y mantener los resguardos y protecciones a las máquinas y a las instalaciones, para evitar que de las mismas pueda derivarse riesgo para los trabajadores; g) Advertir al trabajador de los peligros que para su salud e integridad se deriven del trabajo; h) Efectuar constantes actividades de capacitación de los trabajadores sobre higiene y seguridad en el trabajo; i) Cuidar que el número de instalaciones sanitarias para mujeres y para hombres estén en proporción al de trabajadores de uno u otro sexo, se mantengan en condiciones de higiene apropiadas y estén además dotados de lavamanos; j) Que las instalaciones destinadas a ofrecer y preparar alimentos o ingerirlos y los depósitos de agua potable para los trabajadores, sean suficientes y se mantengan en condiciones apropiadas de higiene; k) Cuando sea

necesario, habilitar locales para el cambio de ropa, separados para mujeres y hombres;

l) Mantener un botiquín provisto de los elementos indispensables para proporcionar primeros auxilios...”

Asimismo se regula en el Artículo 198 de este cuerpo legal que: “Todo patrono está obligado a acatar y hacer cumplir las medidas que indique el Instituto Guatemalteco de Seguridad Social con el fin de prevenir el acaecimiento de accidentes de trabajo y de enfermedades profesionales.”

Y la norma contenida en los Artículos del 199 al 202 de este cuerpo normativo regulan:

Artículo 199. “Los trabajos a domicilio o de familia quedan sometidos a las disposiciones de los dos Artículos anteriores, pero las respectivas obligaciones recaen, según el caso, sobre los trabajadores o sobre el jefe de familia. Trabajo de familia es el que se ejecuta por los cónyuges, los que viven como tales o sus ascendientes y descendientes, en beneficio común y en el lugar donde ellos habiten.”

Artículo 200. “Se prohíbe a los patronos de empresas industriales o comerciales permitir que sus trabajadores duerman o coman en los propios lugares donde se ejecuta el trabajo. Para una u otra cosa aquellos deben habilitar locales especiales.”

Artículo 201. “Son labores, instalaciones o industrias insalubres las que por su propia naturaleza puedan originar condiciones capaces de amenazar o de dañar la salud de sus trabajadores, o debido a los materiales empleados, elaborados o desprendidos, o a los residuos sólidos, líquidos o gaseosos. Son labores, instalaciones o industrias

peligrosas las que dañen o puedan dañar de modo inmediato y grave la vida de los trabajadores, sea por su propia naturaleza o por los materiales empleados, elaborados, o desprendidos, o a los residuos sólidos, líquidos o gaseosos; o por el almacenamiento de sustancias tóxicas, corrosivas, inflamables o explosivas, en cualquier forma que éste se haga. El reglamento debe determinar cuáles trabajos son insalubres, cuáles son peligrosos, las sustancias cuya elaboración se prohíbe, se restringe o se somete a ciertos requisitos y, en general, todas las normas a que deben sujetarse estas actividades.”

Artículo 202. “El peso de los sacos que contengan cualquier clase de productos o mercaderías destinados a ser transportados o cargados por una sola persona se determinará en el reglamento respectivo, tomando en cuenta factores tales como la edad, sexo y condiciones físicas del trabajador.”

Artículo 203. “Todos los trabajadores que se ocupen en el manipuleo, fabricación o expendio de productos alimenticios para el consumo público, deben proveerse cada mes de un certificado médico que acredite que no padecen de enfermedades infecto - contagiosas o capaces de inhabilitarlos para el desempeño de su oficio. A este certificado médico es aplicable lo dispuesto en el Artículo 163.”

Artículo 204. “Todas las autoridades de trabajo y sanitarias, deben colaborar a fin de obtener el adecuado cumplimiento de las disposiciones de este capítulo y de sus reglamentos. Estos últimos deben ser dictados por el Organismo Ejecutivo, mediante

acuerdos emitidos por conducto del Ministerio de Trabajo y Previsión Social, y en el caso del Artículo 198, por el Instituto Guatemalteco de Seguridad Social.”

Artículo 205. “Los trabajadores agrícolas tienen derecho a habitaciones que reúnan las condiciones higiénicas que fijen los reglamentos de salubridad.”

3.8.1. Elementos característicos del accidente laboral

En aplicación de la normativa laboral relacionada en el apartado anterior, se puede apreciar y definir que el accidente laboral, jurídicamente hablando, conlleva los siguientes elementos característicos:

- a) La víctima debe ser un trabajador en relación de dependencia. En Guatemala más del 75% de los trabajadores se encuentran dentro del denominado mercado informal; por lo que la ocurrencia de accidentes dentro de ese ámbito no están protegidos por la legislación laboral; de esa cuenta, solamente se considerarán como tales los ocurridos a los trabajadores del sector formal; es decir, en relación de dependencia.
- b) El accidente debe ocurrir dentro de la jornada de trabajo en el momento en que el trabajador está prestando el servicio. Puede que sea dentro de la jornada de trabajo pero, el trabajador está fuera de la empresa por algún motivo distinto a sus obligaciones contractuales, por lo que el evento en estas circunstancias no se considerará accidente laboral.

- c) La ocurrencia del accidente durante el traslado del trabajador a su centro de trabajo, no es considerado de tipo laboral por la legislación guatemalteca; en tal sentido el empleador no tiene responsabilidad alguna sin importar el daño que haya soportado el trabajador a su integridad personal.
- d) La protección relativa a accidentes, dentro de la legislación guatemalteca, es general, por lo que el seguro social brinda servicios médicos y hospitalarios a los trabajadores víctimas con el solo hecho de haber cumplido con las contribuciones de ley.
- e) La obligación del patrono es la de otorgar a los trabajadores los medios de protección para la prevención de accidentes laborales y sus consecuencias; por lo que si a pesar de ello el accidente ocurre, el empleador no tendrá responsabilidad alguna.
- f) El empleador solamente tiene responsabilidad dentro de la ocurrencia del accidente laboral, cuando no ha tomado las medidas necesarias para prevenirlo o bien, no ha proporcionado a los trabajadores el equipo adecuado de protección. Estas situaciones deberán ser demostradas en juicio ordinario de trabajo.
- g) Cuando ocurre la muerte del trabajador, como consecuencia de un accidente laboral, sin que se demuestre la responsabilidad patronal en un proceso ordinario de trabajo, al caso se le aplican las reglas generales; es decir, existirá obligación del empleador de pagar una indemnización limitada, sólo cuando los beneficiarios de causante no tengan derecho a los beneficios correlativos del Instituto Guatemalteco de Seguridad

Social, quien posee dentro de sus programas el de protección por sobrevivencia, dentro del Régimen del IVS.

3.8.2. Elementos del asesinato de pilotos del servicio urbano

Dentro de los hechos delictivos constitutivos del delito de asesinato, cometidos en contra de trabajadores que prestan sus servicios como pilotos de autobuses de pasajeros dentro del área urbana, se pueden apreciar ciertos elementos que pueden resaltarse para posteriormente hacer un parangón con el tema del accidente laboral, asunto principal de esta investigación.

- a) Las víctimas son trabajadores en relación de dependencia, aun y cuando muchos de ellos no reciban el pago de prestaciones laborales que se devengan periódicamente; ello sólo es constitutivo de una omisión por parte del patrono y nunca porque estén dentro del grupo del sector informal.
- b) Los hechos ocurren durante la jornada de trabajo y en condiciones en que los trabajadores se encuentran prestando el servicio para el cual fueron contratados.
- c) El patrono conoce anticipadamente el riesgo que existe en contra de la vida o la integridad física de su trabajador; ya que en muchas ocasiones es anunciado por los propios delincuentes al momento de realizar las extorsiones que dan inicio a esta historia.

d) El patrono en algunos casos no toma ninguna medida de seguridad para la protección de la vida del trabajador; dejando transcurrir la vida con normalidad y solamente esperando a que ocurra para, hasta en ese momento, tomar alguna acción que proteja su patrimonio pero, nunca la vida del trabajador.

3.8.3. Similitudes

a) Tanto el accidente laboral como el asesinato cometido en estas circunstancias, está afectando a un trabajador en relación de dependencia.

b) Los hechos ocurren al momento en que se está prestando el servicio por parte del trabajador.

c) Los hechos ocurren dentro del centro de trabajo. El autobús se convierte en el centro de trabajo de estos trabajadores.

d) No existen medidas de seguridad tomadas por el patrono para la protección de la vida del trabajador; cuando no les han puesto seguridad privada.

e) La muerte del trabajador pone fin a la relación de trabajo, de manera irrefutable.

3.8.4. Diferencias

- a) Las circunstancias en las que ocurre el asesinato del piloto son ajenas al trabajo realizado.
- b) Por tratarse de un hecho delictivo, se puede decir que la obligación de prestar seguridad es del Gobierno y no del patrono del trabajador.
- c) Aunque puede ser previsto, puede decirse que es un hecho fortuito con relación al trabajo.

3.8.5. Tipificación del delito de asesinato como accidente laboral, cuando la víctima es un piloto del servicio urbano

Nótese de la comparación anterior que las similitudes entre el accidente laboral y el asesinato de los pilotos en las circunstancias investigadas, son mucho más claras que las diferencias encontradas; lo cual otorga un amplio margen para justificar la tipificación de este delito como accidente laboral, sin perjuicio de su actual persecución penal. Esta adecuación al derecho laboral permitiría paliar en una mínima parte, aunque sea, la situación tan precaria y lamentable en que quedan las familias del trabajador causante, cuya muerte ocurre de forma repentina en condiciones que el derecho penal conseguirá averiguar y que el derecho laboral buscará mitigar.

De esta cuenta, en la parte final del informe se incluirá una propuesta de reforma legal que permita tipificar como accidente laboral el acaecimiento de los asesinatos en contra de los pilotos del servicio urbano; hechos que siguen ocurriendo, incluso hoy, cuando se escribe esta parte de la investigación (9 de abril de 2012) los medios de comunicación informan del asesinato de un piloto más, hecho que ocurre en horas de la tarde en la zona 5 del municipio de Villa Nueva, departamento de Guatemala. Este nuevo hecho de sangre sólo confirma la necesidad de atender de manera inmediata el problema socioeconómico comprobado en esta investigación, para poder ayudar de manera más inmediata a las verdaderas víctimas: el o los familiares supérstite del trabajador asesinado.



CAPÍTULO IV

4. Las consecuencias económicas y sociales que conlleva para los familiares de un piloto de bus urbano, cuando el causante no estaba afiliado al seguro social

Para medir las consecuencias que conlleva para los familiares de los pilotos que son asesinados en sus puestos de trabajo, se tomó en consideración, no sólo los testimonios de las personas que fueron localizadas para este efecto, agradeciendo la colaboración de la Asociación de Viudas de Pilotos Urbanos prestada para el desarrollo de este capítulo. Se tuvieron en cuenta también los reportajes mediáticos que se han hecho de forma acertada por los medios de comunicación masiva; que han dado la importancia debida a este problema social. Asimismo, para completar y hacer más objetivo el resultado, se revisaron estadísticas del Instituto Guatemalteco de Seguridad Social, para establecer el grado de afiliación de las empresas de transporte urbano, lo que conllevaría una protección social para los familiares del causante.

De esta cuenta se presentan a continuación los resultados que permiten visualizar una radiografía de las consecuencias que enfrentan estas personas luego de que el jefe de familia muere en manos de la delincuencia común u organizada; pero dentro de un centro de trabajo.

4.1. Grado de cumplimiento de la obligación en materia de seguridad social por parte de las empresas de transporte

De conformidad con lo que se regula en el Artículo 2 del Acuerdo número 1123 de la Junta Directiva del Instituto Guatemalteco de Seguridad Social, que contiene el Reglamento de Inscripción de Patronos en el Régimen de Seguridad Social; todo patrono, sea persona individual o jurídica que ocupe tres o más trabajadores, está obligado a inscribirse en el Régimen de Seguridad Social. Esta norma contiene dos excepciones a este número mínimo de trabajadores, ya que cuando se trata de patronos que se dedican a la actividad económica del transportes terrestre de carga, de pasajeros o mixto (carga y pasajeros), utilizando para el efecto vehículos motorizados, están obligados a inscribirse cuando ocupan uno (1) o más trabajadores.

No obstante lo anterior, según el boletín estadístico del Instituto Guatemalteco de Seguridad Social, de 2011, al momento del cierre del mismo (a diciembre de 2010), la actividad del transportes solamente reportaba un total del 3.31% del total de afiliados al Instituto; contrario a lo que ocurre con el sector servicios que ocupa un 47.17% del total de afiliados y del sector comercio que ocupa un 19.41%. Es de mencionar que de las actividades económicas que se registran en el Instituto Guatemalteco de Seguridad Social, la actividad del transporte solamente sobrepasa en porcentaje a las de la construcción (1.64%), la electricidad (0.86%) y de minas (0.32%); siendo estas últimas actividades menos comunes a la del transporte. Esta información estadística indica de manera clara la poca afiliación que existe en cuanto al sector transporte; denotando el

incumplimiento patronal en cuanto a la obligación de afiliarse al seguro social con sólo tener un trabajador.

Los datos anteriores pueden objetivizarse si se tiene en consideración que en 2010, el Instituto Guatemalteco de Seguridad Social reportaba un gran total de un millón ciento siete mil ciento noventa y un trabajadores afiliados (1,107,191), de los cuales solamente treinta y seis mil seiscientos cincuenta y ocho (36,658) pertenecen al sector transporte, almacenaje y comunicaciones; es decir, dentro de este número que significa el 3.31% de afiliados, no sólo hay trabajadores de transportes sino también de almacenaje (almacenadoras, bodegas, almacenes fiscales, etc.), y de comunicaciones (servicios de correo, construcción y mantenimiento de carreteras, puertos, aeropuertos, servicios de telecomunicaciones y radiotelevisión, etc.); lo que hace pensar un una mínima cantidad de afiliados directos al servicio de transporte de pasajeros. Estos datos macabros, se agravan cuando se toma en cuenta que en los últimos diez años las empresas de transporte, almacenaje y servicios; solamente reportaron un incremento de cinco mil cuatrocientos veintiún trabajadores de un total de ciento setenta y nueve mil cuatrocientos veintitrés nuevos afiliados; lo que significa solamente un 3% del total de nuevos afiliados.

Con esta información queda demostrada la principal causa de las consecuencias negativas que conlleva para los familiares de un piloto asesinado, la ocurrencia de este evento; ya que raramente tendrán derecho a los beneficios correlativos del Instituto Guatemalteco de Seguridad Social, el que podría convertirse en la principal fuente de apoyo primigenio para estas familias, en tanto se proveen de una buena fuente de

ingresos. Sin este apoyo directo de la seguridad social, no queda más que pensar en una consecuencia directa para el principal responsable de esta omisión legal, el patrono, quien estaba obligado a afiliarse al régimen de seguridad social a sus trabajadores desde el mismo día de la contratación del primero de ellos; siendo que esa es una obligación contenida en una norma legal de orden público y por tanto de cumplimiento imperativo.

4.2. Consecuencias económicas

Testimonio 1

“Las viudas de pilotos de buses se capacitan, el Intecap las becó en clases de cocina y computación.” “Con los ojos todavía húmedos, Ingrid y Olga tuvieron que salir a la calle a buscar empleo. Dejaron en casa a niños pequeños y confundidos que se preguntaban dónde está papá y por qué ahora mamá tiene tanto miedo de subir a un bus. Ingrid y Olga son viudas. Viuda, una palabra muy fuerte cuando se tiene menos de 35 años. Sus maridos eran pilotos del servicio urbano y murieron a manos de los extorsionadores, desde entonces son ellas el único pilar que sostiene sus hogares. Poco a poco van encaminando sus nuevas vidas, viendo, aunque sea a lo lejos, el final del túnel. Son parte de un grupo de 24 viudas que se capacitan gracias a un convenio del Intecap con la Asociación de Viudas de Pilotos Urbanos. Lilian Pérez, la presidenta del grupo, consiguió que les impartieran los cursos sin ningún costo y que además, al finalizar, el Intecap les ayudará a conseguir un empleo. Pérez recibió también apoyo de la Fundación Photo Kids que becará a los hijos de las viudas en la escuela primaria. “Yo

a veces les digo a mis hijos que ya comí en la calle, para que ellos coman más”, dice Olga, “aunque la verdad es que no he comido”. Su esposo fue asesinado el pasado 27 de marzo (de 2009) y desde entonces ha tenido que ocuparse de la atención de sus tres hijos, “que no han probado una gota de leche desde marzo, no he podido comprar”. Sostiene la casa con el dinero que gana lavando ropa y limpiando casas. Trata de combinar su tiempo en trabajar y estar con ellos. “Con mi esposo siempre pensamos que era bueno estar siempre cerca de ellos, con mucha comunicación para que no se pierdan, para que no se vayan por el mal camino”, comenta Olga, pero ahora sin el sueldo del padre no hay más que salir y dejarlos solos. Olga asiste al Intecap. “Hemos aprendido mucho”, dice mientras enumera los platillos que la maestra les enseñó a preparar, “arroz a la valenciana, ravioles, pizza” comidas que espera pronto preparar profesionalmente. “Deseo tanto tener un trabajo con prestaciones”, indica Ingrid, mientras deja escapar un leve suspiro, “a veces hay para la comida, a veces no”, se lamenta. Es madre de dos niños de 12 y 16 años que dependen de ella ahora que el marido no está. “Antes él me ayudaba mucho, siempre fue muy cumplido para el gasto”, recuerda. Ingrid está estudiando computación en el Intecap y a la vez, los sábados, cursa cuarto perito contador, se está capacitando todo lo que pueda para que los niños no dejen la escuela. “Mi hijo mayor salió abanderado”, dice emocionada, “él se preocupa mucho por estudiar porque su papá siempre le decía que era lo más importante, mi esposo soñaba con ver a sus hijos graduados”. Ingrid es de las mejores alumnas de su clase, sus notas no han bajado de 95 puntos.”²²

²² Sandoval, Marta. **Las viudas de pilotos se capacitan**. Diario El Periódico. www.elperiodico.com.gt/es/20091214/pais/128598. (Guatemala, 16 de marzo de 2012)

“Según cifras de la Asociación de Viudas de Pilotos del Transportes Público de Guatemala, más de 500 mujeres han quedado viudas y 1,200 niños han perdido a sus padres o están en orfandad debido a los constantes ataques que sufren los trabajadores de este gremio. Las causas de los ataques según estas agrupaciones son debido a las constantes extorsiones realizadas a las compañías de buses en donde las cantidades de dinero exigidas llegan a ser de más de 30,000 dólares mensuales. En promedio son 18 víctimas mensuales, y un trabajador del sistema público del transporte es atacado diario en el país”.²³

4.3. Consecuencias sociales

Testimonio 2

“Tienen varias cosas en común, pese a que nunca se habían visto la cara: la misma edad, similar número de hijos y ninguna profesión. Claudia, Norma, Mercedes y Mayra coincidieron, incluso, en algo más: el dolor, aquél que la violencia les provocó y que, de la noche a la mañana, las obligó a convertirse en viudas cuando apenas iniciaban su vida conyugal. Ellas, que han vivido la tragedia, representan a otras 200 mujeres más que también perdieron a sus esposos violentamente, cuando se dedicaban a su trabajo como conductores de bus del transporte colectivo. Hechos violentos que se suscitaron en un lapso de año y medio y que fueron cometidos por pandilleros que hasta la fecha siguen extorsionando a los choferes.

²³ Duarte García, Carlos. **Daño colateral en ataques a buses en Guatemala**. Nuestra Mirada, la red social de fotoperiodistas Iberoamericanos. www.nuestramirada.org/photo/albums/dano-colateral-en-ataques-a. (Guatemala, 16 de marzo de 2012)

Los pandilleros cegaron a tiros la vida de cada uno de sus esposos, la mayoría jóvenes, por negarse a pagar el dinero de la extorsión que los eximiría de ser asesinados y les permitiría laborar en el día. Las viudas de los conductores, como se les conoce ahora, son mujeres que hoy retoman la vida y buscan construir un mejor futuro para sus hijos, comenta Dina Elizabeth López, quien a sus 34 años le tocó vivir la tragedia de identificar el cadáver de su esposo, tendido sobre el timón del autobús, con varios impactos de bala en la cara y cabeza. El luto y el dolor las ha llevado a conformar la Asociación de Viudas de Pilotos, entidad dirigida por Lilian Pérez, quien a pesar de haber perdido a su esposo a causa de una enfermedad, buscó la forma de apoyar a estas mujeres, muchas de ellas vecinas de su comunidad. Pérez las organizó para buscar apoyo económico, social y psicológico para ellas y los casi 300 niños y niñas de tres, cinco y siete años a quienes, a su corta edad, les tocó acudir al funeral del papá. Incluso bebés, que desde el vientre corrieron con la mala fortuna de perder a su padre sin conocerlo físicamente.

Guatemala es un país donde la violencia ha socavado la vida de al menos 5.000 personas en 2009, la mayoría hombres, y cuyo principal instrumento de asesinato es el arma de fuego. A pesar de que las viudas no tienen una profesión, porque muchas no saben leer y la mayoría vive en lugares de riesgo por la pobreza, buscan capacitarse para aprender un oficio que les permita un ingreso económico.

Ángela, quien forma parte de la Asociación y ya terminó su primera capacitación de pastelería, confirma que se vieron en la necesidad de organizarse para sobrevivir desde que sus esposos fallecieron, porque casi todas dependían completamente de ellos.

Unas nunca habían trabajado, dejaron inconclusos sus estudios y otras solamente se dedicaban a la venta de dulces o eran empleadas domésticas por día. La vida las sorprendió desprevenidas, ilustra Pérez. “De lavar y planchar no se puede vivir”, comenta Mayra, quien tiene dos hijos de cinco y tres años de edad, a los cuales debe ahora cuidar sola y terminar de darles educación.

El Gobierno las ha incorporado a un plan de resarcimiento para las viudas, a través del programa de cohesión social, con remesas condicionadas y bolsas solidarias, destaca Silvia Palomo, secretaria de Bienestar Social de la Presidencia de la República. Remesas condicionadas es un programa gubernamental que consiste en proveer de una dotación en efectivo a las familias más pobres, a cambio que sus hijos vayan a la escuela y las madres mantengan un control de salud. Las bolsas solidarias consiste en la repartición de alimentos que el Gobierno entrega mensualmente como una ayuda a las mujeres en condiciones de pobreza y pobreza extrema, madres solteras y de la tercera edad. A eso se suma la capacitación que han recibido 125 viudas. Ellas mismas gestionaron, desde la Asociación, aprender un oficio con el cual sobrevivir. La oportunidad les llegó cuando menos lo esperaban. Un centenar de ellas ahora ya conocen cómo presentar una mesa en un banquete, qué comida preparar para una boda, un bautizo o un cumpleaños.

Ingrid, quien enviudó en 2009, dice estar más tranquila. “Dejaré de lavar y planchar ajeno, podré conseguir un trabajo mejor y darles de comer y estudios a mis tres hijos.” Su esposo trabajó como chofer y, posteriormente, murió en manos de los extorsionadores, a pesar de pagar las cuotas semanales. Pérez indicó que éste sólo es un primer paso, ya que gestionan dar seguimiento a estos cursos y especializar a las beneficiadas. Pero la meta no queda ahí. Las integrantes de esa asociación trabajan en un proyecto de una página web donde puedan darse a conocer, con el fin de que empresas o personas particulares puedan contratarlas, ya sea como cocineras o en áreas administrativas. Es por ello que, agrupadas, tocan puertas de instituciones, ONG, embajadas e instancias del Gobierno, para que las capaciten y les ayuden psicológicamente a salir del trauma que les ha tocado vivir. No quieren buscar venganza personal, admiten, porque al final de todo siguen viviendo en la misma comunidad que los asesinos de sus esposos”.²⁴

4.4. Otras consecuencias

El riesgo de suicidio

“La Asociación de Viudas de Pilotos ve con preocupación la amenaza de suicidio que existe entre algunas mujeres que perdieron a su esposo; al menos dos intentos se conocen públicamente, pero se cree que podrían haber más. Lilian Maribel Pérez, presidenta de la Asociación, dice que en diversas ocasiones dos viudas han intentado

²⁴Ameco Press, Información para la Igualdad, 08 de junio de 2010. www.amecopress.net/spip.php?article4157. (Guatemala, 16 de marzo de 2012).

quitarse la vida, por la frustración que les causa el no poder ofrecer a sus hijos las necesidades básicas, aunado al vacío que dejó su pareja. De acuerdo con Pérez, la situación no sólo es preocupante por las viudas que están en estado de depresión, sino también por la niñez y juventud que puede observar la situación y reproducir un intento de suicidio.

Este es el caso de Olga Marina Bámaca González, quien ha intentado suicidarse en tres ocasiones, tras la muerte de su esposo, el 12 de mayo de 2006. Bámaca dice que le causa dolor y frustración no poder ofrecerles a sus cuatro hijos lo necesario para sobrevivir, a pesar de que realiza trabajos domésticos, que le permiten obtener un salario de Q700 mensuales, pero que no llena sus expectativas de madre. La viuda indica que con dificultad vive el día tras día y hasta hoy no ha logrado superar la depresión “lo hago por mis hijos, pero realmente es una cicatriz que está siempre, todavía no lo supero”, dice la viuda, entre lágrimas. La joven mujer relató que el primer intento de suicidio se llevó a cabo cuando buscó ser atropellada por un vehículo, el segundo cuando se intentó lanzar de un pozo y el tercero cuando pretendía ahorcarse, pero el dolor de sus tres hijas y su hijo la hizo reaccionar sobre lo que hacía, pues la depresión se la transmitía a ellos. La viuda perdió a su esposo, Rogelio de Jesús Lima, un conductor de la Ruta 51 de Villa Hermosa, quien fue asesinado en un vehículo de la Ruta 40R, pues cada semana debía hacer turnos en otros buses. El otro caso es de Brenda Ovando, una viuda que no logra encontrar paz en ninguna de sus actividades y quien representa una verdadera preocupación, dice Lilian Pérez.



La presidenta de la Asociación hace un llamado al Gobierno y a las organizaciones de mujeres que velan por los derechos del gremio femenino para que puedan prestar ayuda psicológica, pues ellas no cuentan con los recursos para poder recibir atención de este tipo.²⁵

Con lo anteriormente expuesto se puede establecer que es una realidad la poca afiliación al seguro social por parte de los patronos o dueños de buses del servicio urbano; por lo que es inevitable el desamparo en el que queda el núcleo familiar que depende del piloto de buses, haciéndose necesario que se actualice la legislación laboral vigente que se relaciona con el tema; en el sentido que se impongan sanciones drásticas a los patronos que no cumplan con lo que establece la ley y además se legisle para tipificar este tipo de delito como un accidente laboral y con esto se le otorgue a los familiares supervivientes del piloto una indemnización que ayude a paliar la difícil situación social, cultural y económica en que sobreviven después del acaecimiento del hecho.

Por lo anterior, se presenta en el capítulo siguiente un proyecto de ley, con el cual se podría ayudar a los familiares de los pilotos asesinados para que puedan gozar de la indemnización por accidente laboral, haciendo uso del derecho constitucional que la Universidad de San Carlos de Guatemala tiene en relación a la iniciativa de ley.

²⁵ Castañón, Mariela. **Suicidio, una amenaza para las viudas de pilotos de autobuses**. Diario La Hora, 25 de junio de 2010. <http://www.lahora.com.gt/index.php/nacional/guatemala/actualidad/130742-suicidio-una-amenaza-para-las-viudas-de-pilotos-de-autobuses>. (Guatemala, 16 de marzo de 2012)



CAPÍTULO V

5. La responsabilidad laboral de los propietarios de autobuses urbanos, frente a las familias de los pilotos del servicio urbano que son asesinados sin que hayan estado afiliados al Instituto Guatemalteco de Seguridad Social

Se habló con anterioridad de que las principales causas que provocan los asesinatos de pilotos de buses son las extorsiones, realizadas por delincuentes que pretenden beneficiarse económicamente del patrimonio de los empresarios. Es decir, la causa no se encuentra en los propios pilotos sino en sus empleadores, quienes se ven frente a un hecho constitutivo de delito patrimonial bajo la amenaza de que, de no acceder, se pone en peligro la vida de sus trabajadores. No se trata de obligar a los empresarios del transporte a acceder a aquellas obscuras pretensiones; pero sí están obligados a tomar las medidas necesarias para la protección de la vida de sus trabajadores, no siendo suficiente pagar seguridad privada (con la salvedad que no es para proteger al 100 % de las unidades del transporte) por parte de los empresarios.

Debe mencionarse que la implementación del servicio de transporte bajo la denominación de Transurbano, vino a paliar un poco esta situación, ya que antes de ello los asesinatos de pilotos tenían que ver con los asaltos a los buses con el fin de apropiarse de los ingresos del día que estaban en poder de los propios trabajadores. Pero la situación sólo se trasladó del delito de robo al de extorsión, como móvil del delito de asesinato.

Se debe mencionar además, que no se trata de obligar al patrono a implementar fuertes medidas de seguridad para proteger las rutas del transporte a su cargo; toda vez que ello constituye una obligación de las autoridades oficiales en materia de seguridad ciudadana, eso no se podría hacer por parte de los particulares; sin embargo, eso no exonera de responsabilidad a los empresarios del transporte una vez ocurrido el evento que provoca el fallecimiento trágico de su trabajador; ya que lo que si es obligación primordial del empresario en su calidad de patrono de esos pilotos de autobuses, es afiliarlos al Instituto Guatemalteco de Seguridad Social, lo que no evitaría la comisión del hecho delictivo que les corta la vida; pero si permitiría a sus familiares una atención digna y ayuda económica por parte de un ente oficial. Es aquí donde se encuentra precisamente la responsabilidad principal de los empresarios del transporte; frente a las consecuencias que deja este hecho delictivo para los familiares de los trabajadores; ya que no encuentran ninguna protección social, por la desidia de algunos empresarios a cumplir con sus obligaciones legales en materia laboral.

Por otro lado, la legislación laboral vigente ya otorga obligaciones patronales en caso de fallecimiento del trabajador, por cualquier causa; tal es el caso de lo regulado por el Decreto número 23-79 del Congreso de la República, que establece los lineamientos a seguir para el pago de las prestaciones laborales de carácter irrenunciable más la indemnización, a los sobrevivientes del trabajador; así como los procedimientos a seguir en caso de discusión entre dos o más posibles beneficiarios. Este Decreto no regula nada de lo que corresponde por caso de accidente laboral; ya que las reglas a ese respecto se regulan en los Artículos 85 y 197 "bis" del Código de Trabajo, sin que impliquen primordialmente al patrono; ya que la responsabilidad inicial es para el



Instituto Guatemalteco de Seguridad Social. Por otra parte, se debe tener en cuenta que si el empresario del transporte no cumple con una obligación fundamental como lo es la seguridad social; mucho menos puede pensarse en el cumplimiento voluntario de su obligación de pagar las prestaciones laborales que corresponden a los beneficiarios del trabajador causante; y mucho menos del cumplimiento en el pago de una indemnización por tiempo de servicio o por causa de accidente laboral, cuya aplicación todavía no es extensiva al evento en el que ocurre el fallecimiento del trabajador, piloto del servicio de pasajeros, por causa de asesinato.

5.1. Obligaciones provisionales del patrono

Una vez ocurrido el fallecimiento de un piloto de autobús, en calidad de patrono, el propietario del mismo debe proceder, con la sola solicitud a pagar a sus dependientes, las prestaciones laborales de carácter irrenunciable que fueron devengadas por el trabajador. Así lo establece la ley específica, Prestación Postmórtem Para Trabajadores Iniciativa Privada, contenida en el Decreto número 23-79 del Congreso de la República: Artículo 1. “En caso de fallecimiento de un trabajador al servicio de empresas del sector privado, su cónyuge o conviviente, hijos menores o incapacitados, en este orden tienen derecho a percibir del patrono además de las prestaciones contenidas en el inciso 19 del Artículo 114 de la Constitución de la República, (se refiere a la literal p) de la Constitución Política de la República de Guatemala actual) las vacaciones, aguinaldos o salarios pendientes de pago al momento del fallecimiento, sin más trámite que los señalados en la presente Ley.”

El Artículo 85 del Código de Trabajo regula lo siguiente: "...a) Muerte del trabajador, en cuyo caso, si éste en el momento de su deceso no gozaba de la protección de dicho instituto, o si sus dependientes económicos no tienen derecho a sus beneficios correlativos por algún motivo, la obligación del patrono es la de cubrir a dichos dependientes el importe de un mes de salario por cada año de servicios prestados, hasta el límite máximo de quince meses, si se tratare de empresas con veinte o más trabajadores, y de diez meses, si fueren empresas con menos de veinte trabajadores...".

El trámite, a que se refiere la norma citada con anterioridad, son los siguientes:

Artículo 2. "El patrono procederá a efectuar el pago exigiendo el recibo correspondiente de las cantidades que deba cancelar, dentro de los treinta días contados a partir del momento en que le fuera presentada la solicitud por el o los beneficiarios del trabajador fallecido".

Artículo 3. "La calidad de beneficiario se prueba con certificación de defunción o la declaración de muerte presunta hecha por el tribunal competente y certificación justificativa del parentesco, en la que conste el vínculo o relación existente con el trabajador fallecido, que corresponda, quien emitirá declaratoria al respecto. Cumplido este requisito y efectuado el pago, el patrono queda eximido de cualquier responsabilidad posterior. Esta prestación prescribe dentro del término de dos años a contar de la fecha del fallecimiento".

Artículo 4. “En caso de contención entre dos o más beneficiarios la preferencia en el cobro será resuelta por medio de auto razonado que emitirá la Inspección de Trabajo correspondiente”.

Artículo 5. “Los beneficiarios menores de edad o los incapaces deben ser representados por la persona que esté en el ejercicio de la patria potestad...”

5.2. La indemnización por accidente laboral

La indemnización por accidente laboral, es un derecho que asiste a quienes sufren las consecuencias de un accidente laboral ocurrido en condiciones que pudieron ser prevenidas mediante la toma de medidas por parte del patrono; es decir, siempre y cuando se pueda demostrar que en dicho accidente se haya producido una omisión de medidas de seguridad por parte de la empresa responsable. Es decir, un trabajador lesionado en un accidente laboral podrá reclamar una indemnización por las lesiones sufridas en ese accidente; siempre y cuando sea capaz de demostrar que si la empresa hubiera cumplido con toda la normativa de prevención de riesgos laborales, dicho accidente no se hubiera producido. Dicho de otro modo, para reclamar una indemnización por accidente laboral es necesario demostrar la relación causal entre el accidente y la omisión de medidas de seguridad.

Siempre es recomendable cuando un trabajador sufre un accidente laboral, presentar una denuncia a la Inspección General de Trabajo para que se realice una investigación

acerca de dicho accidente y; si la Inspección General de Trabajo suscribe la pertinente acta de infracción por una omisión de medidas de seguridad, la reclamación de la indemnización por accidente laboral sería más rápida y sencilla para los trabajadores.

En todo caso, cabe recordar que la indemnización por accidente laboral es una prestación de reciente creación en la legislación laboral guatemalteca; por lo que existen muy pocos casos en los que los trabajadores se han lanzado al planteamiento de una reclamación, vía juicio ordinario, donde hayan tenido que demostrar la responsabilidad patronal en su acaecimiento. Esta situación permite que este campo se constituya en tierra fértil para sembrar en ella el interés porque los empleadores de los pilotos del servicio de pasajeros tomen las medidas de seguridad adecuadas para la protección de la vida y la integridad personal de sus trabajadores; bajo el apremio del pago de la indemnización ya regulada en la ley laboral, sólo con el agregado, necesario, de tipificar esos eventos como accidente laboral, sin menosprecio de la responsabilidad penal para el actor del delito.

5.3. Omisión de afiliarse al seguro social

Aun cuando en el medio laboral, los trabajadores de distintos niveles se quejan porque los servicios que presta el seguro social no son de la calidad esperada y la atención que se recibe no es la mejor de todas, al extremo de preferir no pagarlo ya que de todas maneras tendrán que buscar servicios privados cuando se hace necesario; debe tenerse en cuenta que el seguro social no implica solamente los servicios médicos y hospitalarios, que son los que abarcan el ámbito de esos malos comentarios. El seguro

social involucra tres regímenes específicos: enfermedad y maternidad, accidentes en general y la protección relativa al riesgo de invalidez, vejez sobrevivencia. Es acá cuando surgen diversos servicios y protecciones que permanecen invisibles durante mucho tiempo en la vida del trabajador; solamente encuentra la necesidad de su búsqueda cuando ocurre un riesgo protegido y la situación podría cambiar en ese entonces.

Es en esto último que se mencionó en donde encuadra la necesidad de que los empleadores del servicio de transporte de pasajeros cumplan con su negada obligación de afiliarse al seguro social. No cabe la menor duda que el nivel académico requerido y las competencias necesarias para desempeñarse en el puesto de piloto de bus de pasajeros, son realmente mínimas; por lo que para los empleadores resulta bastante cómodo incumplir con esa obligación, aunque ellos argumentan que por las extorsiones ya no les es posible cumplir con todos los requerimientos legales de su negocio; siendo esta excusa no válida porque la ley debe cumplirse, y al mismo tiempo encuentran poca o ninguna resistencia por parte de los trabajadores; ello explica la poca afiliación que quedó demostrada en el capítulo anterior. Los trabajadores además, no reclaman esa afiliación ya que corren el riesgo de quedar sin empleo ante el alto índice de desempleo en el país; factores que facilitan ese incumplimiento.

Sin embargo, esa afiliación permitiría a los familiares del trabajador piloto que se ve involucrado en alguno de estos hechos que cobran, incluso sus vidas, el poder obtener la protección necesaria en materia de seguridad social; la que les brindaría el acceso a una fuente de ingresos que, por muy mínima que sea o que se considere, prestará una



protección inmediata que se puede sumar al poco ingreso que, quien ahora estará a cargo de la familia, pueda conseguir mediante la prestación de un servicio personal como de los que se indicaron en el capítulo anterior. Esta protección vendría a sumarse a la indemnización que, por accidente laboral, está obligado pagar el patrono cuando en juicio ordinario se demuestre que las consecuencias del accidente sufrido se agravaron en virtud de su negligencia a tomar las medidas de seguridad necesarias al efecto.

5.4. Independencia con otras prestaciones laborales

En completa aplicación del principio de garantías mínimas que implica la irrenunciabilidad de los derechos laborales, aplicables únicamente al trabajador, resulta ineludible pensar que las prestaciones laborales devengadas por el trabajador fallecido son innegables para los familiares sobrevivientes. De esta cuenta, ya se asentó en este trabajo un procedimiento legal para su cobro y se establecieron los elementos para que el pago de estas prestaciones sea una realidad para estos beneficiarios. Son indiscutibles, salvo cuando hay contención entre dos o más beneficiarios. No importa si el patrono haya o no tenido responsabilidad con el acaecimiento del accidente; no importa si existirá o no la obligación de indemnizar el accidente laboral; el pago deberá efectuarse siempre, porque ya no forma parte del patrimonio del empleador al haber sido devengado por el trabajador. Esto incluye las siguientes prestaciones laborales:

- a) Vacaciones devengadas y que corresponden al último período proporcional laborado, salvo que nunca las haya gozado, caso en el cual el patrono debe pagar a los



sobrevivientes las vacaciones no gozadas hasta un máximo de cinco años; según se estipula en el Artículo 136 del Código de Trabajo.

b) Aguinaldo, que corresponde de manera proporcional entre el uno de diciembre inmediato anterior al acaecimiento de la muerte del trabajador hasta el día del evento. En este caso, se debe tomar en cuenta que si el trabajador nunca gozó de esta prestación laboral, los sobrevivientes pueden reclamar su pago correspondiente por toda la relación de trabajo; aunque el patrono podría alegar la prescripción y, en caso de procedencia, estaría cancelando hasta dos años de esta prestación laboral.

c) Bonificación anual para los trabajadores del sector privado y público, que corresponde de manera proporcional entre el uno de julio inmediato anterior al acaecimiento de la muerte del trabajador hasta el día del evento. En este caso, se debe tomar en cuenta que si el trabajador nunca gozó de esta prestación laboral, los sobrevivientes pueden reclamar su pago correspondiente por toda la relación de trabajo; aunque el patrono podría alegar la prescripción y, en caso de procedencia, estaría cancelando hasta dos años de esta prestación laboral.

d) Los salarios devengados por el trabajador durante el último período que corresponda a partir de la fecha del último pago recibido por el trabajador.

e) La bonificación incentivo devengada por el trabajador durante el último período que corresponda a partir de la fecha del último pago recibido por el trabajador. En este caso, se debe tomar en cuenta, también, que si el trabajador nunca gozó de esta

prestación laboral, los sobrevivientes pueden reclamar su pago correspondiente por toda la relación de trabajo; aunque el patrono podría alegar la prescripción y, en caso de procedencia, estaría cancelando hasta dos años de esta prestación laboral.

- f) Las horas extraordinarias laboradas y no pagadas durante la relación de trabajo y que correspondan a partir de la última fecha de pago.

Se reitera que las anteriores prestaciones son irrenunciables y sólo quedará a consideración de las autoridades correspondientes el establecer la procedencia o no de la indemnización por accidente laboral; cuando se haya tipificado como tal la muerte de un trabajador piloto del servicio de pasajeros, durante la jornada de trabajo.

5.5. La responsabilidad laboral del patrono

De acuerdo a lo regulado por el Artículo 197 del Código de Trabajo, todos los empleadores están obligados a adoptar las precauciones necesarias para proteger eficazmente la vida, la seguridad y la salud de los trabajadores en la prestación de sus servicios. Para el logro de tal efecto, entre otras, tienen la plena obligación de tomar las medidas necesarias para prevenir accidentes de trabajo; velando porque la maquinaria, el equipo y las operaciones de proceso tengan el mayor grado de seguridad y se mantengan en buen estado de conservación, funcionamiento y uso, para lo cual deberán estar sujetas a inspección y mantenimiento permanente; asimismo, deben advertir a los trabajadores de los peligros que para su salud e integridad se deriven del trabajo. Si el accidente ocurre y se demuestra que el patrono en forma negligente no

tomó las medidas necesarias para la protección de la vida y la integridad física del trabajador; o bien, habiendo acaecido un accidente laboral no tomó las medidas necesarias para prevenir su reincidencia, y como consecuencia del mismo ocurre la muerte del trabajador, el patrono no tendrá otra que pagar a los beneficiarios o dependientes económicos del trabajador, la indemnización que por accidente laboral se fije por parte de las autoridades competentes.

En el caso que se analiza, es evidente que la parte patronal de los trabajadores que se desempeñan como pilotos de autobuses de pasajeros, deja de tomar las medidas necesarias para la protección de la vida de sus trabajadores; ateniéndose solamente a la seguridad pública que brinda el Estado, la cual por demás es deficiente y no ha dado muestras de un cambio radical que tienda a una disminución tangible de los hechos de violencia a nivel nacional. Algunas medidas se han tomado por parte del sistema de seguridad pública, al extremo de haber dotado a algunas unidades de transporte de pasajeros, de un agente policial que viaja como incógnito o con muestras de su función; también está el pago de seguridad privada por parte de los empresarios, pero ésta tampoco es para todas las unidades; sin embargo, eso no ha sido suficiente para paliar el asesinato de los pilotos de autobuses urbanos y mucho menos se ha pensado en la protección de los familiares del trabajador; dejando al margen de la protección a este sector vulnerable que queda al desamparo de manera inmediata al acaecimiento de este tipo de hechos delictivos. Resulta evidente además, que el móvil de estos hechos delictivos descansa precisamente en la comisión del delito de extorsión a que son sometidos los dueños de los medios de transporte en cuestión; delito que solamente afecta al patrimonio del patrono; sin embargo, la omisión de tener en cuenta estas

amenazas a su patrimonio y no tomar medidas de protección adecuadas, hace que surja el desenlace fatal que atenta contra la vida de este trabajador, que a la larga es la víctima de las amenazas de los extorsionistas a los dueños de los autobuses; y el menosprecio a su vida por parte de aquellas personas que son sujetos activos y pasivos de este delito coadyuvante, la extorsión.

5.6. Propuesta de reforma legal

Dicho lo anterior, la mejor manera de generar una práctica eficiente de protección a las familias de los pilotos que mueren en manos de asesinos que suben a ese medio de transporte solamente a cumplir las amenazas que profirieron en contra del propietario del autobús y atentando contra la vida de quien nada tenía que ver en ese asunto; es a través de una modificación legal que conlleve la tipificación del asesinato de los pilotos de autobuses, como accidente laboral; debiéndose aprovechar la oportunidad para incluir dentro de este rubro, materia del derecho laboral, todos aquellos casos en que fallecen estos trabajadores en el cumplimiento de su trabajo, sea por asesinato o cualquier otra causa; ya que es evidente que la muerte ocurre dentro del centro de trabajo, cuyas veces hace ese medio de transporte. El pago de la indemnización correspondiente a ese accidente laboral es fundamental dentro de este proyecto de ley; ya que el principal objetivo de la ley, sería la protección de los familiares y demás dependientes económicos del trabajador fallecido.



De esta cuenta, se incluye dentro de esta investigación el siguiente:

ANTEPROYECTO DE LEY

DECRETO NÚMERO _____

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

CONSIDERANDO

Que es obligación del Estado garantizar a los habitantes de la República la vida, la libertad, la justicia, la seguridad, la paz y el desarrollo integral de la persona.

CONSIDERANDO

Que a pesar de los esfuerzos estatales, la práctica ha demostrado que los asesinatos de los pilotos del servicio de transporte de pasajeros, siguen ocurriendo, dejando en el desamparo a familias guatemaltecas. Que la situación de estas familias se agrava cuando la madre se incorpora a una fuente de empleo sin que sea suficiente para cubrir los costos familiares y sin que obtengan ninguna ayuda del Estado.

CONSIDERANDO

Que el interior del bus de pasajeros, se convierte en el centro de trabajo de los pilotos de este servicio, y los hechos delictivos que les cortan la vida ocurren dentro del mismo, siendo ese incurrimento un claro accidente laboral, el patrono estaría obligado a tomar las medidas necesarias para la protección de la vida y la integridad física de sus trabajadores, lo que al no darse, facilita este evento que acaba con la vida del trabajador.

CONSIDERANDO

Que siendo el asesinato de los pilotos de buses un accidente laboral, es pertinente que los dependientes económicos del mismo gocen de las prestaciones e indemnizaciones laborales que correspondan al fallecido, debiendo generarse reglas legales claras que permitan el cumplimiento de esta obligación.

POR TANTO

En ejercicio de las funciones conferidas por el Artículo 171 de la Constitución Política de la República de Guatemala,

DECRETA

Artículo 1. Se adiciona la literal m) al Artículo 197 del Código de Trabajo, el cual queda así:

m) Cuando se trate de trabajadores del servicio de transporte de pasajeros, los empleadores estarán obligados a proporcionar todas las medidas de seguridad necesarias para la protección de la vida y la integridad física de los mismos.

Artículo 2. Se agrega un párrafo final al Artículo 197 “bis” del Código de Trabajo, el cual queda así:

La indemnización a que se refiere esta norma, deberá ser pagada en todos los casos, cuando se trate de trabajadores del servicio de transporte de pasajeros, cuando ocurra la muerte de los mismos por accidente laboral.

Artículo 3. Se adiciona el Artículo 197 “ter” al Código de Trabajo, el cual queda así:

Artículo 197 “ter”. Cuando ocurra la muerte de un trabajador del servicio de transporte de pasajeros, y la misma se dé dentro de la unidad de transporte que constituye su centro de trabajo, se tendrá como un accidente laboral, calificándose de esa manera a efecto de surtir los efectos legales.



Artículo 4. El presente Decreto entrará en vigencia ocho días después de su publicación íntegra en el Diario de Centroamérica.

CONCLUSIONES

1. De los delitos contra la vida, es el asesinato el que ocupa el primer lugar dentro de las estadísticas guatemaltecas, constituyendo un buen porcentaje de víctimas, los trabajadores que se desempeñan como pilotos del servicio de transporte de pasajeros.
2. El asesinato de un piloto de bus debe tipificarse como accidente laboral, ya que están a las órdenes de un patrono, con un horario establecido y reciben un salario y su centro de trabajo es el autobús.
3. Cuando se comete el delito de asesinato en contra de los trabajadores del servicio de transporte de pasajeros, estos en su mayoría no están afiliados al Instituto Guatemalteco de Seguridad Social por omisión del patrono; lo que constituye un problema económico, social y cultural para el núcleo familiar del fallecido.
4. Los familiares de los trabajadores del transporte de pasajeros que fallecen con motivo del delito de asesinato, se encuentran ante una situación económica difícil; donde la madre de familia tendrá que dedicarse a alguna actividad que genere ingresos, para el sostenimiento de su hogar.



5. Cuando el empleador, dueño de los servicios de transporte de pasajeros, no toma las medidas necesarias para la protección de la vida, la salud y la integridad física de sus trabajadores, y ocurre un evento que provoca la muerte de estos, incurre en responsabilidad laboral.

RECOMENDACIONES

1. El Gobierno de Guatemala, tiene la obligación de proteger la vida de todos los ciudadanos, por lo que debe encaminar esfuerzos en mejorar la seguridad ciudadana e implementar más seguridad a nivel general, y con esto permitir el desarrollo de la sociedad tanto económica como moralmente lo que conlleve a mejorar el nivel de vida de los ciudadanos.

2. A las autoridades encargadas de la fiscalización en el cumplimiento de las normas laborales y de la administración de la justicia laboral, encaminar sus esfuerzos a establecer las causas que provocan accidentes laborales, para promover su prevención y su resarcimiento, cuando ocurren sin que el patrono tome las medidas de seguridad necesarias para su prevención.

3. Siendo el asesinato cometido en contra de los trabajadores del servicio de transporte de pasajeros, un típico accidente laboral, deducir las responsabilidades a la parte patronal, cuando éste no ha realizado todos los esfuerzos necesarios para prevenir dicha situación.

4. El Estado debe dar apoyo psicológico, económico y social, a los familiares de las víctimas de asesinato ocurrido en contra de los trabajadores del servicio de transporte de pasajeros; facilitando fuentes de trabajo y superación de los daños psicológicos, que les permita llevar una vida normal y productiva dentro de la sociedad.

5. Obligar a todos los propietarios de buses que tengan empleados a más de un trabajador a que se inscriban al seguro social; para que los familiares de los fallecidos obtengan dichos beneficios, y no queden indefensos ante la falta de ingresos que no les permita vivir decorosamente.



BIBLIOGRAFÍA

ÁLVAREZ MORALES, Carlos Manuel. Diario Siglo XXI.
<http://www.s21.com.gt/nacionales/2012/02/24/desconocidos-asesinan-piloto-ruta-32>. (Guatemala, 15 de marzo de 2012)

Ameco Press. **Información para la igualdad**. 08 de junio de 2010.
www.amecopress.net/spip.php?article4157. (Guatemala, 15 de marzo de 2012)

CABANELLAS, Guillermo. **Diccionario de derecho usual**. Buenos Aires, Argentina: Ed. Heliasta, S.R.L., 1981.

CASTAÑÓN, Mariela. **Suicidio, una amenaza para las viudas de pilotos de autobuses**. Diario La Hora, 25 de junio de 2010.
<http://www.lahora.com.gt/index.php/nacional/guatemala/actualidad/130742-suicidio-una-amenaza-para-las-viudas-de-pilotos-de-autobuses>. (Guatemala, 16 de marzo de 2012)

CUELLO CALÓN, Eugenio. **Derecho penal**. Barcelona, España: Ed. Bosch, 1971.

DE MATA VELA, José Francisco y Héctor Aníbal de León Velasco. **Curso de derecho penal guatemalteco**. Guatemala: Imprenta y Encuadernación Centroamericana, 1994.

DUARTE GARCÍA, Carlos. **Daño colateral en ataques a buses en Guatemala**. Nuestra Mirada, la red social de fotoperiodistas Iberoamericanos.
www.nuestramirada.org/photo/albums/dano-colateral-en-ataques-a. (Guatemala, 15 de marzo de 2012)

http://prensalibre.com/noticias/justicia/violencia-piloto-autobus-santa_catarina_pinula-ataque_0_593340766.html. (Guatemala, 15 de marzo de 2012)



<http://www.asonbomd.org/contenido.php?tipo=noticia&p=216>. (Guatemala, 15 de marzo de 2012)

http://prensalibre.com/noticias/justicia/Disparan-cortejo-funebre-Cementerio-General_0_301170118.html. (Guatemala, 15 de marzo de 2012)

<http://archivo.laprensa.com.ni/archivo/2009/octubre/15/noticias/últimahora> (Guatemala, 15 de marzo de 2012)

http://prensalibre.com/noticias/justicia/violencia-piloto-autobus-santa_catarina_pinulataque_0_593340766.html. (Guatemala, 15 de marzo de 2012)

http://es.wikipedia.org/wiki/Teor%C3%ADa_del_delito (Guatemala, 02 de febrero de 2012).

JIMÉNEZ DE ASÚA, Luis. **Tratado de derecho penal**. Buenos Aires, Argentina: Ed. Losada, 1950.

La Prensa.com.ni, archivo.laprensa.com.ni/archivo/2009/octubre/15/noticias/últimahora. (Guatemala, 15 de marzo de 2012)

LÓPEZ AGUILAR, Santiago. **Introducción al estudio del derecho**. Colección Textos Jurídicos No. 9 Guatemala: Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de San Carlos de Guatemala: Ed. Universitaria, 1985.

MUÑOZ CONDE, Francisco. **Teoría general del delito**. Bogotá, Colombia: Editorial Temis, 1990.

MUÑOZ CONDE, Francisco y Mercedes García Arán. **Derecho penal, parte general**. España: Ed. Tirant Lo Blanch Valencia, 1996



ORTÍZ, Gerson. Asesinatos de pilotos disminuyen en el país. Diario el Periodico.elperiodico.como.gt/es/20120208/país/2076891. (Guatemala, 15 de marzo de 2012)

ORTÍZ ROSALES, Polanco Eliseo. Técnicas de investigación. Guatemala: Universidad de San Carlos de Guatemala: Ed. Universitaria, 1979.

OSSORIO, Manuel. Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales. Editorial Heliasta S.R.L. Buenos Aires, Argentina. 1981.

SANDOVAL, Marta. Las viudas de pilotos se capacitan. Diario El Periódico. www.elperiodico.com.gt/es/20091214/pais/128598 (Guatemala, 15 de marzo de 2012).

Legislación:

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

Convenio de la Organización Internacional de Trabajo No. 120. Higiene en el Comercio y Oficinas, 1964.

Código Penal. Congreso de la República de Guatemala, Decreto número 17-73, 1973.

Código de Trabajo. Congreso de la República de Guatemala, Decreto número 1441, 1971.

Reglamento General Sobre Higiene y Seguridad en el Trabajo. Acuerdo del Presidente de la República de Guatemala, 1957.